



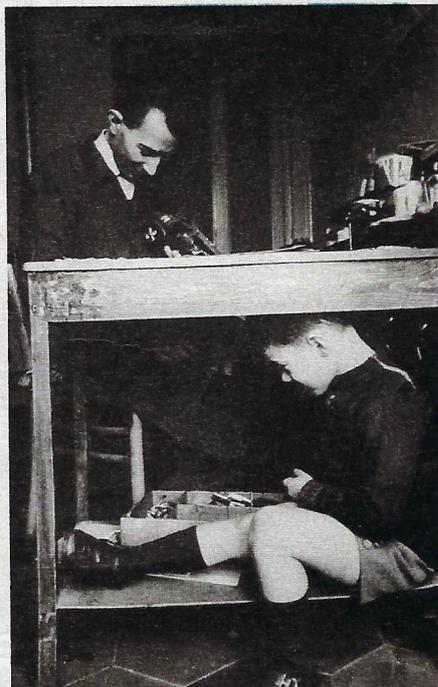
FOTOS: JÜRGEN GEBHARDT

Maurizio Conti hält das gerade fertiggestellte Modell eines Ferrari 250 GT California Spyder in den Händen

Großmeister der KLEINKUNST

Mit Spielzeug hat das nichts zu tun. Mit großen Jungs dagegen schon. Der Name **CONTI** sorgt bei Modellautosammlern für Verzückung – sie bezahlen fünfstelligen Summen für die Turiner Schätze im Maßstab 1:10

Das Ding auf der Kuppe des Zeigefingers ist kleiner als ein Marienkäfer, und es glitzert. Maurizio Conti hebt seine Hand etwas höher und zeigt ein winziges Pferdchen aus Silber. Dessen Vorderläufe rudern in der Luft, der Schweif ist steil nach oben gereckt – es sieht aus wie das Cavallino rampante, das Wahrzeichen von Ferrari. Conti hat die Miniatur selbst angefertigt. „Schon ganz gut“, sagt er, „dass ich nach der Schule ein paar Jahre lang bei einem Goldschmied gearbeitet habe. Das hilft mir sehr bei meiner Arbeit.“ Er legt das Pferd vorsichtig zurück in die Schachtel von der Größe eines Schuhkartons.

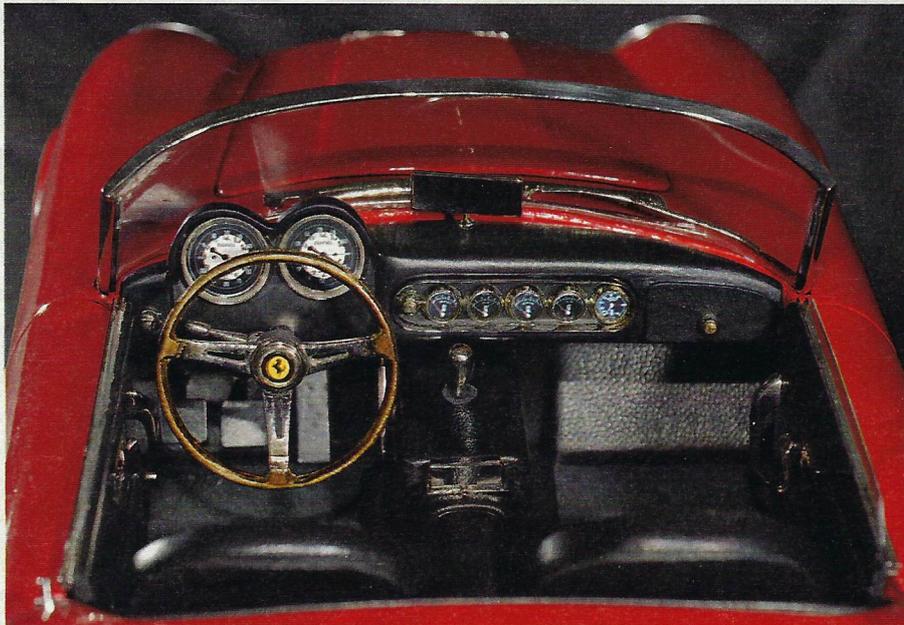


Ein Schnappschuss aus den 60er Jahren zeigt Vater Michele Conti zusammen mit seinem Sohn Maurizio im Atelier

