Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin
Herausgeber: Verein Saiten
Band: 13 (2006)
Heft: 144

Artikel: Zum Anschauen und Putzen
Autor: Rosenbaum, Harry
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-885179

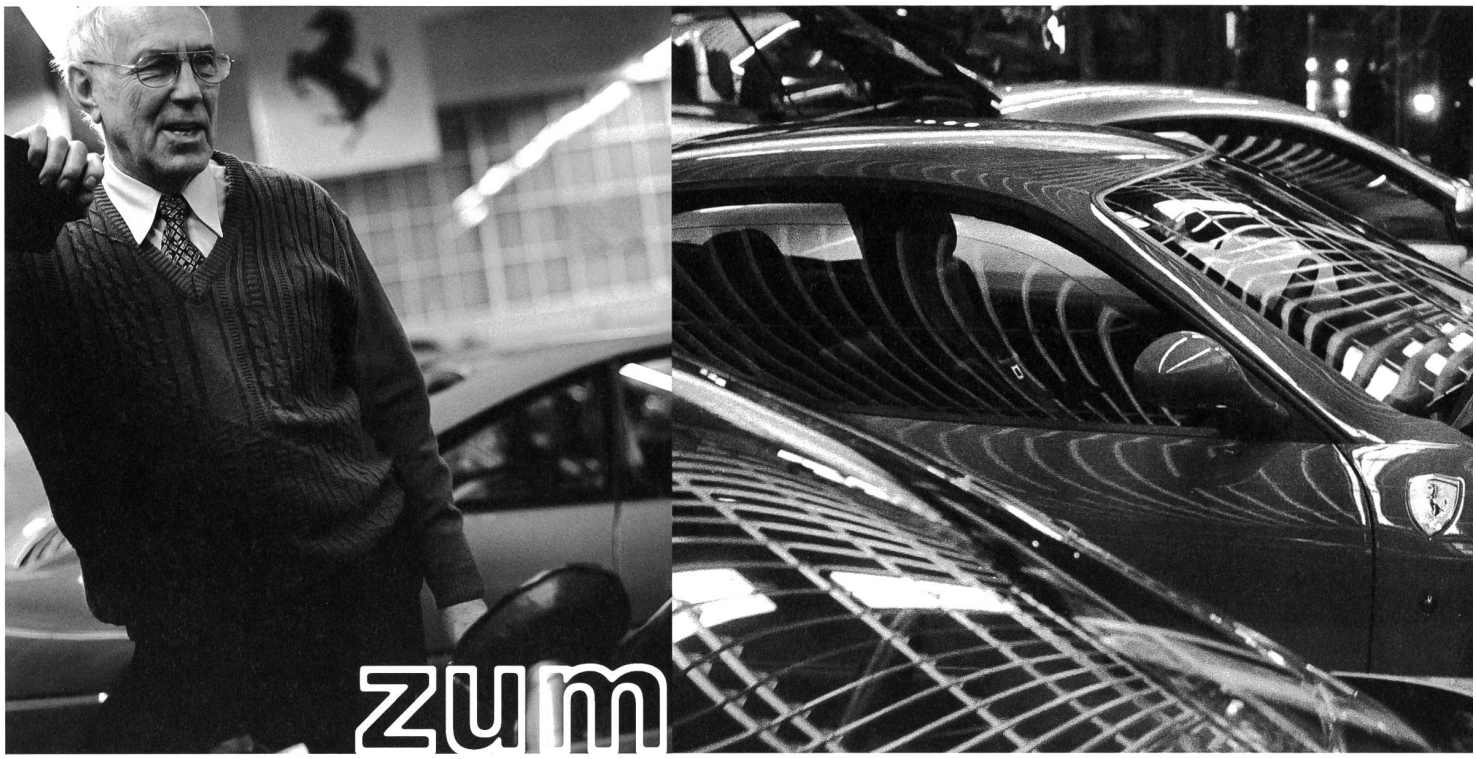
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



zum anschauen und

Hang zum Luxus und erotisches Interesse am Auto wird ihnen nachgesagt. Die Kundschaft des Ferrari-Garagisten Fritz Leirer ist eine Gattung für sich. Keine rational-mobilen Menschen, die von A nach B wollen.

