

# MARANELLO

DAS MAGAZIN FÜR **FERRARISTI**

*World*



## FERRARI BY MICHELOTTO

Die inoffizielle Ferrari-Rennabteilung

## 348 RESTAURIERT

Bald mit H-Kennzeichen



# DER NEUE F8 TRIBUTO

PRÄSENTATION AUF DEM GENFER SALON



**SPRINGTIME IN FLORIDA**

Cavallino Classic und Amelia Island

**NEUE FERRARI-UHREN**

Hublot lanciert zwei neue Kollektionen

**1000. GRAND PRIX**

Ferrari schreibt Geschichte



FERRARI & FERRARI CLASSICHE VERTRAGSPARTNER

# Eberlein Automobile GmbH

## Entusiasmo e Passione.

Seit über 28 Jahren sind wir mit Begeisterung und Leidenschaft offizieller Ferrari Vertragshändler in der Mitte Deutschlands. 2006 wurden wir Partner von *Ferrari Classiche*.

**Besuchen Sie uns auf einen Cappuccino in Kassel und bewundern Sie Ferrari Modelle aller Baujahre. Eine Auswahl unserer Ferrari aus Vorbesitz finden Sie auch unter: [www.ferrari-kassel.de](http://www.ferrari-kassel.de)**

*Ob ein Klassiker oder ein aktueller Ferrari, wir sind mit Kompetenz und Leidenschaft für Sie da!*

### Ferrari aus Vorbesitz mit Ferrari Garantie:

<b>Ferrari 458 Italia</b> rosso scuderia/nero, 4.11, 20 tkm	€ 159.000,-
<b>Ferrari 458 Spider</b> giallo/charcoal, 4.13, 50 tkm, 1. Hand!	€ 174.900,-
<b>Ferrari 488 GTB</b> rosso corsa/nero, 7.15, 33 tkm, 1. Hand!	€ 199.000,-*
<b>Ferrari 488 Spider</b> rosso corsa/nero, 6.16, 4 tkm, 1. Hand!	€ 255.000,-*

<b>Ferrari California T</b> grigio scuro/iroko, 4.16, 18 tkm, 1. Hand!	€ 149.500,-*
<b>Ferrari 599 GTB Fiorano F1</b> nero/nero, 8.07, 43 tkm, 1. Hand!	€ 125.000,-
<b>Ferrari F12berlinetta</b> nero stellato/nero rosso, 3.13, 24 tkm	€ 189.000,-
<b>Ferrari GTC4Lusso T</b> argento/cioccolato, 4.17, 20 tkm, 1. Hand	€ 225.000,-*

\* Mehrwertsteuer ausweisbar

Leipziger Straße 282-286  
34123 Kassel  
Tel. +49 (0)5 61-51 19 7-0  
Fax +49 (0)5 61-51 19 7-90  
info@ferrari-eberlein.de  
ferrari-kassel.de



Ferrari.com



## LIEBE FERRARISTI,

nach der letzten Edition 2016 in Hockenheim kehren die Ferrari Racing Days 2019 wieder auf deutschen Boden zurück – und zwar an genau den Ort, wo sie vor über zwanzig Jahren erfunden wurden: an den Nürburgring.

Von Freitag, dem 5., bis Sonntag, dem 7. Juli, dreht sich in der Eifel wieder einmal alles um das Cavallino Rampante. Der Ring gehört dann den Achtzylinder-Berlinetten und V12-Coupés, und wahrscheinlich wird auch der eine oder andere Sechs- oder Zehnzylinder zu hören sein – schließlich werden weder die Dinos der siebziger Jahre noch die Formel-1-Rennwagen der neunziger Jahre ausgeschlossen. Neben den „Racing Gentlemen“ der Ferrari Challenge Europe werden auch die Teilnehmer der XX-Programme den Asphalt aufheizen, wobei Letztere dem Vernehmen nach sogar auf die Nordschleife dürfen. Dieses Privileg bleibt den Monoposti der F1 Clienti verwehrt, doch die Formel 1 gehört am Nürburgring ohnehin seit 1984 auf die Grand-Prix-Strecke.

Auch für straßenzugelassene Ferrari, die auf eigener Achse in die Eifel kommen, ist gesorgt. Wenden Sie sich an Ihren Ferrari-Händler oder konsultieren Sie die Ferrari-Homepage für aktuelle Programmdaten der Ferrari Racing Days 2019.

Wir sehen uns am Nürburgring!

Franz-Christoph Heel

# IN DIESER AUSGABE

## MOTORSPORT

**18 FORMEL 1**  
Licht und Schatten bei den ersten vier Rennen der Saison. Performance und Pech lagen selten so dicht beieinander.



**24 1000. GRAND PRIX**  
Das Jubiläumsrennen in China wurde dem feierlichen Anlass nicht gerecht. Deshalb erinnern wir an zehn denkwürdige Ferrari-Siege aus sieben Jahrzehnten.

## TECHNIK UND TRADITION

**44 FERRARI 348 RESTAURIERT**  
Ja, lohnt sich das denn? Aber sicher! Und zwar nicht nur, weil bald das H-Kennzeichen lockt.

**52 FERRARI BY MICHELOTTO**  
Was die M GmbH für BMW und AMG für Mercedes, ist Michelotto für Ferrari. Vielleicht nicht mit offiziellem Segen, dafür aber umso kreativer und erfolgreicher. Teil 1 der großen Michelotto-Story bis zum 288 Evoluzione.



## ELEGANZ

**30 FERRARI F8 TRIBUTO**  
Der Star des Genfer Salons ist mehr als ein Facelift zur Überbrückung bis zum Launch der neuen Antriebstechnologie. 720 PS aus fossiler Energie sind ein Statement!

**70 SPRINGTIME IN FLORIDA**  
Die schönsten Ferrari versammelten sich im Frühjahr an der US-Ostküste bei den Schönheitswettbewerben in Palm Beach und Amelia Island.

**76 FERRARI-MINIATUREN GANZ GROSS**  
Bestechende Detailtreue bei den Neuvorstellungen in den Großmaßstäben, egal ob Resin oder DieCast.



## LEIDENSCHAFT

**14 P-80/C ONE-OFF**  
Technisch und aerodynamisch voll auf der Höhe, stilistisch ein reicher Zitatenschatz aus der Hoch-Zeit der Sport-Prototypen.



**38 WEM DIE STUNDE SCHLÄGT**  
Hublot zelebriert die Kunst der Fusion von Stil, Material und Technik. Zwei exklusive Uhren-Kollektionen, die in Zusammenarbeit mit dem Ferrari Design Center entstanden.

**62 FERRARI-CLUBSZENE EUROPA**  
Die europäischen Ferrari-Clubs bereiten sich bei ihren Mitgliederversammlungen auf das stramme Veranstaltungsprogramm dieses Jahres vor.



# FATHERS+SONS+FERRARIS

*Provence*

18-20 OCTOBER 2019

LAST CALL FOR APPLICATIONS

**APPLY NOW!**



[www.RadunoPadreFiglio.com](http://www.RadunoPadreFiglio.com)



Träume brauchen Sicherheit.



**Aachen  
Münchener**

Ihr Versicherungsspezialist für  
Fahrzeuge aller Art.

Ein Postfach der  
AachenMünchener Versicherung AG

**Generalagentur Herbert Klink**  
Telefon (0 84 33) 3 89  
Telefax (0 84 33) 82 45  
herbert.klink@allfinanz-dvag.de  
Seit über 70 Jahren eine Agentur der  
AachenMünchener Versicherung AG

## LESERFORUM

### Gran Turismo

Ein schöner Artikel über die fünf Zwölfzylinder-Coupés in der letzten Ausgabe, aber ich hätte mir schon ein paar technische Daten gewünscht. Für einen Vergleichstest war die Faktenlage ein wenig dürftig.

Marcus Schreiner, per E-Mail



### Ferrari Racing Days

Gibt es schon Details zu Programm und Eintrittspreisen der FRD am Nürburgring vom 5. bis 7. Juli 2019?

Frederik Bunz, per E-Mail

Bei Redaktionsschluss waren nur die Trainings- und Rennläufe zur Ferrari Challenge Europe bestätigt, außerdem fahren die Teilnehmer des XX-Programms und die Sammler von Formel-1-Ferrari [Letztere nur Demo]. Da die Formel 1 am Wochenende vom 5.-7. Juli rennfrei hat, besteht eine gute Chance, dass Sebastian und Charles vorbeischaun. Demonstrationen der Scuderia-Boxencrew und der Testfahrer [u.U. Pascal Wehrlein] gelten als sicher. Eintrittskarten für das gesamte Wochenende [Fr.-Sa.] kosten im Vorverkauf 35 Euro [einzelne Tage je 20 Euro], ein VIP-Ticket für Sonntag [mit Lounge-Besuch und Catering] kostet 189 Euro [Näheres unter [www.nuerburgring-shop.de](http://www.nuerburgring-shop.de)]

ANZEIGE



### Modellauto Ferrari F1 F310/B2 M. Schumacher No. 5 – Weltmeister F1 im Jahr 2000.

Kunststoffmodell M 1:8, ca. 60 cm; mit Gummirädern sowie sämtlichen original Sponsorendecals und Fahrersitz etc. Besonderheit: Original Figur M. Schumacher im Rennoverall mit sämtl. Sponsoren, WM-Titel 2000 Siegerpodeste freistehend auf dem Podest, sowie Karriere Angaben von 1991-1999, lim. Edition Nr. 0616. Euro 1.500,-. Tel.: 0160 91630391



### DAMENTEAM VON KESSEL RACING

Der Rennstall des Tessiner Ferrari-Konzessionärs Kessel Racing schickt 2019 zum ersten Mal in der Geschichte der European Le Mans Series [ELMS] ein reines Damenteam an den Start. Die Italienerin Manuela Gostner [34], die Schweizerin Rahel Frey [32] und die Dänin Michelle Gattig [26] bestritten im Dezember 2018 erfolgreich das 12-Stunden-Rennen von Abu Dhabi [6. Gesamt, 2. in ihrer Klasse] und geht 2019 im Ferrari 488 GTE von Kessel Racing an den Start aller sechs Rennen. Wie schon im Vorjahr ermöglicht Deborah Mayer als Mäzenin das Engagement des Damenteam.

