

RESTAURIERUNG 512 BB

GUT, BESSER, BB





EINMAL KOMPLETT ZERLEGEN, REINIGEN, INSTAND SETZEN, ZUSAMMENBAUEN, EINSTELLEN – UND LOSFAHREN. DIESER 512 BB VON 1980 WURDE 2021 WIEDERGEBOREN UND PRÄSENTIERT SICH HEUTE WIE IM NEUZUSTAND.

TEXT: PETER BRAUN | FOTOS: „KUNI“, SEBASTIAN HERCHE

Aufmerksame MARANELLO-WORLD-Leser mögen sich noch an einen Bericht Anfang 2018 erinnern, in dem die Komplettrestaurierung eines Ferrari 308 GTS detailliert beschrieben wurde. Der schlanke Mittelmotor-Sportwagen war von Ferrari Eberlein in Kassel als „guter Gebraucher“ mit gerade einmal 50.000 Kilometer auf der Uhr gekauft worden. „Nicht gerade billig“, wie sich der Besitzer erinnert, „aber auf die Substanz kommt es an.“ Ziel der Restaurierung war nämlich die weitgehende Wiederherstellung des Neuzustands. Nicht mehr und nicht weniger.

Die Restaurierung des 308 GTS dauerte seinerzeit etwas mehr als ein Jahr und verschlang noch einmal die gleiche Summe wie der Kaufpreis, womit der 308 GTS den Besitzer am Ende ein Vielfaches des aktuellen Marktwerts eines solchen Oldtimers

gekostet haben dürfte. Aber darum ging es letzten Endes ja gar nicht, schließlich war das Ziel der „beste 308 GTS der Welt“...

VOM KLEINEN ZUM GROSSEN TRAUM

Der etwas ausführliche Einstieg in die Geschichte der Wiedergeburt eines 512 BB hat einen besonderen Hintergrund, denn dessen Story begann quasi parallel – zeitlich und faktisch. Noch während der 308 GTS aufgebockt der Komplettierung harrte, war dem Besitzer bei einem seiner regelmäßigen Besuche in der Kasseler Werkstatt in der Einstellhalle ein 512 BB ins Auge gefallen. Den hatte Helmut Eberlein eigentlich für sich selbst reserviert, denn es handelte sich um ein sehr gut erhaltenes Exemplar mit einigen außergewöhnlichen Ausstattungsdetails. Aber es war klar,

Fototermin bei Ferrari Eberlein in Kassel mit dem frisch restaurierten 512 BB – mit erst 30 Kilometern auf dem Tacho.





Der Wagen wurde über mehrere Monate komplett zerlegt, kein einziges Teil blieb unangetastet. Heute strahlt alles wie neu.





dass er dem Drängen seines Kunden über kurz oder lang nachgeben würde – der hatte nämlich Feuer gefangen.

Schon der 308 GTS war im Grunde die späte Verwirklichung eines Jugendtraums, der aufgrund beruflicher und familiärer Verpflichtungen immer wieder verschoben werden musste, man kennt das ja. Darüber war der Junge zum Mann gereift, und irgendwann wurde der Traum vom kleinen Achtzylinder um den größeren Traum vom Zwölfzylinder erweitert. Mit Anbruch der 1980er Jahre war der 512 BB zum Maßstab für Supersportwagen geworden. Sein 180°-V12 repräsentierte den aktuellen Stand der Formel-1-Technik, und die Fahrleistungen waren zu Zeiten eines Fiat Ritmo oder Chrysler Horizon schwer in Worte zu fassen. Wie dem auch sei: Unmittelbar nach der Fertigstellung des 308-Projekts begannen die Eberlein-Mechaniker mit der Zerlegung des 512 BB.

EINE UNGEWÖHNLICHE GESCHICHTE

Der 512 BB mit der Fahrgestellnummer 33717 wurde 1980 neu an den französischen Ferrari-Importeur Charles Pozzi

ausgeliefert, als Linkslenker mit schwarzer Karosserieunterhälfte, einem einzelnen Seitenspiegel und schwarzer Vollederausrüstung. Unter den Dokumenten zum Fahrzeug befindet sich der Schriftverkehr zwischen Ferrari und Pozzi, in dem das Werk in Italien um Verständnis bittet, dass eine Komplettlederausstattung unter Umständen wegen zu geringer schwarzer Lederbestände nicht realisierbar sei und fragt, ob es denn auch die gängigere Teilleder/Stoff-Kombination für die Sitze sein dürfe. Am Ende klappte es dann aber doch mit den schwarzen Ledersitzen.