von Harry Rosenbaum

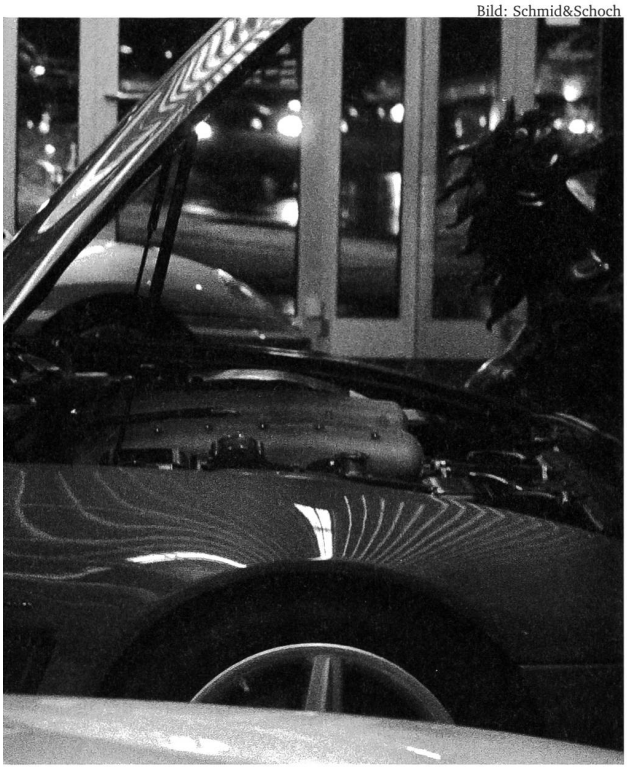
«Es sind Leute, die Freude an schönen Formen haben, sich etwas leisten wollen und sich mit ihrem Auto und seiner Geschichte identifizieren», sagt Leirer in seinem Ferrari- und Maserati-Schauraum in St.Gallen. Eine Lebenshaltung? «Man kann es so sagen», meint der nebenamtliche Gemeindepräsident von Stein AR. «Ferrari-Besitzer stellen ihr Auto nicht einfach irgendwo hin. Sie behalten es stets im Auge. Und unsere Kunden pflegen ihr Auto. Da ist immer Liebe im Spiel. Es gibt solche, die putzen ihren Ferrari öfter, als mit ihm zu fahren. Obwohl das Auto nicht mehr Pflege braucht als ein ganz normales Gebrauchsfahrzeug.» Sind Ferraristi Mobilitäts-Kultur-Menschen? «Sie leben Autogeschichte, wissen meistens sehr gut Bescheid über den Erbauer ihres Wagens, Enzo Ferrari, der als ehemaliger Alfa-Romeo-Rennfahrer 1947 im italienischen Maranello den ersten Ferrari gebaut hat, den 125 C Sport mit einem 1,5-Liter-V12-Motor.»

Wellness auf Rädern

Ferrari-Feeling ist Renn-Feeling. Eine fast 50-jährige technische Erfahrung aus den Racings kommt den Strassen-Ferraris zugute, die sich an Tempolimiten und die Strassenverkehrsordnung halten müssen, auch wenn es schikanös ist, für den bulligen Power-Motor. Die meisten Modelle haben Heckantrieb und damit eine Gemeinsamkeit mit Weltraumraketen. In einen Ferrari steigt man nicht ein, viel eher legt man sich hinein, ähnlich wie die Mondfahrer in ihre Kapseln. Das ist nicht einfach Reisekomfort. Das ist Wellness. Ferrari ist ein Lebensgefühl, für die, die es verstehen. Viele Ferraristi pilgern regelmässig nach Maranello, zum Ferrari-Werk, weiss Leirer. Als junger Mechaniker hat er dort anfangs sechziger Jahre mehrwöchige Kurse besucht. Die Fabrik sei etwas Besonderes. Getriebe, Motoren, Fahrwerke. Alles wird hier noch selber gebaut, fast 80 Prozent in Handarbeit. Kein Massenausstoss: Nur 4400 Wagen verlassen jährlich das Werk. Die Belegschaft ist mit 3000 Beschäftigten klein für einen Autohersteller.