### NEUE AUSSTELLUNG

## „CAPOLAVORI SENZA TEMPO“



Im Museo Enzo Ferrari in Modena zeigt eine neue Ausstellung unter dem Motto „Zeitlose Meisterwerke“ einige der elegantesten und berühmtesten Fahrzeuge aus der Geschichte des Hauses. Im Eingangsbereich des Museums auf dem Anwesen von Enzo Ferraris Elternhaus stehen ein 166 Inter mit Coupé-Karosserie von Touring und ein 750 Monza, in der großen Halle sind Preziosen wie ein 250 GT California Spider, ein 250 GT Lusso, ein Daytona Spider und ein 250 GTO ausgestellt. Die moderne Epoche repräsentieren zum Beispiel ein 550 Maranello, ein 456 GT, ein neuer California und ein GTC4Lusso. Die Autos werden gemeinsam mit zeitgenössischen Möbeln und Geräten des täglichen Lebens präsentiert und

mit Kultfiguren aus Film und Musikszene in Verbindung gebracht. So entsteht ein Dialog nicht nur zwischen den verschiedenen Ferrari-Modellen, sondern zwischen verschiedenen Welten. Weitere Informationen unter [www.musei.ferrari.com](http://www.musei.ferrari.com)



# TAUSCHE FERRARI GEGEN RETTUNGSKREUZER



Die britische Seenotrettung RNLI, das Pendant zur Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS), kann sich über eine unerwartete Spende in ungewöhnlicher Höhe freuen. Der kürzlich verstorbene Ferrari-Sammler Richard Colton hatte der RNLI in seinem Testament zwei seiner schönsten und wertvollsten Stücke vermacht: einen Ferrari 275 GTB/4 Bj. 1967 und einen Ferrari 250 GT SWB Bj. 1960. Die Seenotrettungsgesellschaft betraute das Auktionshaus H & H Classics mit der Versteigerung der Preziosen, die nach hartem Bietergefecht zusammen 8,5 Millionen Pfund (annähernd 10 Millionen Euro) erlösten. Der stählerne SWB wurde für die Rekordsumme von 6,6 Millionen Pfund zugeschlagen, der 275 GTB/4 erzielte fast 2 Millionen Pfund. Simon Hope von H & H Classics betont, dass der komplette Erlös an die RNLI ging: „Wir haben auf Kommission und Transportgebühren verzichtet.“ Die größte Einzelspende in der Geschichte der Gesellschaft ermöglichte die Anschaffung eines neuen Seenot-Rettungskreuzers der Shannon-Klasse, der am 27. April 2019 feierlich auf den Namen „Richard and Caroline Colton“ getauft wurde. Das dazugehörige Beiboot ist nach Mark Colton benannt, dem Sohn des Paares, der 1995 bei einem Bergrennen ums Leben kam. Beide Ferrari wurden übrigens von britischen Sammlern erworben und bleiben auf der Insel. [fox]



## Mario Bernardi Klassische Automobile GmbH



**Ferrari 430 GT3**

- |   |   |   |
|---|---|---|
| <b>Alfa Romeo 2600 Spider</b><br>1962 anthrazit/schwarz                                     | <b>Ferrari 330 GT America</b><br>1964 dkl.-blau/dkl.-blau           | <b>Ferrari 365 GTB/4 Daytona</b><br>1970 gelb/schwarz         |
| <b>Ferrari 212 Export</b><br><b>Vignale Berlinetta</b><br>1951 hellblau/beige               | <b>Ferrari 275 GTB/2 Longnose</b><br>1965 celeste/dunkelrot         | <b>Ferrari 365 GTB/4 Daytona</b><br>1972 celeste/schwarz      |
| <b>Ferrari 250 GT Boano</b><br>1956 dunkelblau/blau   | <b>Ferrari 275 GT3</b><br>1966 silber/schwarz                       | <b>Ferrari 365 GTC/4</b><br>1972 dunkelbraun/beige            |
| <b>Ferrari 250 GT</b><br><b>Pininfarina Coupé</b><br>1960 rot/schwarz                       | <b>Ferrari 275 GTB/4</b><br>1967 anthrazit/schwarz                  | <b>Ferrari 365 GTB/4 Daytona</b><br>1973 nocciola/beige scuro |
| <b>Ferrari 250 GT Cabrio</b><br><b>Pininfarina Serie II</b><br>1960 silber/rot              | <b>Ferrari 330 GTC</b><br>1967 rot/schwarz                          | <b>Ferrari 456 GT</b><br>1995 rosso monza/schwarz             |
| <b>Ferrari 250 GT Cabrio</b><br><b>Pininfarina Serie II</b><br>1960 grigio conchiglia/beige | <b>Ferrari 330 GTC</b><br>1967 celeste/beige                        | <b>Ferrari 430 GT 3</b><br>2007 rot/blau                      |
|   | <b>Ferrari 365 GTS/4 Daytona</b><br><b>Spyder</b><br>1971 rot/beige | <b>Lamborghini Miura P 400</b><br>1968 dunkelblau/beige       |

34346 Hann. Münden · Welfenstr. 1 · Tel. +49 172 691 3028 · www.mariobernardi.de

## ÜBERRASCHUNGSGAST IN MARANELLO

Am 16. April stattete Ex-Werksfahrer Jody Scheckter seinem ehemaligen Arbeitgeber einen Besuch ab. Piero Ferrari empfing den Weltmeister von 1979 am alten Werkstor an der Via Abetone Inferiore und führte ihn durch die Produktionshallen der V8- und V12-Modelle sowie durch die Abteilung Ferrari Classiche, bevor er ihn zur neuen Gestione Sportiva geleitete. In der Rennabteilung nahm Scuderia-Teamchef Mattia Binotto den Südafrikaner in Empfang und zeigte ihm die Werkstätten, wo die letzten Vorbereitungen an den Wagen für den GP von Aserbaidschan getroffen wurden.



TECHNO-CLASSICA ESSEN

# SIND DIE FETTEN JAHRE VORBEI?

**Es gab wie immer viel zu sehen in Essen, und auch die Zuschauerzahlen erfüllten die Erwartungen. Dennoch war die Stimmung eher verhalten, und gekauft wurde vornehmlich am unteren Rand des Prestige-Preissegments.**

*Text & Fotos: /// Gregor Schulz*







**D**ie Oldtimerbranche klagt nach den fetten Jahren der jüngeren Vergangenheit über Umsatzrückgänge. Unter diesen Vorzeichen wurde die Techno-Classica am Wochenende vor Ostern von vielen mit Spannung erwartet. Mit rund 190.000 Besuchern war die 31. Ausgabe der internationalen Klassiker-Leitmesse gut besucht. Zu sehen gab es wie immer ein buntes Potpourri von Liebhaberfahrzeugen aller Epochen.

Die Stimmung bei vielen Händlern war indes gedrückt, vor allem, wenn sie mehrheitlich populäre Sportwagen der sechziger bis achtziger Jahre anboten, die sich in den letzten Jahren wie geschnitten Brot verkauft hatten. Viele Investoren, denen das Geld zuletzt lo-

cker saß, sind indes zurückhaltender geworden. Natürlich geben sich mehrere hunderttausend Euro leichter aus, wenn eine nahezu verbrieftete Verzinsung in Aussicht steht. Doch auch wenn ein Crash des Klassikermarktes nicht zu befürchten ist, freut sich niemand, wenn er fünf Prozent verliert, statt zehn oder mehr binnen kurzer Zeit zu gewinnen. Auch das oft genutzte Argument, dass zumindest die Kosten für Unterhalt und Unterbringung vom Wertzuwachs

*Die Bandbreite der angebotenen Ferrari reichte von den fünfziger Jahren bis in die Gegenwart. Ein besonderer Hingucker waren ein 250 Europa und ein 250 Europa GT nebeneinander. Wer wollte, konnte einen Boano im Renntrimm mit nach Hause nehmen. F40 waren gleich mehrere im Angebot.*



Firmen-, Privat- u. Sonderrisiken

TOP SCHUTZ zum TOP PREIS

### KFZ Sondertarife für

- hochwertige Sammler- und Garagenfahrzeuge aller Baujahre
- Fahrzeuge ab 25 Jahren Top und ab 30 Jahren auch Allgefahrendeckung
- Renn- und Rallyekasko weltweit: Einzelrennen und Rennserien Testtage inkl. Transportdeckung, Boxen- und Fahrerlageraufenthalt

### Firmen- und Industrierversicherung

- preiswerter und umfassender Versicherungsschutz inkl. unbenannte Gefahren
- Cyberschutz für IT-Daten und Haftung, inkl. Veruntreuung auch durch Angestellte
- Manager- und Unternehmungshaftung
- gesetzliche Öko-Haftung inkl. Eigenschäden
- Maschinen und Montageschäden

### Fragen Sie den Spezialisten!

Mit 30 Jahren Firmenerfahrung und als aktiver Motorsportler spreche ich Ihre Sprache.

**Allianz** 

Generalvertretung

**Max Schneider**



Zentrale Deuerling:

Regensburger Straße 2 | 93180 Deuerling

Tel. 09498 9403-0 | Fax 09498 940320

Mo. - Do. 9 - 18 Uhr | Fr. 9 - 16 Uhr

maximilian.schneider@allianz.de

www.max-schneider-allianz.de

Büro Regensburg im Maserati-Landrover-Zentrum:

Walthallaallee 20 | 93059 Regensburg

Tel. 0941 49088-72

Mo. - Fr. 9 - 13 Uhr



*Fast jedes in größeren Stückzahlen gebaute Ferrari-Modell war zu sehen. Veranstalter S.I.H.A. zeigte eine Sonderschau rund um die Tour de France, bei der Ferrari selbstverständlich nicht fehlen durfte. Der TdF mit dem roten Streifen hatte 1957 Rang drei bei der Frankreich-Rundfahrt belegt – damals allerdings in Rot.*



ausgeglichen werden, hat ein wenig an Strahlkraft verloren. Natürlich wird der Markt nicht in sich zusammenbrechen, doch nach einer Konsolidierungsphase ist es mit schnellen Wertzuwächsen bei Autos, von denen Hunderte oder gar Tausende Exemplare gebaut wurden, erst einmal vorbei.

Ganz frühe Ferrari oder gar Rennwagen fehlten fast gänzlich in Essen. Sie sind entweder in festen Händen oder die Besitzer, die tatsächlich Verkaufsabsichten hegen, sehen in der Techno-Classica offensichtlich nicht die geeignete Plattform für einen lukrativen Verkauf. Ein einsamer Ferrari 195 Inter Ghia (0109S) bildete in Essen die Ausnahme – und war dem Vernehmen nach auch binnen kürzester Zeit verkauft.

Mit mehreren Boanos und einem beeindruckenden Pärchen aus 250 Europa und 250 Europa GT – einmal mit Lampredi- und einmal mit Colombo-V12 – ging es chronologisch weiter. Ab den sechziger Jahren fehlte in Essen kaum ein Modell, das in – nach Ferrari-Maßstäben – großen Stückzahlen gebaut wurde. Die Preise schwankten zwischen realistisch und optimistisch.

Bei Ferrari galt, wie bei vielen anderen Marken auch, dass am unteren Ende der Skala ausgepreiste Fahrzeuge in solider Qualität am ehesten Käufer fanden und dass Kunden wieder häufiger vom persönlichen Geschmack und Interesse als vom Investmentgedanken getrieben wurden.