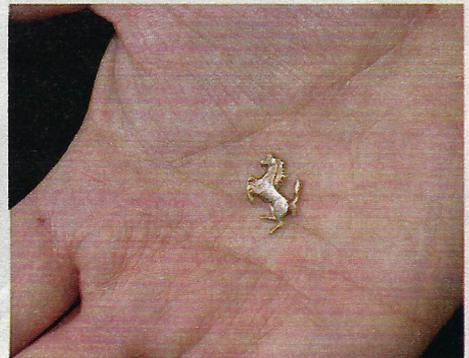
Darin sieht es aus, als wären Barbie und Ken aus ihrer Plastikwelt ausgestiegen und hätten einen Ersatzteilhandel für geschrumpfte Oldtimer aufgemacht. Das Lenkrad mit echtem Holzkrantz hat den Durchmesser einer Herrenarmbanduhr. Daneben liegt ein Motorblock vom Format einer Kinderfaust. Das winzige Silberpferd soll bald einen Kühlergrill zieren, der nicht größer ist als eine Streichholzschachtel. Der Kühlergrill wiederum gehört zu einem Ferrari 250 GT California Spyder, einem der begehrtesten Klassiker überhaupt. In einigen Wochen wird das rot lackierte Modell im Maßstab 1:10 fertig sein und in einem großen Luftfrachtpaket über den Atlantik geschickt. Der Spyder ist für den amerikanischen Modellautohändler Todd Lockwood bestimmt.

MAURIZIO CONTI hat momentan ein wenig Stress. Normalerweise baut er immer nur ein Auto zur selben Zeit, doch die Aufträge stapeln sich in seinem kleinen Atelier, das in einer Turiner Altbauwohnung untergebracht ist. „Die Wartezeit →

Der **VATER** war der Lehrmeister



Ein Blick in das Cockpit des Ferrari 250 GT California Spyder: Der Lenkradkranz ist aus Holz, die Sitze sind mit schwarzem Leder bezogen - ganz wie beim Original



Das winzige steigende Pferdchen - Wahrzeichen von Ferrari - wird den Kühler zieren



Unter der beweglichen Motorhaube steckt ein detaillierter Zwölfzylindermotor

beträgt etwa ein Jahr“, sagt der 48-Jährige und lächelt bescheiden, weil das einerseits ein schönes Polster an Aufträgen bedeutet. Doch damit die Geduld seiner Klienten nicht übermäßig strapaziert wird, arbeitet er ausnahmsweise an zwei Modellen gleichzeitig. Auf seiner Werkbank stehen die Vorlagen für ein weiteres Edelmodell – einen Ferrari 375 von 1954. Das Original mit der Fahrgestellnummer 0402 AM war ursprünglich ein offener Rennwagen, wurde später vom Karosseriebaumeister Scaglietti zum Coupé umgemodelt und an den Regisseur Roberto Rossellini und seine Frau, die Schauspielerin Ingrid Bergman, verkauft.

UNTERLAGEN ÜBER DIESES Einzelstück sind rar, doch glücklicherweise hat Conti den direkten Zugriff auf das Original. Denn dem Auftraggeber des Modells gehört das echte Auto. Der Sammler Jon Shirley, Ex-Präsident von Microsoft und vor Jahren bereits verewigt auf der Forbes-Liste der reichsten Amerikaner, besitzt nicht nur ein paar Oldtimer, sondern gleich ein ganzes Privatmuseum an der Westküste, in Bellevue, Washington. 0402 AM ist darin einer der größten Schätze. Das etwa 40 Zentimeter lange Modell, das Maurizio Conti bald vollenden wird, kostet nicht viel für einen wie Jon Shirley – rund 15 000 Euro.