Enzo Ferrari, der 1988 verstorben ist, wollte «seine eigenen Boliden» erbauen. Um die ambitiöse Idee zu finanzieren, verkaufte er Sportwagen auch an Kunden. So entstanden die zivilen Ferraris und der unverbrüchliche Racing-Mythos. Der Rennstallgeruch haftet auch heute noch jedem Strassenmodell

Bild: Schmid&Schoch



putzen

an. Italienische Super-Designer – allen voran Pininfarina, aber auch Kunst-Karossier Scaglietti oder die Formen-Zauberer Bertone und Vignale – haben mit weichen und trotzdem kraftvollen Formen dem extrem tiefsitzigen Auto zu seiner Legende verholfen. «In jedem neuen Modell erkennt man die Vorgängermodelle», sagt Leirer zur Kontinuität des Ferrari-Designs.

Mona Lisas der Landstrasse

Stimmt es, dass ein Mann im Ferrari bei Frauen einen Hormon-Schub bewirkt? Leirer lacht. Davon habe er schon gehört, von eher unbedarfter Seite. Selber habe er es aber nie erlebt, und kein Kunde hat je von einem solchen Erlebnis berichtet. Ferrari als Ausdruck männlicher Potenz? Das sei ein amüsantes Märchen und nicht mehr. Vielleicht hat das mit dem Markenzeichen, dem sich aufbäumenden Pferd «Cavallino Rampante», zu tun. Darüber gibt es viele Legenden. Welche kommt der Wahrheit am nächsten? Leirer erzählt, was ihm Enzo Ferrari selber weitergegeben hat. Die Mutter des Erst-Weltkrieg-Fliegerasses Baron Francesco Baracca habe 1929, nachdem ihr Sohn bei einem Absturz ums Leben gekommen ist, Enzo Ferrari das Pferd als Emblem für sein Alfa-Romeo-Rennauto empfohlen. Baracca hatte das Pferd auf seine Flugzeuge gemalt. Nun sollte es dem Rennfahrer Glück bringen. Die Geschichte ist sehr männlich, aber weit entfernt vom Männlichkeitswahn.