Das Angebot an jüngeren Ferrari war

überraschend üppig. Auch im Portfolio der beiden Auktionshäuser Coys und RM Sotheby's (Letztere zum ersten Mal in Essen mit einer Versteigerung vertreten) fanden sich verschiedene Autos aus Maranello in allen Preisklassen.

Die traditionelle Sonderschau der S.I.H.A. widmete sich in diesem Jahr der Tour de France Automobile, die Ferrari in den späten fünfziger und frühen sechziger Jahren bekanntlich in Serie gewann. Zu sehen waren zwei für diese Langstreckenrallye mit Rennstrecken-Intermezzi typische Ferrari aus dieser Zeit: ein 250 GT „Tour de France“ (0747GT), ein originales Teilnehmerfahrzeug und 1957 mit Jean Lucas am Steuer als Dritter äußerst gut platziert, sowie ein 250 GT SWB.

FERRARI PARTS SPECIALIST  
**SUPERFORMANCE**

**TÄGLICH  
WELTWEITER  
VERSAND**



**LARGEST**

INDEPENDENT SUPPLIER OF  
PARTS FOR FERRARI CARS

**OFFICIAL**

DISTRIBUTOR FOR  
HILL ENGINEERING

**UNRIVALLED**

ENGINEERING AND  
TECHNICAL EXPERTISE

**DEPENDABLE**

BIG ENOUGH TO COPE  
SMALL ENOUGH TO CARE

**CONTINUOUS**

REMANUFACTURING OF OBSOLETE  
AND UNAVAILABLE PARTS

**FAST EXPRESS**

WORLDWIDE SHIPPING DAILY



**SUPERFORMANCE.CO.UK 01992 445 300**

CELEBRATING 36 YEARS FERRARI PARTS EXPERIENCE

UNIT G1 RD PARK STEPHENSON CLOSE HODDESDON HERTFORDSHIRE EN11 0BW

CONTACT OUR OFFICE AT ADMIN@SUPERFORMANCE.CO.UK



# TERMINE 2019

**4. - 9. JUNI**

**Modena Cento Ore (I)**

Sportliche Oldtimer-Rallye mit Start in Rimini und Ziel in Modena  
www.modenacentooreclassic.it

**30. JUNI**

**Chantilly Arts & Elegance (F)**

Große Klassiker vor der großartigen Kulisse des Schlosses von Chantilly, ein Stunde nördlich von Paris. Drei verschiedene Concours d'Élégance!  
www.chantillyartsetelegance.com

**10. - 16. JUNI**

**Int. Sportwagenfestival Velden (A)**

Traditionsreiches österreichisches Sommertreffen am Wörthersee  
www.kasparteam.at

**15. JUNI**

**Maranello Notte Rossa (I)**

Die Heimat von Ferrari feiert ihre Helden mit einem Volksfest mit zahlreichen Exponaten und Mitmach-Stationen sowie einem Feuerwerk, organisiert vom Werk. Musik, Pizza, Vino und Tanz bis in die Morgenstunden  
www.maranello.it

**15. - 16. JUNI**

**Neo Classics meets Barock**

Klassische und moderne Sportwagen (nicht nur Ferrari!) vor der Kulisse des Ludwigsburger Barockschlosses  
www.retropromotion.de

**21. - 23. JUNI**

**Concours d'Élégance Suisse (CH)**

Auf Hochglanz polierte Preziosen im Château de Coppet am Genfer See  
www.concoursdelegancesuisse.com

**4. - 7. JULI**

**Goodwood Festival of Speed (GB)**

„The greatest motoring garden party in the world“ im Schlossgarten des Duke of Richmond. Rennwagen aller Epochen und Rennserien geben sich ein Stelldichein.  
www.goodwood.com



**5.-7. JULI**

**Ferrari Racing Days Nürburgring**

Alle Ferrari-Rennserien zum Anfassen auf der GP-Rennstrecke. Am Montag (8.7.) dürfen die Teilnehmer der XX-Programme sogar auf die legendäre Nordschleife.  
www.races-ferrari.com

**18. - 21. JULI**

**Ferrari-Treffen in Südtirol (I)**

Das 3. Internationale Ferrari-Treffen am Fuße des Grödner Jochs lockt mit reizvollen Dolomitenstraßen.  
www.sportwagenevents.de

**23.-25. AUGUST**

**Concours d'Élégance Paleis Soestdijk (NL)**

Renommierter Schönheitswettbewerb vor höfischer Kulisse in Holland. Neue Organisation, daher neuer Ort.  
www.concourselegance.com

**2. - 4. AUGUST**

**Classic Days Schloss Dyck**

Ein Festival rund um klassische Automobile und Motorräder im idyllischen Schlosspark. Jetzt mit Masterpieces Concours d'Élégance.  
www.classic-days.de

**9. - 11. AUGUST**

**47. AvD Oldtimer Grand Prix**

Weit über 500 Rennwagen machen den OGP zu einer der größten Oldtimer-Rennveranstaltungen auf der Welt. Von Tourenwagen über Gran Turismo und Sport-Prototypen bis hin zu Formel-1-Boliden der 70er und frühen 80er Jahre ist dabei die ganze Palette motorsportlicher Faszination zu bestaunen. Dieses Jahr mit einem Gastlauf der FDC Racing Series  
www.avd-ogp.de

**15. - 18. AUGUST**

**Rolex Monterey Motorsports Reunion (USA)**

Sportlicher Höhepunkt der Crazy Car Week in Kalifornien  
www.weathertechraceway.com

**15. AUGUST**

**Pebble Beach Tour d'Élégance**

Am Donnerstag vor dem Schönheitswettbewerb eine Parade durch die Straßen von Pebble Beach und Carmel-by-the-Sea  
www.pebblebeachconcours.net

**17. AUGUST**

**Concorso Italiano (USA)**

Schönheitswettbewerb für italienische Autos auf dem Black Horse Golfplatz von Seaside, Kalifornien  
www.concorso.com

**18. AUGUST**

**Pebble Beach Concours d'Élégance**

Nach wie vor der wichtigste internationale Schönheitswettbewerb für klassische Automobile  
www.pebblebeachconcours.net

**30. AUGUST - 1. SEPTEMBER**

**Classic Gala Schwetzingen**

Traditionsreicher Concours d'Élégance vor imposanter Kulisse. Könnte ein paar Ferrari mehr vertragen ...  
www.concours-delegance.de

**12. - 15. SEPTEMBER**

**Ferrari-Treffen in Zell am See (A)**

Fahraktives Ferrari-Treffen mit Über-raschungen.  
www.sportwagenevents.de

**13. - 15. SEPTEMBER****Goodwood Revival (GB)**

Ein Festival der guten Manieren auf der Rennstrecke vor dem ehrwürdigen Goodwood House: Krawattenpflicht im Fahrerlager, zeitgenössische Kleidung willkommen.  
www.goodwood.com

**14. - 22. SEPTEMBER****Internationale Automobilausstellung (IAA)**

Pflichtprogramm nicht nur für deutsche Autofans. Am Freitag [20.9.] „After Work Day“ mit Öffnungszeiten von 11 bis 21 Uhr (sonst 9 bis 19 Uhr)  
www.iaa.de

**19.-22. SEPTEMBER****28. Gran Premio Nuvolari (I)**

Typische italienische Oldtimerrallye mit Start und Ziel in Mantova, im Stil der Mille Miglia – kleiner, aber sehr sympathisch.  
www.gpnuvolari.it

**26. - 29. SEPTEMBER****10. Internationales Sportwagenfestival Kitzbühel**

Große Jubiläumsveranstaltung mit großem Programm und zahlreichen Überraschungen  
www.kasparteam.at

**10.-13 OKTOBER****Zoute Grand Prix (B)**

Stilvolle Oldtimer-Veranstaltung im mondänen belgischen Seebad Knokke-Heist mit Parade, Rallye, Concours d'Elegance und Bonhams-Auktion  
www.zoutegrandprix.be

**18. - 20. OKTOBER****Raduno Padre-Figlio (F)**

Exklusive Vater-und-Sohn-Rallye durch die Provence.  
www.happyfewracing.com

**19. OKTOBER****Classic Car Auction Oldtimergalerie Toffen (CH)**

Noch kein Weihnachtsgeschenk? Nicht einmal für sich selbst?  
www.oldtimergalerie.ch

**24. - 27. OKTOBER****Auto e Moto d'Epoca Padova (I)**

Klassischer italienischer Teilemarkt – auch wenn man gerade nichts braucht  
www.automotodepoca.com

**24. - 27. OKTOBER****Ferrari Finali Mondiali, Mugello (I)**

Der traditionelle Saisonabschluss der internen Ferrari-Rennserien kehrt



zurück an den Circuito del Mugello. Alle Challenge-Serien weltweit, dazu F1 Clienti und XX-Programme  
www.ferrari.com

**15.-18. NOVEMBER****Retro Classics Cologne**

Automobile Klassiker in der Messe Köln; am Eröffnungsabend „Retro Night“ in Halle 9  
www.retro-classics-cologne.de

**22.-24. NOVEMBER****Motorworld Classics Berlin**

Lange Nacht der Oldtimer am 20.11.  
www.motorworld-classics.de

**30. NOVEMBER - 8. DEZEMBER****Essen Motor Show**

Für Petrolheads und Autosammler seit Jahrzehnten ein „Must“!  
www.essen-motorshow.de



FERRARI VERTRAGSPARTNER

# Autohaus Gohm GmbH

Ihr Ferrari Vertragspartner, Autohaus Gohm GmbH, präsentiert Ihnen den neuen Ferrari Portofino gerne persönlich.

**Der neue Ferrari Portofino: die perfekte Kombination aus Sportlichkeit, Eleganz und Komfort.**

**Kraftstoffverbrauch (l/100 km): langsam 19,2, mittel 11,3, schnell 10,1, sehr schnell 10,6, kombiniert: 11,7**  
**CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert: 267 g/km, CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse G, Abgasnorm: EURO 6c WLTP**

Autohaus A. Gohm GmbH  
Georg-Fischer-Str. 65  
78224 Singen/Htwl.  
Tel. +49 (0)77 31 - 94 63-0  
info@gohm.de  
gohm.de

Autohaus Alfred Gohm GmbH  
Graf-Zeppelin-Platz 4  
71034 Böblingen  
Tel. +49 (0)70 31 - 20 55 0  
info@gohm.de  
gohm.de

Scuderia Gohm GmbH  
Laxenburger Str. 155-161  
A-2331 Vösendorf  
Tel. +43 (0)1 - 361 39 39  
info@scuderia-gohm.at  
scuderia-gohm.at

SPECIAL PROJECT P80/C

# RASENDER ZITATENSCHATZ

**Seinen Traum von fünfzig Jahren Ferrari-Sportwagenhistorie auf vier Rädern hat sich ein chinesischer Ferrari-Premium-Kunde mit dem spektakulären One-Off P80/C erfüllt.**

*Text: /// Peter Braun Fotos: /// Ferrari*

**W**er beim Anblick des P80/C nicht sofort an den 330 P4 oder den Dino 206S denkt, der muss einfach noch einmal genauer hinschauen. Ferrari-Designer Flavio Manzoni und seine Equipe haben sich alle Mühe gegeben, die vielen vom Kunden gewünschten Details zu berücksichtigen und in ein harmonisches Ganzes zu gießen, das zu allem Überfluss auch noch fahrdynamisch ganz auf der Höhe der Zeit sein sollte. Keine leichte Aufgabe ...