„Sammler sind sehr spezielle Wesen“, sagt Oliver Strebel-Ritter, einer der weltweit führenden Experten für solche Modelle: „Manche wollen zu ihrem Original auch noch ein Modell für die Vitrine oder den Schreibtisch.“ Strebel-Ritter, gebürtiger Schweizer, der in der Nähe von London lebt, berät Privatleute und arbeitet als Agent auch für Auktionshäuser; das teuerste Conti-Modell, das je versteigert wurde, hat 20 000 britische Pfund erzielt. „Es gibt vier Kategorien von Modellautos“, sagt er. „Die höchste ist die, bei der Modelle von Grund auf, nur aus dem Rohmateri-



Für den Experten Oliver Strebel-Ritter – mit je einem Modell von Michele (l.) und Maurizio (r.) – sind die Contis die Größten

al, aufgebaut werden.“ Jedes Teil in Handarbeit. „Und die Contis stehen über allen. Niemand reicht an sie heran.“

„Die Contis“: Das klingt wie ein Clan.

Auch Maurizio redet von sich gern im Plural. „Wir kaufen nur die Rohstoffe“, sagt er. Oder: „Es gibt jemanden, der seit 40 Jahren die Reifen für uns macht.“ Mit „wir“ und „uns“ meint er sich und seinen Vater Michele, gestorben 1996. Er war Maurizio's Lehrmeister, der nach der Schule unzählige Nachmittage im Atelier seines Vaters verbrachte und ihm zusah.

WÄHREND DER SENIOR, Jahrgang 1931, die nadelfeinen Speichen in die Felgen fädelt, klebte der Junior Plastikbausätze aus der Spielwarenabteilung zusammen und machte mit Farbe und Pinsel die ersten Versuche. Bis er irgendwann anfang, die Handgriffe vom Papa zu lernen. „Von 1987 bis 1993, als mein Vater seinen Schlaganfall hatte, haben wir beide zusammen hier gearbeitet“, sagt Maurizio und nickt in Richtung der abgegriffenen Werkbank. „Papa hatte seinen Platz am Fenster, ich an der Tür.“ Maurizio erinnert sich noch an sein erstes eigenes Modell: „Ein Ferrari 312 T5, ein Formel-1-Wagen von Niki Lauda.“ Die Contis waren stets ein Familienbetrieb. Großvater Oreste zimmerte vor mehr als 50 Jahren die Werkbank zusammen, →

JL
CQUES LEMANS
SPORTS

F
Formula 1™

THE OFFICIAL Formula 1™
COLLECTION

kompromisslos perfekt!



MONTE CARLO
F 5016

38mm - Gehäuse massiv Edelstahl
 wasserdicht bis 10 ATM
 Kautschuk-Grain Band
€ 249,-

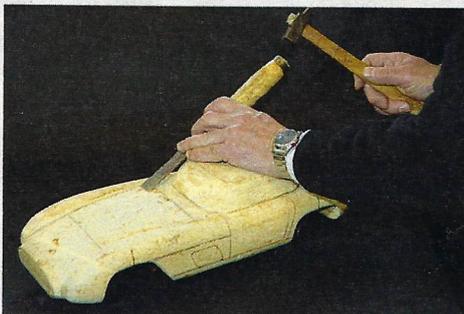
Händlerverzeichnis unter:
www.jacques-lemans.com

FORMULA 1 device, FORMULA 1, FORMULA ONE, F1 and device and the Sweeping device are trademarks of Formula One Licensing BV, a Formula One Group company. Licensed by Formula One Administration Limited, a Formula One Group Company. All rights reserved. Copyright 2007