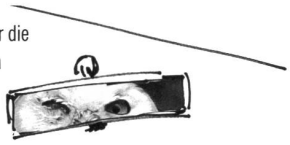
Etwa zehn Prozent seiner Kundschaft seien Frauen, sagt Fritz Leirer. Ist die Ferrari-Pflege reine Männer-Sache? Nein, da würden auch Frauen ran gelassen. Nicht selten schaffen sich Paare gemeinsam einen Wagen an und fahren nach festgelegten Regeln abwechslungsweise damit. In der Ostschweiz schätzt Leirer die Gemeinde der Ferrari-Eigentümer auf 280 bis 300 Personen. «Viele darunter sind reine Sammler. Sie fahren ihre Autos gar nicht.» Sind es ausschliesslich die Reichen und Schönen, die sich das Auto aus Maranello leisten? «Ganz und gar nicht», sagt Leirer. «Zu unseren Kunden gehören viele Handwerker, Leute mit einem ganz normalen Einkommen. Die sparen gezielt, um sich einen solchen Wagen leisten zu können. Ich sage immer: Unsere Bilder fahren auf der Strasse, während sich die Mona Lisa nur eine Person anschaffen kann. Apropos Reiche: Sie bevorzugen Bentleys und Rolls Royces. Die schwerfälligen Formen dieser Limousinen sind nicht nach dem Geschmack unserer Kunden. Die schätzen das Leichte, Beschwingte – eben die sehr weiblichen Formen eines Ferraris.» Laut Leirer ist von den vier aktuellen Modellen das Ferrari-Coupé in der Ostschweiz am meisten anzutreffen. Es kostet rund 220'000 Franken. Der Spider folgt auf dem zweiten Rang. Sein Neuwert ist rund 230'000 Franken. Ebenfalls vertreten sind der Scaglietti, der ab 305'000 Franken zu haben ist, und der Maranello. Er wird dieses Jahr vom Ferrari 599 GTB abgelöst, eine Investition im Bereich von 300'000 Franken. Ein Wagentyp wird bei Ferrari rund sieben Jahre lang gebaut. Das teuerste Modell, das je vom Sportwagenhersteller – limitiert auf 349 Stück – ausgeliefert wurde, ist der «Enzo». Für ihn muss ein Liebhaber heute 750'000 Franken hinblättern. Leirer, der sein Unternehmen 1965 als Einmann-Betrieb gegründet und heute als A-Vertreter von Ferrari auf 16 Arbeitsplätze ausgebaut hat, verkaufte vier von den 22 in der Schweiz registrierten Enzo-Modellen.