Der 512 BB wurde dem Erstbesitzer gestohlen und die Fahrgestellnummer mit einer geschickt platzierten Schlagzahl von 33717 in 33747 geändert. Auf Anfrage des neuen Schweizer Eigentümers in Maranello stellte sich heraus, dass es einen 512 BB mit der Fahrgestellnummer 33747 nie gegeben habe. Der Kauf sollte rückabgewickelt werden, doch der Händler wollte den Wagen nicht zurücknehmen. Überdies gehörte der 512 BB inzwischen ohnehin der Versicherung, die den Verlust durch Diebstahl bereits abgegolten hatte. Langjährige Gerichtsverhandlungen standen an. Als der 512 BB schließlich an einen deutschen Käufer verkauft und nach Deutschland ge-



Interieur- und Karosseriearbeiten wurden an externe Spezialisten im Raum Kassel vergeben, die schon jahrelang mit Ferrari Eberlein eng zusammenarbeiten.

liefert wurde, haben die deutschen Behörden die gefälschte Fahrgestellnummer mit „XXX“ überstempelt und eine Zeile darunter neu eingeschlagen. Eine entsprechende Bescheinigung wurde ausgestellt.

In Vorbereitung auf die anstehende umfangreiche Restaurierung des 512 BB, die auch die Zertifizierung des Klassikers durch Ferrari Classiche zum Ziel hatte, musste das Auto nach Maranello verbracht werden, damit die korrekte Fahrgestellnummer durch Ferrari selbst neu eingeschlagen werden konnte.

ZERTIFIZIERT DURCH FERRARI CLASSICHE

Inzwischen ist im Zuge der Ferrari-Classiche-Zertifizierung natürlich alles ordnungsgemäß in den Ferrari-Archiven umgetragen, und der restaurierte 512 BB trägt ein nagelneues Typenschild mit der korrekten Fahrgestellnummer.

Dieses Typenschild ist eines der wenigen Neuteile an diesem Auto, denn wie schon zuvor beim 308 GTS stand auch bei der Restaurierung des 512 BB der Erhalt der Substanz von 1980 im Vordergrund. „Ersetzt wurden eigentlich nur Dichtun-

gen, Schläuche und andere Gummielemente sowie Verschleißteile“, sagt Sebastian Herche, der schon den 308 restauriert hatte und nun die Projektleitung für den BB übernahm. „Der Rest wurde komplett zerlegt, gereinigt, wenn nötig repariert, geprüft und wieder zusammengebaut.“

Zusammen mit Winfried („Winni“) Frühauf begann Sebastian Herche 2017 mit der Zerlegung und systematischen Bestandsaufnahme des Mittelmotor-Boliden. Die Arbeiten an der Karosserie wurden an die Lackierwerkstatt Kristall vergeben, deren Inhaber Egon Zierenberg schon lange mit Eberlein zusammenarbeitet. Alles wurde sorgfältig entlackt, wo nötig aufgezinnt und geglättet, grundiert und mit der dunkelsten Nuance des Original-Farbtons „Rosso Chiaro“ lackiert.

Die Aufarbeitung des schwarzen Interieurs übernahm Tobias Hundshagen, ebenfalls ein langjähriger Partner von Eberlein und sehr versiert in der Umsetzung der Vorgaben von Ferrari Classiche. Die Ledersitze erfuhren ebenso tiefgreifende Reinigungs- und Pflegearbeiten wie die verschiedenen Verkleidungsteile an Armaturenbrett, Mittelkonsole, Heckscheibenkonsole, Schwellern und Türen. Während die Einzelteile außer Haus waren, wurde



Ersetzt wurden nur Gummis und Verschleißteile. Der Rest wurde gereinigt, repariert, geprüft und wieder eingebaut.

der komplette Kabelstrang aufgedröselt und auf Beschädigungen untersucht, alle Steckkontakte kontrolliert und entrostet, Instrumente, Schalter und Regler gereinigt und geprüft.

Sämtliche Kleinteile wie Muttern, Schrauben, Unterlegscheiben, Klammern, Schellen und andere Befestigungselemente – die Zahl geht in die Hunderte – wurden in einem Fachbetrieb entrostet und neu galvanisiert. Auch alle Fahrwerksteile wie Achsschenkel, Stabilisatoren, Federn und Querlenker wurden so aufbereitet.

Um die Koni-Stoßdämpfer kümmerte sich ein Spezialist, der die alten Teleskopgehäuse und ihre Innereien mit Originalwerkzeugen nacharbeitet und neu kalibriert.

Viele Arbeitsstunden flossen in Kassel in die Instandsetzung bzw. den Neuaufbau des Zwölfzylinder-Triebwerks mit seinen vier obenliegenden Nockenwellen und 24 Ventilen mit Tassenstößeln sowie des eine Etage tiefer unter dem Motorblock angeordneten Fünfganggetriebes. Die Batte-





Das kompakte Zwölzylinder-Triebwerk wurde bei Eberlein in-house überholt. Die Radaufhängungen wurden nach der Reinigung frisch galvanisiert bzw. neu lackiert.

rie von vier Weber-Dreifach-Fallstromvergassern wurde ebenfalls zerlegt, gereinigt und neu ausgebüchsst, was eine komplette Neueinstellung erforderlich machte – eine Fleißarbeit, die sich erst nach Abschluss aller anderen Arbeiten am fahrfertigen Auto erledigen lässt.