Bis zu drei Monate **FEINAR**



Maurizio Conti arbeitet in seinem kleinen Atelier in einer Turiner Altbauwohnung an dem Modell eines Ferrari 375 MM. Pappen mit Bildern des Originals, die als Vorlage dienen, stehen auf der Werkbank. Sie stammt noch von Maurizios Großvater



Einer der ersten Arbeitsschritte ist das Schneiden einer Form aus einem Holzklötz



Mithilfe der Schablone wird das Karosserieblech sorgfältig zurechtgehämmert

an der Maurizio bis heute arbeitet. Und seine Mutter Maria erledigt immer noch gelegentlich die Korrespondenz.

Mitte der 50er Jahre hatte Michele Conti, der zuvor als Karosseriebauer von Pininfarina zu Ghia gewechselt war, mit dem Bau von Modellen begonnen. Er fertigte sie auf die gleiche Weise, wie die großen Vorbilder entstanden: Die rohen Blechtafeln wurden von Hand über Holzklötzen in Form gehämmert – ein Handwerk an der Grenze zur Kunst. Genauso ging Conti bei seinen Modellen ans Werk: Für jede Miniatur schnitzte er zunächst einen Holzklötz zurecht, auf dem er 0,8 Millimeter starke Kupfertafeln zu Kotflügeln, Motorhauben und Dächern dengelte. Die einzelnen Stücke wurden verlötet, die Nähte mit flüssigem Zinn geglättet.

SEIN SOHN MAURIZIO hält es bis heute ebenso. Bis zu drei Monate lang arbeitet er an einem Modell. Anfangs ist die Oberfläche der Karosserie so uneben, als sei flüs-

siges Wachs auf eine Tischdecke getropft. „Ich brauche ungefähr 14 Tage, bis alles glatt und symmetrisch ist“, sagt Maurizio Conti. So lange feilt er und schleift und misst nach und glättet. „Manchmal kommt es vor, dass ich zum Einpassen der ersten Tür nur ein paar Stunden brauche und für die zweite ein paar Tage, bis alles perfekt ist. Das ist der langwierigste Teil der gesamten Arbeit.“ Ausgleich für die Friemelei: ausgedehnte Pausen, am liebsten im Sattel seines Mountainbike. „Papa hat immer nur gearbeitet, Tag und Nacht und am Wochenende“, sagt Conti. „Ich brauch viel frische Luft.“

Am liebsten mag Maurizio den letzten Abschnitt, wenn alle Teile bereitliegen und nur noch an die frisch lackierte Karosserie angebaut werden müssen. Dann glitzert es auf seiner Werkbank wie in einem Juwelierladen.

Vater Contis erstes Werk verströmte noch keinen Glamour – es war ein Militärjeep. „Er baute anfangs auch Flugzeuge

BEIT für ein Modell

und Tanklaster“, sagt Maurizio. Doch je mehr sich sein Talent herumsprach und sein Blick für die richtigen Proportionen, desto exklusiver wurden die Aufträge – fast ausschließlich für Nachbauten von Edelfahrzeugen. „Anfang der 60er Jahre wollte General Motors ihn als Chefmodellbauer nach Detroit holen“, erzählt Maurizio weiter, jedoch: „Turin zu verlassen, das konnte sich Papa absolut nicht vorstellen.“ Lieber fertigte er weiterhin im Auftrag Modelle für Liebhaber.

„Maurizio hat das, was er von seinem Vater gelernt hat, weiterentwickelt“, sagt Oliver Strebel-Ritter. Etwa 50 Modelle hat der Junior bisher gebaut, auf 250 schätzt der Modellauto-Fachmann das Werk des



Das graue Zinn dient zum Glätten des Kupferblechs. Der Arbeitsgang dauert Wochen



Die Frontansicht des fertig zusammengesetzten Modells eines Ferrari 375 MM

Vaters. „Könnte sogar sein, dass irgendwo auf der Welt noch ein paar existieren, von denen wir bisher nichts wissen“, sagt er. Solche zu präsentieren, wäre eine Sensation für die nächste Versteigerung – und eine fette Provision für ihn.