## Der Wunsch als Vater des Gedankens

Nur wenige Monate nach der Vorstellung des letzten Special Projects SP3JC (MARANELLO World Ausgabe 1/2019) macht ein weiteres Unikat aus der offenbar gut gebuchten Abteilung im Ferrari-Werk Schlagzeilen. Der Ehrgeiz des Unterfangens wird schon bei der Wahl des Basismodells deutlich: Der Kunde – Besitzer der Ferrari-Niederlassung Blackbird Concessionaires in Hongkong – legte großen Wert auf Fahrleis-



**Dramatische Erscheinung:**  
Seine langgestreckte Silhouette verleiht dem P80/C eine ungeheure Dynamik. Die unveränderte Technik des 488 GT3 sorgt für den entsprechenden Vortrieb.



**Ferrari F 458 Spider | Fahrzeug im Spitzenzustand**  
Jährlich verlängerte Power-Garantie | Karosserieumbau im Wert von 50.000,- Euro | **209.900 €**



Der 458 Spider ist aus zweiter Hand und war jährlich zum Service bei Maranello Motors. Der Gesamtzustand ist perfekt, die Optik unvergleichlich: Der exklusive Karosserieumbau im Wert von über 50.000,- Euro ist meisterhaft ausgeführt und macht aus dem 458 fast ein anderes Auto. Der Originallack ist Grigio Silverstone, die matte Folierung mit Metalleffekt stellt auch höchste Ansprüche zufrieden. 21 bzw. 22 Zoll Räder füllen die Radkästen aus. Ausgestattet mit Lifting System, Kamera, Carbon Paket und Soundsystem.

Klassische Automobile und mehr | Schepersweg 94 | 46485 Wesel  
Tel. +49 [0] 157 79874666 | [www.klassische-automobile-wesel](http://www.klassische-automobile-wesel)

tungen, die einem „Hero Car“ nach seinen Vorstellungen auch gerecht würden. So wählten die Ingenieure das Chassis eines 488 GT3, der gegenüber der Serienversion des 488 GTB nicht nur einen 50 mm längeren Radstand aufweist, sondern auch über modernste Radführungs- und Bremstechnik verfügt. Außerdem steht er motorisch außerordentlich gut im Futter ...

Die Arbeit am Special Project 36 begann bereits 2015, denn im Gegensatz zu den meisten anderen Realisierungen handelt es sich hier ja nicht um die bloße stilistische Neuinterpretation eines aktuellen Modells. Die Vorgabe des Kunden war es, einen modernen Sportprototypen zu entwickeln, der sich an ikonischen Modellen aus der Ferrari-Geschichte orientiert: Es ging insbesondere um den 330 P3/P4 und den Dino 206 S aus der zweiten Hälfte der 1960er Jahre.

### **Klassische Proportionen**

Das verlängerte Chassis des 488 GT3 erlaubt die für die damalige Zeit typisch





vergängerer Sportprototypen erinnert, noch verstärkt. Die geschickt kaschiereten A-Säulen verleihen der Verglasung den Zuschnitt eines getönten Helmvisiers. Alle diese Designmerkmale sind natürlich nicht nur Reverenzen an den 330 P3/P4, sondern auch eine Hommage an den Dino und den 250 LM.

Die Seitenfenster verschmelzen grafisch mit einer breiten Trennfläche, die durch die seitlichen Lufteinlässe entsteht und eine dynamische Abwärtsbewegung zu den hinteren Flanken ermöglicht. Diese Trennlinie gleicht die keilförmigen Vorderflanken aus und trennt optisch den hinteren Teil vom Rest des Fahrzeugs. Von oben gesehen ist deutlich zu erkennen, dass die Karosserie über der Vorderachse am breitesten ist, sich dann aber stark verjüngt und eine eng geformte Taille um die Heckklappe bildet, bevor sie sich am Heck wieder erweitert. Die C-Säulen umfließen einerseits die Lufteinlässe, andererseits betonen sie aber auch den großen Höhenunterschied zwischen dem Dach und dem hinteren Bereich der Motorhaube. Im Gegensatz zur üblichen Fortsetzung der Dachlinie über der Motorhaube schafft eine vertikale Heckscheibe eine Lücke hinter dem Cockpit.

### Moderne Aerodynamik

Das aerodynamische Entwicklungskonzept basierte auf den Erfahrungen mit dem 488 GT3, wurde aber durch kein internationales Reglement eingeschränkt.

weit vorn platzierte Cockpit-„Kanzel“, aus der eine länger fließende Heckpartie resultiert. Dies war bereits in der Anfangsphase des Designprozesses einer der Eckpfeiler des Stylingkonzepts des P80/C. Die prägnante Keilform dominiert die Seitenansicht an der Vorderseite des Fahrzeugs. Die muskulösen Formen der Front- und Heckflügel mit dem dazwischenliegenden Cockpit werden durch sehr breite Streben betont, die sich zu den seitlichen Lufteinlässen hin ausdehnen. Dadurch entsteht der Eindruck, dass die Kabine vollständig mit der Karosserie verschmolzen ist. Dies wird durch die Panoramawindschutzscheibe, die an den ikonischen Look





Damit entstand ein spezieller Frontsplitter, während der Heckdiffusor mit dem des GT3 identisch ist. Ziel war es, den im oberen Bereich der Karosserie entstehenden Abtrieb gleichmäßig über die beiden Achsen auszugleichen und auch die Karosserieunterseite optimal zu nutzen. Ein aerodynamisches Profil, das unmittelbar hinter der Hinterkante des Dachs ansetzt, erzeugt eine starke Rekompensation der Strömung nach hinten und verstärkt den von Heck und Flügel erzeugten Abtrieb. Die Frontpartie des Fahrzeugs weist die Geometrie eines Katamarans auf. Die Fahrzeugnase wird durch ihre nahezu flügelartige Form hervorgehoben. Direkt darunter befinden sich die großen Kühllufteinlässe. Der Innenraum ist weitgehend identisch mit dem des Basisfahrzeugs und enthält einen Überrollkäfig. Die seitlichen Bereiche des Armaturenbretts wurden gegenüber der GT3-Version neu in Karbonfaser gestaltet, ebenso wie die Sitzpolster und Türverkleidungen. Da der P80/C nur für den Renneinsatz konzipiert ist, konnten die Entwickler auf Komponenten verzichten, die bei einem Straßenfahrzeug das Design er-

**Die um die A-Säulen herum geführten Glasflächen wirken wie ein Helmvisier. Breite Flächen und schaufelartige Splitter sorgen für maximalen Abtrieb. Der Heckflügel kann abgenommen werden, um die Reinheit der Karosserieform zu betonen.**



heblich beeinflussen. Die klassischen Scheinwerfer wurden auf bloße Schlitze reduziert, die in Nischen an der Fahrzeugfront eingesetzt sind und an die Lufteinlässe im Kühlergrill des 330 P3/P4 erinnern. Der Heckspoiler ist sehr breit, um den aerodynamischen Anforderungen gerecht zu werden. Er integriert die beiden charakteristischen Rückleuchten, die damit wie Luftauslässe aussehen und das Design der Fahrzeugfront perfekt widerspiegeln. Die Heckschürze, die einen Blick auf das Fahrwerk ermöglicht, hat eine katama-

ranartige Architektur und umrahmt einen riesigen Diffusor. Auf Wunsch des Kunden kann das Erscheinungsbild des Fahrzeugs an zwei verschiedene Szenarien angepasst werden: Ein Renn-Setup mit einem auffälligen Karbonflügel und 18-Zoll-Zentralverschlussfelgen und ein Ausstellungspaket ohne aerodynamische Anbauteile, bei dem die Reinheit der Formen betont wird. „Rosso vero“ („wahres Rot“) heißt denn auch die hellrote Lackfarbe, mit der die Karosserie des P80/C belegt ist.

## Kinderwunsch: Nährstoffkombination

# Vitamine und Co. können die Funktion der männlichen Organe unterstützen

*Immer mehr Paare leiden unter unerfülltem Kinderwunsch. Nach einer Studie des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend sind 25 Prozent von allen kinderlosen Frauen und Männern im Alter zwischen 20 und 50 Jahren ungewollt kinderlos.*

Zu den Risikofaktoren zählt die internationale Forschung etwa eine veränderte Lebensführung, zunehmender Stress und ungesündere Essgewohnheiten. Aber auch belastende Umwelteinflüsse wirken sich möglicherweise negativ auf die Fertilität aus. Auf natürlichem Wege kann die Fruchtbarkeit von Mann und Frau durch leichten Sport, eine gesunde und



Foto: Promotil/Getty Images/jacoblund

abwechslungsreiche Ernährung sowie den Verzicht auf Alkohol und Zigaretten gefördert werden. Zusätzlich können Vitamine, Spurenelemente und andere Mikronährstoffe das Wohlbefinden sowie die Funktion der Organe unterstützen.

„Promotil men“ beispielsweise ist eine Nährstoffkombination, die speziell für Männer mit Kinderwunsch entwickelt wurde. Eine Studie zeigt: Folsäure kann die Anzahl der Spermien erhöhen. Darüber hinaus benötigen Spermien sehr viel Energie für die „Vorwärtsbewegung“ – Vitamin B12, Vitamin B6 und Vitamin C sind wichtig für einen normalen Energiestoffwechsel.

Unter [www.mypromotil.com/promotil-men](http://www.mypromotil.com/promotil-men) gibt es viele weitere Informationen über die Nährstofffunktion für Männer mit Kinderwunsch.



**Starke Kombination**

*In 30 bis 80 Prozent der Fälle ist oxidativer Stress der Grund, warum es nicht so recht klappt mit dem Nachwuchs. Studien belegen, dass Mikronährstoffe wie L-Carnitin, L-Arginin, Coenzym Q10, Zink, Selen und Folsäure einen wesentlichen Beitrag zur Qualität der Spermien und ihrer Beweglichkeit leisten.*





FORMEL 1

# LICHT UND SCHATTEN

*Text:* /// Peter Braun *Fotos:* /// Ferrari-Pressedienst

**Nach den eindrucksvollen Wintertests hatte man sich in Maranello den Saisonauftakt sicherlich anders vorgestellt. Während jedoch die Rennergebnisse hinter den Erwartungen zurückblieben, überraschte Sebastian Vettels neuer Teamkollege Charles Leclerc mit einer Spitzen-Performance.**



Ray-Ban

UPS

Shell

HUBLOT

Brembo  
NOK  
Eurasia

MAGNETI  
MARELLI

SKF  
Eurasia  
Lotus

PIRELLI

P ZERO

PIRELLI



Teamchef Mattia Binotto macht sich mit seiner Stallorder bei den tifosi unbeliebt. Unten: Charles Leclerc sicherte sich in Bahrain die Pole Position und wurde nur von einem kleinen Defekt am Sieg gehindert.