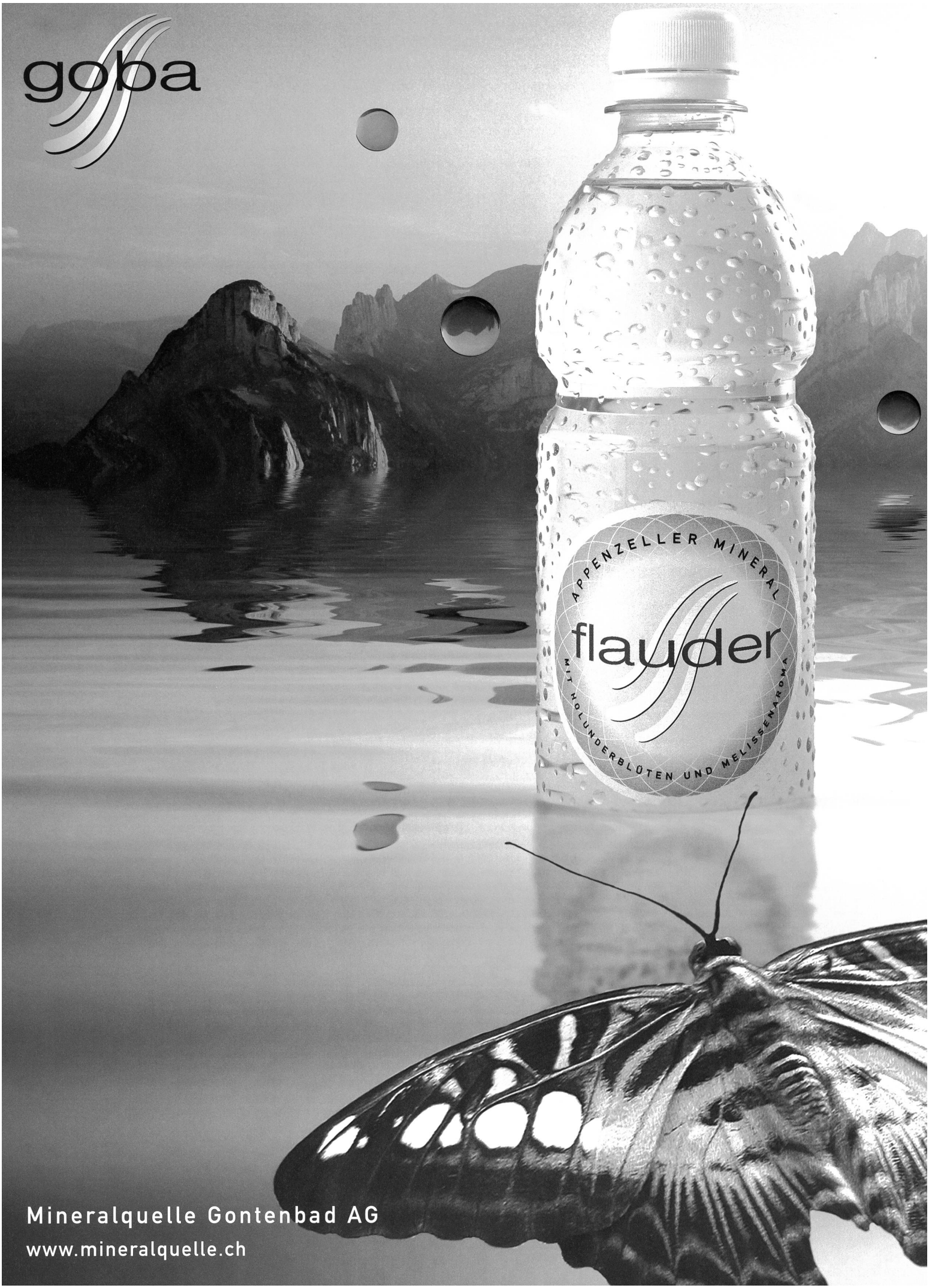
Das Pferd am Kühlschrank

Ferrari goes to public: Das tat die Marke ab 1996, als Michael Schumacher in der Formel-Eins von Sieg zu Sieg zu fahren begann. «Der Rennsport erzeugt das Ferrari-Virus», sagt Leirer. Die Fans sind bereit zu leiden, wenns mal nicht rund läuft. Ferrari fuhr nicht immer an der Spitze mit, und trotzdem war das Virus da. Ich freue mich über jeden Sieg der Marke. Aber wichtiger für mich ist, wenn Ferrari mithalten kann und die Technik zuverlässig und à jour bleibt.» Ferrari gehe an die Börse. So wurde es noch letztes Jahr versprochen. Hauptaktionär Fiat hat die Übung nun vertagt. Leirer ist froh: «Damit würde die Marke zum Schickimicki verkommen. Der Kommerz würde das Virus, das von diesem Auto ausgeht und die Begeisterung erzeugt, zerstören. Ich persönlich fände das sehr schade.»

Ist Fritz Leirer ein Ferraristi? Er hat in den letzten 40 Jahren hart für die Marke gearbeitet, bei den Kursen in Maranello alles über Ferrari gelesen, was er in die Hände kriegen konnte, und die ersten Werkstattbücher selber geschrieben. «Der alte Enzo Ferrari hat mir einmal mit einem Lachen auf den Stockzähnen gesagt: Fernandello, du bist hier zum Arbeiten, nicht zum Schreiben.» Klar sei sein Herzblut dabei, wenn es um Ferrari geht, sagt der Garagist und 100-Prozent-Appenzell-Ausserrhoder-Unternehmer. Einen totalen Ferraristi habe er unter seinen Kunden. Ein Mann, der sein ganzes Haus, von zuunterst bis zuoberst, auf die Marke getrimmt hat. Die Türklinken, das Kühlschrank-Dekor, die Tapeten, einfach alles sei auf Ferrari ausgerichtet. «Nein, so weit könnte ich nicht gehen», sagt Leirer. «Ich habe noch anderes, das mein Leben bestimmt: zum Beispiel meine Modelleisenbahn. Ja, da liegt meine Leidenschaft. Da bin ich ganz der Sammler.»

Harry Rosenbaum, 1951, ist Journalist und Reporter, u.a. für die Nachrichtenagentur AP und den Sonntagsblick. Er fährt einen zitronengelben Hyundai Atos.




goba
APPENZELLER MINERAL
flauder
MIT HOLUNDERBLÜTEN UND MELISSENAROMA
Mineralquelle Gontenbad AG
www.mineralquelle.ch