Auf den ersten Blick sind die Arbeiten von Vater und Sohn zwar kaum auseinanderzuhalten, doch der Schweizer sieht die

Unterschiede. Strebel-Ritter: „Der Vater hat Skulpturen geschaffen. Maurizio's Autos sind raffinierter im Detail.“ Dennoch würde Maurizio die traditionelle Arbeitsweise niemals ändern. „Das wäre kein Produkt mehr von uns“, sagt er. Wie immer beginnt er ein neues Modell, indem er Pappschablonen anfertigt, deren Maße er auf einen Klotz Kiefernholz überträgt – er sägt, sticht, raspelt, feilt und schleift. „Das dauert etwa eine Woche“, sagt Conti. „Wir machen es genauso wie früher. Man könnte auch eine Computerfräse mit den Daten füttern und Kunststoff nehmen. Das würde wahrscheinlich keine halbe Stunde dauern. Aber wir machen es aus Holz und von Hand.“ Das sagt er mit einem hörbaren Punkt am Ende des Satzes. Bedeutet: keine Diskussionen.

SO EXKLUSIV WIE die Handwerkskunst der Conti-Modelle ist auch die Kundschaft. Der verstorbene Fiat-Boss Gianni Agnelli gehörte dazu. „Ihm haben wir die Autos immer persönlich gebracht“, erinnert sich Maurizio. Nick Mason, der Schlagzeuger von Pink Floyd, reist dagegen immer selbst nach Turin, meistens mit einem klassischen Rennwagen. Treuester Kunde ist der französische Industrielle Pierre Bardinon, einer der verrücktesten Ferrari-Sammler der Welt. Ihm gehören nicht nur ein Château mit eigener Rennstrecke und angeschlossener Museumsgarage, sondern auch rund 50 Conti-Modelle. „Er hat etwa 30 von meinem Vater und 20 von mir“, sagt Maurizio. „Er bestellt jedes Jahr eins, und wenn es fertig ist, bringe ich es hin. Früher haben wir einmal in seiner Pariser Wohnung übernachtet. Unser Bett war so groß, dass die ganze Familie darin schlafen konnte.“

Am liebsten denkt Maurizio aber zurück an einen Auftrag des Präsidenten des amerikanischen Rolls-Royce-Clubs. Eines Tages stand ein Abgesandter des Mutterwerks in der Tür von Contis Atelier. „Ich war noch ein Kind“, sagt Maurizio. „Aber ich erinnere mich noch sehr gut. Es war ein waschechter Brite mit Bowlerhut und Regenschirm. Der brachte eine Dose Originalfarbe für das Modell mit, wollte sich aber auch ein Bild von Papas Arbeit machen.“ Als der Mann wieder ging, war er offenbar überzeugt: „Ein paar Wochen später kam ein offizieller Brief aus England. Man sei mit unserer Qualität zufrieden, und wir dürften auch in Zukunft gern Rolls-Royce-Miniaturen bauen.“

Wenn das kein Ritterschlag ist. ✪

Frank Janßen

Machen Sie mehr aus Ihrem Geld.



> Das einzige Girokonto, das jeden Monat 1 Euro zahlt.

- Kostenloses Girokonto ab einem mtl. Geldeingang von 1.250 Euro
- 1 Euro Auszahlung = Monat für Monat
- Kostenlose ec- und VISA-Karte
- Kostenlos Bargeld an über 7.000 Geldautomaten in Ihrer Nähe

www.comdirect.de oder

01803-4445

(0,09 Euro/Min. aus dem Festnetz der T-Com)

Zusätzlich bei comdirect
Tagesgeld PLUS
mit 3,6% p.a.!

.comdirect

Ihr Geld kann me