„CHARLES IST EIN GUTER JUNGE – ICH MEINE: EIN GUTER MANN, DENN WENN DU IN DER FORMEL 1 EINE POLE GEFAHREN HAST, BIST DU EIN MANN. CHAPEAU!“

SEBASTIAN VETTEL



**M**it vier Doppelsiegen ist das Weltmeister-team Mercedes AMG Petronas mit maximaler Punkteausbeute in die neue Saison gestartet. Doch halt: drei Punkte fehlen den Silberpfeilen zum Glück, denn von den erstmals wieder vergebenen Bonuspunkten für die schnellste Rennrunde konnte sich das Mercedes-Team nur einen sichern. Einen Punkt holte sich Pierre Gasly im Red Bull (mit Honda-Motor), und zwei gingen an den Scuderia-Neuzugang Charles Leclerc.

#### Großer Preis von Australien

Der junge Mann aus der Ferrari-Nachwuchsförderung gab bei seinem ersten Auftritt in Melbourne ein eindrucksvolles Debüt, qualifizierte sich

als Fünfter mit nur zweieinhalb Zehnteln Rückstand auf Sebastian Vettel (3.). Im Rennen dominierten zwar die Mercedes, aber das teaminterne Ferrari-Duell spitzte sich gegen Ende zu, und der mit zu wenig Grip haderende Heppenheimer konnte sich nur vor dem jungen Monegassen ins Ziel retten, weil Teamchef Mattia Binotto die beiden anwies, ihre Positionen zu halten. Ein Podiumsplatz wäre ohnehin nicht drin gewesen, warum also unnötige Risiken eingehen?

#### Großer Preis von Bahrain

Nach eher schwacher Performance auf dem Kurs von Melbourne konnte der neue SF90 – so benannt nach dem heuer begangenen 90. Jubiläum der Scuderia Ferrari – auf der Strecke in Bahrain





zeigen, was in ihm steckt. Die beiden Ferrari okkupierten die erste Startreihe im Sultanat, wobei Charles Leclerc für die größte Überraschung sorgte: In Q3 gelang ihm eine absolut fehlerfreie Runde, drei Zehntel schneller als Sebastian Vettel, und so sicherte sich der Rookie die Pole Position in seinem erst zweiten Grand Prix. „Ich versuche morgen so cool wie möglich zu bleiben“, sagte Leclerc nach dem Qualifying, „aber der Druck ist enorm!“

Sein älterer Teamkollege hatte beim Start auch prompt die Nase vorn, und Mercedes-Fahrer Valtteri Bottas schlüpfte innen durch, doch in der zweiten Runde holte sich Leclerc den zweiten Platz zurück. Weil er klar schneller unterwegs war als Vettel, winkte ihn die Scuderia-Rennleitung vorbei, und Leclerc setzte sich an der Spitze rasch ab.

Nach einem unglücklichen Dreher von Sebastian rüttelten die Bremsplatten der Vorderreifen den Frontflügel kaputt und er musste außerplanmäßig an die Box, was ihn zwischenzeitlich auf Rang neun zurückwarf. Fünfzehn Runden vor Schluss ereilte das Schicksal auch Charles Leclerc. Den sicheren Sieg vor Augen musste er tatenlos miterleben, wie ihn die beiden Mercedes-Piloten überholten: Aufgrund eines Kurzschlusses war einer seiner Generatoren

*Sebastian Vettel scheint mit der überraschenden teaminternen Konkurrenzsituation nicht so gut zurechtzukommen. Beim 1000. Grand Prix in China kam er nur dank Stallorder aufs Podest (unten).*



## FORMEL-1- KALENDER 2019

17. MÄRZ

Australien, Melbourne

31. MÄRZ

GP Bahrain, Bahrain

14. APRIL

GP China, Shanghai

28. APRIL

GP Aserbajdschan, Baku

12. MAI

Spanien, Barcelona

26. MAI

Monaco, Monte-Carlo

09. JUNI

Kanada, Montreal

23. JUNI

Frankreich, Le Castellet

30. JUNI

Österreich, Spielberg

14. JULI

England, Silverstone

28. JULI

Deutschland, Hockenheim

04. AUGUST

Ungarn, Budapest

01. SEPTEMBER

Belgien,  
Spa-Francorchamps

08. SEPTEMBER

Italien, Monza

22. SEPTEMBER

Singapur, Marina Bay

29. SEPTEMBER

Russland, Sotschi

13. OKTOBER

Japan, Suzuka

27. OKTOBER

Mexiko, Mexico City

03. NOVEMBER

USA, Austin

17. NOVEMBER

Brasilien, Sao Paulo

01. DEZEMBER

Abu Dhabi, Yas Marina



(MGU-H) ausgefallen. Mit gut 180 PS weniger Leistung und 25 km/h weniger Topspeed auf der langen Geraden rettete er – dank einer Safety-Car-Phase in den letzten zwei Runden – den dritten Platz ins Ziel und tröstete sich mit einem Zusatzpunkt für die schnellste Rennrunde. Sebastian Vettel wurde Fünfter.

### Großer Preis von China

Der 1000. Grand Prix in der Geschichte der Formel 1 hätte zweifellos eine fröhlichere Feier verdient gehabt als die steife, von volksrepublikanischem Pomp geprägte Würdigung auf der Rennstrecke vor den Toren der Metropole Shanghai. Aber sei's drum.

Im Qualifying sicherten sich diesmal die beiden Mercedes die erste Startreihe, auch hier in der umgekehrten Reihenfolge der teaminternen Hackordnung mit Bottas vor Hamilton. Die beiden Ferrari starteten aus der zweiten Reihe, und zwar so fulminant, dass Vettel vor der ersten Kurve fast an Bottas vorbeikam. Aber eben nur fast, und so konnte sich Leclerc innen an Vettel

vorbeimogeln und sich als Dritter auf die Verfolgungsjagd der Silberpfeile begeben. Scuderia-Teamchef Mattia Binotto machte sich in der zehnten Runde bei Leclerc und den Tifosi unbeilieblich, als er den Youngster aufforderte, Vettel vorbeizulassen. Leclerc befolgte die Teamorder nur widerwillig (und nicht ohne Widerworte), machte aber Platz und kommentierte später süffisant über den Boxenfunk, dass Vettel ja nun nicht wirklich schneller sei als er. Im Gegenteil: Der viermalige Weltmeister leistete sich ein paar Rutscher und Quersteher, die ihn der inzwischen enteiltten Spitze nicht näherbrachten. Leclerc ruinierte sich beim Hinterherfahren die Reifen, so dass er kurz vor Rennende noch einmal neue Pneu ausfassen musste und seinen vierten Platz an Max Verstappen verlor.

### Großer Preis von Aserbajdschan

Im Qualifying zum Rennen durch die Altstadt von Baku ging ein Stöhnen durch die Menge, als Charles Leclerc in Q3 nach mehreren Sektorbestzeiten hart eine Mauer touchierte („Ganz klar

**GP AUSTRALIEN, 17. MÄRZ 2019**

1*	Valtteri Bottas	Mercedes-AMG F1 W10
4.	Sebastian Vettel	Ferrari SF90
5.	Charles Leclerc	Ferrari SF90

[\* schnellste Rennrunde]

**GP BAHRAIN, 31. MÄRZ 2019**

1.	Lewis Hamilton	Mercedes-AMG F1 W10
3*	Charles Leclerc	Ferrari SF90
5.	Sebastian Vettel	Ferrari SF90

[\* schnellste Rennrunde]

**GP CHINA, 14. APRIL 2019**

1.	Lewis Hamilton	Mercedes-AMG F1 W10
3.	Sebastian Vettel	Ferrari SF90
5.	Charles Leclerc	Ferrari SF90

**GP ASERBAIDSCHAN, 28. APRIL 2019**

1.	Valtteri Bottas	Mercedes-AMG F1 W10
3.	Sebastian Vettel	Ferrari SF90
5*	Charles Leclerc	Ferrari SF90

[\* schnellste Rennrunde]

mein Fehler! Ich könnte mich schwarz ärgern!“) und damit seine Hoffnung auf die zweite Pole Position seiner noch jungen Karriere begraben musste. Er startete aus der vierten Reihe auf härteren Reifen als der Rest des Feldes und kämpfte sich tapfer nach vorne, während die Top-Five-Fahrer bereits nach wenigen Runden von Supersoft auf Medium wechselten. Da Leclerc länger draußen bleiben konnte, wurde er förmlich nach vorne gespült und durfte nach Bahrain schon wieder Führungskilometer sammeln, bis sein erster Reifensatz aufgebraucht war. Am Ende reichte es aber auch für ihn nicht für eine Ein-Stopp-Strategie, so dass er ganz kurz vor Schluss noch einmal anhalten musste. Dafür konnte er mit frischen Gummis fröhlich aufgehen und sich erneut den Extrapunkt für die schnellste Rennrunde holen. Sebastian Vettel hatte sich derweil auf seinem dritten Platz hinter Bottas und Hamilton eingerichtet und ihn erfolgreich gegen Max Verstappen verteidigt. In der WM-Tabelle liegen die beiden Ferrari-Piloten deutlich hinter den Mercedes-Fahrern auf den Plätzen drei und fünf, in der Konstrukteurswertung behauptet sich Ferrari auf Platz zwei vor Red Bull.

**FERRARI SF90****EIN RENNER ZUM SCUDERIA-JUBILÄUM**

Die Scuderia Ferrari feiert 2019 ihr 90-jähriges Bestehen – schließlich begann die Erfolgsgeschichte des Rennstalls nicht erst mit der Einführung der Formel 1 und auch nicht mit der Gründung der Firma Ferrari: Noch bevor er Rennleiter bei Alfa Romeo wurde, hatte Enzo Ferrari 1929 einen privaten Rennstall gegründet und „Scuderia Ferrari“ genannt. Anlässlich dieses Jubiläums wurde der neue Formel-1-Bolide auf den Namen „SF90“ getauft.

Der 65. Ferrari-Monoposto für die Formel 1 unterscheidet sich reglementbedingt in seiner Aerodynamik von seinem Vorgänger. Während der Frontspoiler in erster Linie deutlich vereinfacht wurde, wuchs der Heckflügel in die Breite und in die Höhe. Die seitlichen „Bargeboards“, mit denen Luft an der Karosserie entlang in Richtung Hinterachse gelenkt wird, mussten in ihrer Höhe und Effizienz beschnitten werden. Die Ausführung der Kühlluftutzen an den vorderen Bremsen darf keine aerodynamische Funktion mehr erfüllen. Die Motorhaube wurde abermals hauteng um das Triebwerk geschneidert, was der sauberen Anströmung des Heckflügels zugute kommt. Das Mindestgewicht wurde um zehn Kilogramm angehoben und beträgt nun 743 kg inklusive Fahrer und dessen Ausrüstung [zusammen mindestens 80 kg; wer zu leicht ist, muss Ballast mit an Bord nehmen].