FRISCH AUS DEM JUNGBRUNNEN

Ende September 2021 war die Montage der knapp 10.000 Einzelteile abgeschlossen und der 512 BB mit neuen Flüssigkeiten befüllt. Als wir zum Fototermin nach Kassel kamen, hatte der Wagen gerade einmal 30 Kilometer zurückgelegt. Die Mechanik von Motor und Getriebe über die Fahrwerkskomponenten bis hin zu den Bremsen funktionierte tadellos.

Auch die Abstimmung der mächtigen Vergaseranlage war auf Anhieb gut gelungen, doch nach einigen behutsamen Kilometern wurde klar, dass die Bedüsung





Fast vier Jahre lang beschäftigten sich „Winni“ Frühauf (li.) und Sebastian Herche mit dem Projekt 512 BB. Das Ergebnis übertraf am Ende alle Erwartungen.



wohl noch nicht ganz stimmte: Magerpat-schen im Schiebetrieb und eine eher zö-gerliche Gasannahme verlangen nach ei-ner kundigen Hand. „Bis ein Auto nach einer Komplettdemontage wieder rund-um richtig läuft, muss man schon ein paar Stunden Abstimmungsarbeit einkalkulier-en,“ weiß Sebastian Herche. „Bei einem Zwölfzylinder-Vergasermotor ist beson-ders viel Geduld gefordert.“ Und Sachver-stand, möchte man hinzufügen.

So wurde der 512 BB nach unseren Fo-toaufnahmen erst einmal wieder in die Werkstatt gefahren, um nach den inzwi-schen gut 100 Kilometern Fahrstrecke alle Schraubverbindungen nachzuziehen, das Fahrwerk zu vermessen, die Vergaserbe-düsung zu ändern und all' die kleinen Auf-fälligkeiten aus dem Gedächtnisprotokoll zu überprüfen, das während der Probe-und Fotofahrten erstellt wurde. Diese Ar-beiten werden Sebastian Herche und Win-ni Frühauf sicherlich noch einige Tage in Anspruch nehmen.

Die Auslieferung des 512 BB ist im Rah-men einer feierlichen Übergabe im kleinen Kreis im Frühjahr 2022 geplant. Dann will der langjährige und überzeugte Eberlein-Kunde seinen in der Zeitreise um 40 Jah-re zurückversetzen „neuen“ 512 BB in sei-ne bestehende Sammlung überführen, wo der Bolide seinen Platz neben seinem klei-nen Bruder einnimmt, dem 308 GTS von 1978. 

TECHNISCHE DATEN 512 BB

Präsentation: Paris 1976
Bauzeitraum: 1976-1981
Fgst.-Nr. zwischen: 19677-38487
Produktionsstückzahl: 929 Exemplare

ANTRIEB

Motor: V12, Zylinderwinkel 180°
Ventilsteuerung: 24 Ventile, dohc, Zahnriemen
Bohrung x Hub: 82 x 78 mm
Hubraum: 4942 cm³
Verdichtungsverhältnis: 9,2:1
Leistung: 360 PS (265 kW) bei 6800/min
Literleistung: 73 PS/l
max. Drehmoment: 451 Nm bei 4600/min
Gemischaufbereitung: 4 Weber 40 IF3 C

KRAFTÜBERTRAGUNG

Schmiersystem: Trockensumpf
Kupplung: Zweischeiben-Trockenkupplung
Getriebe: Fünfgang-Schaltgetriebe, unter dem Motor vor der Hinterachse angeordnet
Chassis: Gitterrohrrahmen mit verstärkter Fahrgastzelle [Semi-Monocoque]
Radaufhängungen: Doppel-Dreiecksquerlenker vorne und hinten, Querstabilisatoren, Teleskopstoßdämpfer [hinten doppelt]
Bremsen: innenbelüftete Scheibenbremsen rundum, Durchmesser 297 bzw. 288 mm [vorn/ hinten]

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Räder: 15 x 7.5 / 15 x 9, Zentralverschluss
Bereifung: 215/70 bzw. 225/70 VR 15, Michelin XWX
Länge: 4400 mm
Breite: 1830 mm
Höhe: 1120 mm
Radstand: 2500 mm
Spurweite vorne/hinten: 1508/1563 mm
Leergewicht: 1400 kg
Leistungsgewicht: 3,9 kg/PS

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit: 300 km/h
0-100 km/h: 5,5 s
Kilometer mit stehendem Start: 24,0 s

DinoParts

Ersatzteile · Onlineshop · Werkstattservice · Restauration

FIAT DINOS · DINO 206 BIS FERRARI 348



www.dinoparts.de · 37269 Eschwege · Deutschland · Telefon +49(0)5651-332830