Unverändert blieb das Reglement in Bezug auf das Triebwerk, ein turbogeladener V6 mit 1600 cm<sup>3</sup> Hubraum (max. 15.000/min, max. 500 bar Einspritzdruck) und zwei Elektromotor-Generator-Einheiten [MGU-K am Getriebeeingang, MGU-H am Turbolader], zusammen über 800 PS stark. Das Triebwerk (Typo 064) ist an ein sequenzielles Achtgang-Getriebe geflanscht.





# ROTE ERFOLGS- BILANZ

**Am 14. April 2019 feierte die Formel 1 in China ihren 1000. GP. Dieses stolze Jubiläum ging am Rennwochenende vor der tristen Kulisse der kommunistischen Protz-Architektur etwas unter – dabei hätte man mit ein paar Klassikern auf der Strecke und ein paar Ex-Weltmeistern am Mikrofön durchaus eine geschichtsträchtige Feier auf die Beine stellen können. Da die Scuderia Ferrari als einziges Team bei (fast) allen 1000 Rennen mit von der Partie war – und ganz nebenbei fast ein Viertel davon gewonnen hat – ist es uns Tifosi Pflicht und Ehre, dieses Jubiläum zu würdigen – mit zehn außergewöhnlichen, bemerkenswerten oder auch kuriosen Ferrari-Erfolgen.**

*Text: /// Peter Braun, Gregor Schulz Fotos: /// Archiv*

**D**ie Statistik der längsten Motorsport-Rennserie ist reich an eindrucksvollen Zahlen. Bis zum Großen Preis von China 2019 trugen 1000 Formel-1-Rennen das Prädikat eines „Großen Preises“, und die Scuderia Ferrari ist als Werksteam bis auf wenige Ausnahmen bei allen Grands Prix angetreten. Beim Auftakt 1950 hatte Enzo Ferrari seine Fahrer nicht antreten lassen, weil er vom Erfolg der neuen Rennserie nicht überzeugt war. In den letzten beiden Läufen der WM 1964 ließ Ferrari die Rennwagen in den Farben des North American Racing Team (N.A.R.T.) an den Start gehen, weil der Commendatore sich mit dem italienischen Automobilsportverband überworfen hatte und den Triumph nicht mit den Bürokraten teilen wollte: John Surtees wurde erster (und bislang einziger) Weltmeister auf zwei und vier Rädern.

Von den 999 bestrittenen Grands Prix gewannen die Fahrer der Scuderia 234. Von den insgesamt 33 Piloten, die Formel-1-Weltmeister wurden, saßen neun in einem Ferrari: Alberto Ascari (1952 und 1953), Juan Manuel Fangio (1956), Mike Hawthorn (1958), Phil Hill (1961), John Surtees (1964), Niki Lauda (1975 und 1977), Jody Scheckter (1979), Michael Schumacher (2000, 2001, 2002, 2003, 2004), Kimi Räikkönen (2007). Auch wenn der Beitrag der zahlreichen englischen Formel-1-Teams immer wieder betont wird, ist doch Italien die heimliche Heimat der Königsklasse: In keinem anderen Land wurden so viele Formel-1-Rennen ausgetragen (96), und auf keiner anderen Rennstrecke wurden so viele Große Preise ausgefochten wie in Monza (68).



GRAND PRIX NR. 13 (ENGLAND 1951)

**FROILÁN GONZALEZ HOLT DEN ERSTEN SIEG**

Froilán Gonzalez, von seinen europäischen Bewunderern „der Puma“ und von seinen Landsleuten „El Cabezón“ (etwa: „Großkopf“) genannt, stellte seinen Ferrari 375 F1 beim Großen Preis von England in Silverstone auf die Pole Position – die erste für Ferrari. Beim Start blieb Gonzalez an der Spitze, dicht gefolgt von seinem Lehrmeister und Mentor Fangio. Die Führung wechselte laufend zwischen den beiden Argentinern, doch am Schluss gewann Gonzalez mit 51 Sekunden Vorsprung auf seinen berühmten Landsmann. Die Alfa-Mannschaft hatte kurz vor Rennende einen taktischen Fehler begangen: Fangio musste wegen des höheren Spritkonsums der Kompressor-Alfetta (um die 170 Liter pro 100 km) noch einmal zum Tanken an die Boxen. Seinen früheren Arbeitgeber Alfa Romeo scheitern zu sehen, muss für Enzo Ferrari eine besondere Genugtuung gewesen sein. Schließlich war er als Alfa-Rennleiter vor dem Krieg maßgeblich an der Entwicklung des Tipo 158 „Alfetta“ beteiligt gewesen, bevor man ihm quasi über Nacht den Stuhl vor die Tür gesetzt hatte.



GRAND PRIX NR. 20-25 (1952/53)

**SIEBEN AUF EINEN STREICH: ALBERTO ASCARI**

1952 und 1953 wurden die Rennen um die „Großen Preise“ mit Formel-2-Rennwagen ausgetragen, weil es nach dem Rückzug von Alfa Romeo nur noch einen Formel-1-Hersteller gab: Ferrari. Aurelio Lampredi konstruierte in Windeseile einen Zweiliter-Vierzylinder, und Ferrari baute ein Chassis drumherum. Der neue Ferrari 500 F2 gewann alle sieben zur Weltmeisterschaft des Jahres 1952 zählenden Grands Prix und musste sich 1953 nur einmal geschlagen geben. Von Belgien 1952 bis Argentinien 1953 gewann Ferrari-Starpilot Alberto Ascari sieben Grands Prix in Folge und wurde in beiden Jahren Weltmeister.



Grand Prix Nr. 103 (Frankreich 1961)

## ONE WIN WONDER

Der Große Preis von Frankreich 1961 in Reims sollte zum Schauplatz eines Ereignisses werden, das sich bis heute in der Grand-Prix-Szene nicht wiederholt hat: Giancarlo Baghetti, Ferraris „gute Tat“ für die Saison 1961 (Baghetti startete im Rahmen eines Nachwuchs-Förderungsprogramms), bestritt seinen allerersten Weltmeisterschaftslauf und gewann auf Anhieb. Doch damit nicht genug: Es sollte kurioserweise auch der einzige Sieg in seiner Karriere bleiben.



GRAND PRIX NR. 285 (SÜDAFRIKA 1977)

## LAUDAS WIEDERAUFERSTEHUNG

Der Sieg von Niki Lauda beim Grand Prix von Südafrika 1977 war von besonderer Wichtigkeit. Nicht nur, weil es dem Österreicher gelang, seinen neuen Teamkollegen Carlos Reutemann in die Schranken zu verweisen, sondern weil es sein erster Erfolg nach dem noch kein Jahr zurückliegenden Nürburgring-Unfall war. Zwar entbehrte Laudas Vorstellung im Training noch der Brillanz früherer Jahre, aber im Rennen bewies er, dass er nichts von seinem alten Biss verloren hatte. Der Österreicher lag souverän in Führung, als es im Mittelfeld zu einem schweren Unfall kam, bei dem der Brite Tom Pryce sein Leben verlor. Beim Passieren der Unfallstelle beschädigte Lauda seinen Ferrari, so dass von nun an sein Vorsprung auf Lokalmatador Jody Scheckter immer geringer wurde. Doch Lauda gab nicht auf und gewann letztlich verdient mit knappem Vorsprung. Unser Foto zeigt den noch unverletzten Niki Lauda vor dem Gewinn seines ersten Meistertitels 1975.



GRAND PRIX NR. 315 [KANADA 1978]

### VILLENEUVES HEIMSIEG

Den ersten Grand-Prix-Sieg ausgerechnet beim Rennen in der Heimat zu erringen, ist ein Erlebnis, das bisher nur wenigen Piloten vergönnt war, unter anderen eben auch Gilles Villeneuve. An der Spitze fuhr zunächst Jean-Pierre Jarier auf und davon, und alles hatte sich schon auf einen erneuten Lotus-Sieg eingestellt, als gegen Ende des Rennens der Ölkühler des Franzosen seinen Geist aufgab. Vor dem jubelnden Publikum war somit der Weg frei für Villeneuves ersten Sieg. Da der zweitplatzierte Jody Scheckter schon als Ferrari-Werksfahrer für die Saison 1979 feststand, feierten die Italiener das Ergebnis fast wie einen Doppelsieg.

GRAND PRIX NR. 572 [KANADA 1995]

### ENDLICH ALESI!

Es gab wohl niemanden, der Jean Alesi diesen Sieg nicht gegönnt hätte: Nach vier erfolglosen Jahren bei Ferrari gelang dem sympathischen und temperamentvollen Franzosen im 91. Anlauf – einen Tag nach seinem 30. Geburtstag – in Kanada 1995 der erste Grand-Prix-Sieg. Dennoch war es im Grunde ein geschenkter Sieg: Michael Schumacher führte in seinem Benetton das Rennen klar an, als er elf Runden vor Schluss des Rennens in Montreal wegen auftretender Elektronikprobleme die Boxen ansteuern musste. Der Deutsche ging kurz darauf zwar wieder ins Rennen, doch Alesi war längst vorbei und ließ sich bis zur Zieldurchfahrt das Ruder nicht mehr aus der Hand nehmen. Als dem freudentränenblinden Franzosen in der Ehrenrunde der Motor abstarb, nahm Schumacher ihn auf dem Seitenkasten seines Benetton mit zur Siegerehrung – ein Bild, das um die Welt ging.



## GRAND PRIX NR. 625 [ENGLAND 1998] **DURCH DIE BOXENGASSE**

In seiner dritten Saison für die Scuderia waren Michael Schumacher bereits drei Siege in Folge geglückt, als er seinen Ferrari in Silverstone auf Startplatz zwei stellte. Man musste schon ein großer Optimist sein, um auf einen weiteren Ferrari-Sieg zu hoffen, zumal Schumi beim Start mit beachtlichem Rückstand auf Platz drei zurückfiel. Der vor ihm fahrende Coulthard drehte sich im Regen aus dem Rennen, und nach dem Wechsel auf Regenreifen überholte Schumacher Häkkinen im anderen McLaren-Mercedes. Doch das Rennen war noch nicht gewonnen, denn Schumacher wurde kurz vor Ende des Rennens mit einer Zeitstrafe wegen Überholens unter gelber Flagge belegt. Weil aber die Verwarnung viel zu spät kam und niemand so genau wusste, ob es eine Stop-And-Go- oder eine Additionsstrafe war, kam es zum möglicherweise skurrilsten Zieleinlauf in der Formel-1-Geschichte: Michael Schumacher beendete das Rennen als Sieger in der Boxengasse. Entsprechende Proteste wurden abgelehnt.



## GRAND PRIX NR. 722-728 [2004] **NOCHMAL SIEBEN AUF EINEN STREICH: SCHUMI SCHREIBT GESCHICHTE**

Die Saison 2004 war eine Erfolgsgeschichte ohne Gleichen: Ferrari gewann 13 der insgesamt 18 Rennen und konnte dabei nicht weniger als acht Doppelsiege feiern. Auf eine spektakuläre Serie von fünf Siegen zum Auftakt der Saison folgte nach einem Ausfall in Monaco eine sensationelle Siegesserie von sieben Erfolgen hintereinander. Danach genügte ihm ein zweiter Platz in Italien, dem 14. Rennen der Saison, um sich vorzeitig zum Weltmeister zu küren. Zwei Jahre zuvor hatte Schumi übrigens den Titel bereits im 11. Rennen der Saison in der Tasche gehabt.





GRAND PRIX NR. 821 [BAHRAIN 2010]

## ALONSOS EINSTAND NACH MASS

Mit einer fehlerfreien Darbietung sicherten sich Fernando Alonso und Felipe Massa beim Auftaktrennen der Saison 2010 in Bahrain die beiden obersten Podestplätze und verhalfen dem neuen F60 zu einem Sensations-Debüt. Auch für den Scuderia-Neuzugang Alonso war es ein Einstand nach Maß, und er genoss die lobenden Worte von Ferrari-Präsident Luca di Montezemolo, nachdem er sich im Qualifying noch hinter Massa hatte einreihen müssen. Die Tifosi witterten zwei Jahre nach dem letzten WM-Titel (Kimi Räikkönen 2007) plötzlich wieder Morgenluft, doch Alonso biss sich vier Jahre lang die Zähne aus an Sebastian Vettel, auch wenn ihm 2010 und 2012 nur vier respektive drei Punkte zum Titel fehlten.



GRAND PRIX NR. 994 [USA 2018]

## KIMIS ABSCHIEDSGESCHENK

Aus der vorgezogenen WM-Party für die Mercedes-Stars bereits im viertletzten Rennen der Saison 2018 wurde nichts: Fünfeinhalb Jahre, genauer gesagt 113 Rennen nach seinem letzten Grand-Prix-Sieg, durfte Kimi Räikkönen in Austin, Texas, endlich wieder einmal ganz oben auf dem Treppchen stehen. Schon kurz nach dem Start war der „Iceman“ an Hamilton vorbeigezogen und gab die Führung bis ins Ziel nicht mehr ab. Die beiden Ferrari waren schon im Qualifikationstrimm den Mercedes ebenbürtig, doch Sebastian Vettel drehte sich nach einer Kollision mit Daniel Ricciardo (Red Bull) in der ersten Runde und wurde auf Platz 15 durchgereicht. Kimi Räikkönen wechselte nach der Saison 2018 zum Team Alfa Romeo Racing (Ex-Sauber).

FERRARI F8 TRIBUTO

# TRIBUT AN DEN ERFOLG

*Text: /// Wolfgang Hörner Fotos: /// „Kuni“*





**Mit dem F8 Tributo hat Ferrari in Genf den Nachfolger des 488 GTB vorgestellt – nicht gänzlich anders als der Vorgänger, aber doch in allen Bereichen besser.**

**E**nzo Ferrari hatte feste Prinzipien. Auf die Frage, welches sein bestes Modell sei, pflegte er stets zu sagen: „Das nächste.“ Mit Sicherheit hätte er das auch vor der Präsentation des neuen F8 Tributo getan. Falsch hätte er damit nicht gelegen, denn schon die Zahlen sprechen für sich: Mit 720 PS ist er der stärkste Ferrari-V8 aus Serienproduktion aller Zeiten, wie die Kommunikationsspezialisten aus Maranello immer wieder betonen. Ferrari-Fans werden indes aufhorchen: Wie viel PS hat der aktuelle 488 Pista gleich wieder? Eben: auch 720 PS. Wir wollen jetzt weder darüber diskutieren, ob der Ausdruck „der Stärkste“ implizieren darf, dass es noch gleichstarke Modelle gibt, noch darüber philosophieren, ob Sportmodelle wie Pista, Scuderia & Co. aus der regulären Serienfertigung herauszurechnen sind.

Die Patt-Situation bei der plakativen Leistungsangabe offenbart ein Dilemma. Auf der einen Seite warten noch immer zahlreiche Käufer auf die Auslieferung ihrer teuren 488 Pista. Ihre Nerven noch weiter zu strapazieren und ihnen in der Zwischenzeit ein noch stärkeres „Serienmodell“ vor die Nase zu setzen, wagte man bei Ferrari dann offenbar doch nicht.

Auf der anderen Seite ist die Luft bei den Mittel-

motorsportwagen äußerst dünn geworden. Gerade McLaren legt immer wieder neue Leistungsstufen auf. Der Sprung von 50 PS vom 488 GTB auf den F8 Tributo mag also groß erscheinen, doch er war bitter nötig – und dank der erprobten Technik des 488 Pista leicht zu realisieren. Dabei kommt im F8 Tributo allerdings nicht das identische Triebwerk zum Einsatz.

### Stärke zeigen

Beim Namen fährt Ferrari jedenfalls groß auf: F8, das klingt nach legendärem F40 und superstarkem F12. In Zeiten, in denen die Konkurrenz auf immer kleinere Aggregate setzt, ist ein Achtzylinder im Programm ein Bekenntnis, dem man gern Tribut zollt. Definitiv sind die Jahre vorbei, als ein V8-Ferrari ein „kleiner Ferrari“ war. Der Begriff wäre allein schon deshalb irreführend, weil zum Beispiel aufgrund der Mittelmotorbauweise der Aerodynamik eine noch wichtigere Rolle zufällt und mehr Möglichkeiten zulässt als bei Frontmotormodellen.

So werden die Aerodynamiker von Ferrari auch nicht müde, auf die Raffinessen des F8 Tributo hinzuweisen. Dass die Luftführung im Vergleich







*Liebe zum Detail: Rote Ziernähte als Kontrastfarbe für den Innenraum, raffinierte Luftleitelemente und neue Raddesigns zeigen, dass ein Ferrari ein Gesamtkunstwerk ist.*



## TECHNISCHE DATEN

### FERRARI F8 TRIBUTO

#### MOTOR

Layout: 90° V8

Hubraum: 3902 cm<sup>3</sup>

Bohrung x Hub: 86,5 x 83 mm

Verdichtung: 9,6:1

Leistung: 720 PS [530 kW] bei 7000 /min

Max. Drehmoment: 770 Nm bei 3250/min

Spezifische Leistung: 185 PS/l

#### KRAFTÜBERTRAGUNG

Getriebe: 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe

#### FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit: 340 km/h

0-100 km/h: 2,9 s

0-200 km/h: 7,8 s

Bremsweg 100-0 km/h: 29,5 m

Rundenzeit in Fiorano: 1:22,5 min

#### ABMESSUNGEN

Länge: 4611 mm

Breite: 1979 mm

Höhe: 1206 mm

Radstand: 2650 mm

Trockengewicht: 1330 kg

Leergewicht: 1435 kg

Leistungsgewicht: 1,85 kg/PS

Gewichtsverteilung: 41,5:58,5 [v:h]

*Erinnerungen an damals: Die Silhouette des Heckspoilers ruft Assoziationen mit dem 288 GTO hervor – die Doppelrundleuchten tun ein Übriges.*



zum 488 GTB ein gewaltiger Schritt nach vorn ist, war zu erwarten gewesen. Im Detail gibt es aber auch Lösungen, die innovativer als beim 488 Pista gehalten sind. Kein Wunder, denn die Kollegen aus der Formel-1-Abteilung liefern Neuerungen fast im 14-Tages-Rhythmus ab. Verständlicherweise nimmt man bei Ferrari den 488 GTB als Referenz für den F8 Tributo. Im Vergleich zu diesem verbesserte sich die aerodynamische Gesamteffizienz um zehn Prozent. Das Entscheidende dabei: Die Optimierung wurde nicht mit einem schlechteren Luftwiderstand erkaufte, sondern beruht ausschließlich auf einer Erhöhung des Anpressdrucks. Ein anderes Beispiel für die Detailliebe ist der verbesserte „S-Duct“ – jene gut erkennbare, zentral platzierte Strömungsöffnung am Bug, mit der gezielt Luft unter das Fahrzeug geleitet wird. Seine Position und das Design wurden so optimiert, dass die Sogwirkung nun noch größer ist. Allein dieser Bereich trägt zu 15 Prozent zur besseren Aerodynamik bei. Auch der direkt angeströmte und damit noch wirkungsvollere Heckspoiler ist so ein Merkmal. Selbst wenn man damit noch meilenweit von dem in Maranello verpönten freistehenden Flügel entfernt ist, wird der Spoiler des F8 Tributo deutlicher denn je unterströmt. Damit steigt im Vergleich zum 488 GTB der Ansaugdruck des Spoilers um 25 Prozent. Dazu tragen auch drei rotierende Leitbleche im Spoiler bei, mit denen die Luft zusätzlich verdichtet wird. Heckspoiler und Wirbelgeneratoren bewirken zusammen die Hälfte der Verbesserungen an der aerodynamischen Effizienz des Fahrzeugs. Weitere 20 Prozent fallen überdies dem neu gestalteten Heckdiffusor zu.

## Kühlen Kopf bewahren

Erstklassige Aerodynamik wird häufig mit hohem Anpressdruck und geringem Luftwiderstand gleichgesetzt. Doch es gibt noch andere Dinge zu berücksichtigen – allen voran die Kühlung. Dass es beim F8 Tributo mit acht Zylindern und 720 PS einer wirkungsvollen Kühlung bedarf, ist logisch. Vor allem ist sie die Voraussetzung, dass die maximale Leistung überhaupt dauerhaft abgerufen werden kann.

So konnte beim neuen V8-Ferrari die Lufttemperatur am Einlass des Ansaugtrakts um 15 Grad im Vergleich zum 488 GTB gesenkt werden, was entscheidend mit zum Leistungsplus des F8 Tributo beiträgt. Möglich wurde das durch geneigte Kühler. Mit dieser Anordnung experimentierte man bereits beim 488 Challenge, bevor sie im 488 Pista zum ersten Mal auf die Straße kam.

Angesichts der hohen aerodynamischen Anforderungen fiel dem Ferrari Centro Stile bei der Fahrzeuggestaltung eine vergleichsweise leichte Aufgabe zu. Die L-förmigen LED-Scheinwerfer sind nun noch kleiner, was sofort von den Aerodynamikern für neue Strömungslösungen genutzt wurde.

Entgegen dem allgemeinen Trend in der Automobilindustrie fallen die Rückleuchten umso größer aus. So kehrt Ferrari nach langer Pause wieder zu den Doppel-Rundleuchten zurück – ein Tribut an den V8-Urvater 308 von 1975, der technisch jedoch nicht zu begründen ist. Und noch eine stilistische Hommage zielt den F8 Tributo: Seine Heckscheibe besteht aus ultraleichtem Lexan und besitzt drei Luftschlitze, die an den wohl legendärsten V8-Ferrari erinnern, den F40 von 1987.

Die Scheibe gibt den Blick auf den Biturbomotor frei, dessen Hubraum unverändert 3,9 Liter beträgt. Trotzdem besteht er im Vergleich zum 488 GTB zur Hälfte aus neuen Komponenten und ist eine Evolution der Maschine des 488 Pista. Gegenüber dem 488 GTB kann er mit 50 Mehr-PS prahlen und immerhin um zehn Newtonmeter mehr Drehmoment. Das reicht, um wie eingangs erwähnt, leistungsmäßig mit dem 488 Pista gleichzuziehen. Die angesprochene Weiterentwicklung des Pista-Triebwerks für den F8 Tributo bezieht sich nicht auf eine höhere Leistung, sondern auf bessere Fahrbarkeit im Alltag, verbunden mit Optimierungen bei Emissionen und Lärmschutz.

Anders als das Sondermodell ist der F8 Tributo also mehr fürs Fahren als zum Sammeln gemacht, was logischerweise auch die Erfüllung aller internationaler gesetzlicher Bestimmungen bedeutet. Pessimisten können dennoch aufatmen: Der F8 Tributo ist im mittleren und hohen Drehzahlbereich um fünf Dezibel lauter als sein Vorgänger.



Der 50-PS-Sprung vom 488 GTB auf den F8 Tributo mag groß erscheinen, doch er war bitter nötig. Die Luft bei den Mittelmotor-Sportwagen wird nämlich immer dünner.



*Ferrari-CEO Louis C. Camilleri im angeregten Gespräch mit Vertriebschef Enrico Galliera und Designer Flavio Manzoni. Bild links: Piero Ferrari.*



### Gewicht sparen

Bei der Suche nach den zusätzlichen Pferdestärken griffen die Techniker auf ihr Know-how von 488 Challenge und 488 Pista zurück. Im Klartext heißt das, dass eine Fülle an Details optimiert wurde: Design des Ansaugbereichs, die erwähnte geringere Ansaugtemperatur, neue Nockenwellen, Brennraumoptimierungen und verfeinerter Auspuffkrümmer. Die Liste der Neuerungen ist lang und liest sich im Detail wenig spannend. Interessanter ist dagegen der Weg, wie die Ingenieure das Triebwerk 18 Kilogramm leichter als den Vorgänger machten: Titan-Pleuel, Leichtbau-Kurbelwelle und -Schwungrad sowie der Auspuffkrümmer aus Inconel sind allesamt rennsportertprobte Lösungen.

Gerade das reduzierte Gewicht der beweglichen Teile soll – so verspricht es Ferrari – ganz wesentlichen Einfluss auf die nochmals gesteigerte Drehfreudigkeit des Motors haben. Immerhin schrumpft das Trägheitsmoment des Aggregats um 17 Prozent.

Weil auch das Turbo-Loch heute kein Thema mehr ist, geht es jederzeit radikal vorwärts. Einen nicht ganz unwesentlichen Anteil haben

dabei neue und weiterentwickelte Assistenzsysteme wie „Adaptive Performance Launch“ (für noch bessere Beschleunigung durch weniger Schlupf) und „Side Slip Control“ (für einen kontrollierbaren Drift-Winkel).

Fahrdynamisch soll der F8 Tributo dem 488 GTB deshalb klar überlegen sein. Mit mehr Leistung und einem um 40 Kilogramm geringeren Gesamtgewicht fällt das auch leicht.

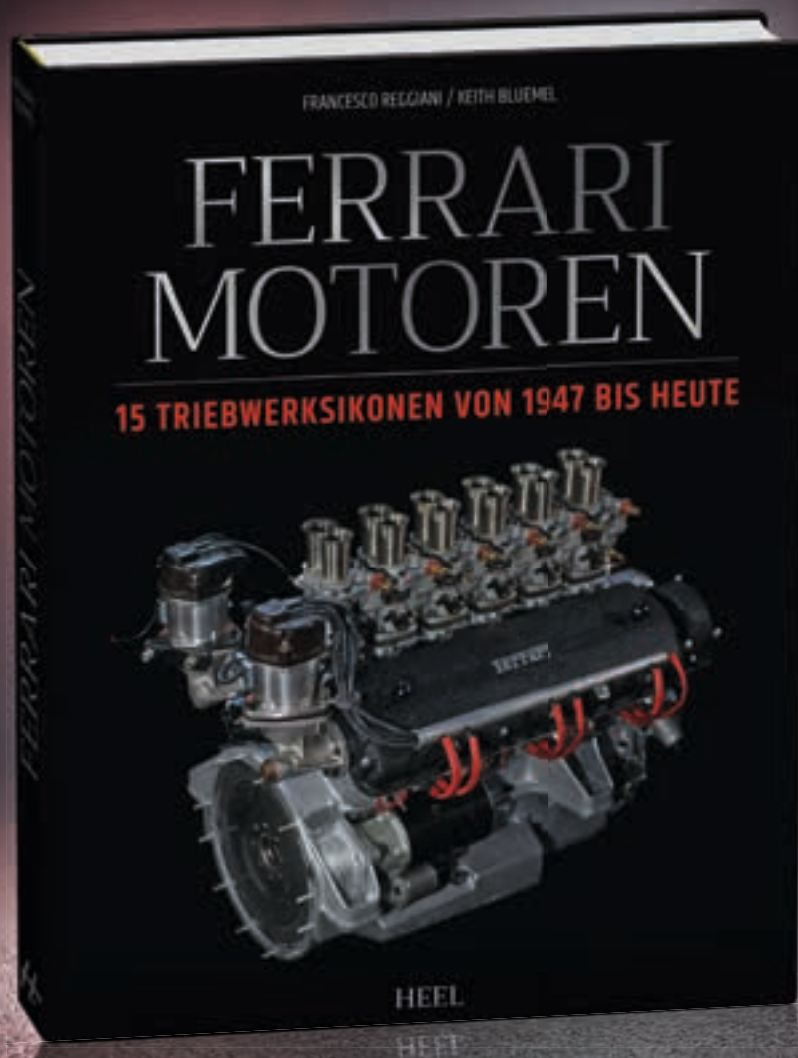
Trotzdem bewegt sich der Neue in einem Bereich, in dem Verbesserungen nur noch an Nachkommastellen zu messen sind: Er beschleunigt eine Zehntelsekunde besser bis Tempo 100 (2,9 Sekunden), braucht in Fiorano eine halbe Sekunde weniger und wird jetzt offiziell mit einer Höchstgeschwindigkeit von 340 km/h angegeben – beim Vorgänger waren es „über 330 km/h“.

Wenn man es aber tatsächlich so genau nimmt, bleibt der 488 Pista die Benchmark: Noch leichter als der F8 Tributo, nimmt er diesem beim Beschleunigen von 0 bis 100 km/h nochmals ein paar Sekundenbruchteile ab (2,85 Sekunden) und hat das maximale Drehmoment schon 250 Touren früher anliegen.

Dem zu erwartenden Erfolg des F8 Tributo wird das aber keinen Abbruch tun.

**Vollgas voraus: Der F8 Tributo setzt sich mit 50-Mehr-PS gegenüber dem 488 GTB deutlicher ab, als dies die reinen Fahrdaten vermuten lassen.**

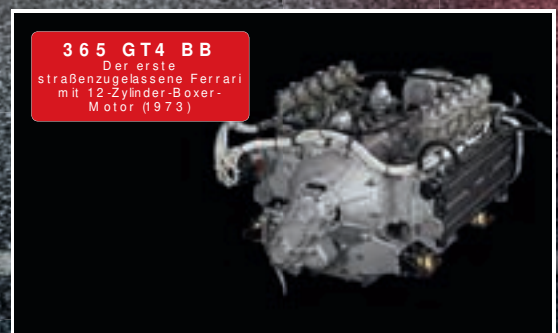




# TECHNISCHE KUNSTWERKE

Ferrari-Motoren treiben nicht nur die tollsten und schnellsten Autos aller Zeiten an – sie sind auch veritable technische Kunstwerke. In diesem Prachtband finden Ferraristi die pure Bilderlust an Motoren, die Geschichte geschrieben haben.

256 Seiten | zahlreiche Abbildungen  
Hardcover | 210 x 270 mm  
ISBN: 978-3-95843-869-9 | € 59,-



**Bestellen Sie versandkostenfrei auf [www.heel-verlag.de](http://www.heel-verlag.de)**

Informationen zum Datenschutz können Sie unter [ds.heel-verlag.de](http://ds.heel-verlag.de) abrufen.

# WHAT IS AVAXHOME?

# AVAXHOME-

the biggest Internet portal,  
providing you various content:  
brand new books, trending movies,  
fresh magazines, hot games,  
recent software, latest music releases.

Unlimited satisfaction one low price

Cheap constant access to piping hot media

Protect your downloadings from Big brother

Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages

Brand new content

One site



**AVXLIVE ICU**

AvaxHome - Your End Place

We have everything for all of your needs. Just open <https://avxlive.icu>

HUBLOT & FERRARI

# CLASSIC FUSION

*Text: /// Peter Braun Fotos: /// Hublot*







*Faszination der Mechanik: Nicht nur der Blick durch die gläserne Motorhaube eines Ferrari entzückt das Auge des Betrachters. Auch der verglaste Boden und das durchbrochene Zifferblatt des Hublot-Chronographen Classic Fusion Ferrari GT locken mit tiefen Einblicken.*

## **Auf der weltgrößten Uhren- und Schmuckmesse BASELWORLD haben Ferrari-Designchef Flavio Manzoni, Scuderia-Teamchef Mattia Binotto und Hublot-Präsident Ricardo Guadalupe gleich zwei neue Uhren-Kollektionen präsentiert.**

**F**lavio Manzoni, der Ferrari-Designchef, lässt nach eigener Aussage alles stehen und liegen, wenn die Kollegen aus der Designabteilung von Hublot anrufen. Mit der Schweizer Uhrenmarke verbindet Ferrari seit 2011 eine innige Zusammenarbeit auf den Gebieten der Motorsport-Zeitnahme und der gemeinsamen

Gestaltung von sportlich orientierten Zeitmessern. Dass sich die Ferrari-Designabteilung am Gestaltungsprozess der Uhren beteiligt ist noch eine relativ junge Entwicklung. In der Tat ist es der Passion der Ferrari-Formgeber für das Thema Armbanduhren zu verdanken, dass die beiden Teams in Italien und in der Schweiz inzwischen so eng zusammenarbeiten.

### **Das Auto in der Uhr**

Hublot hat sich seit jeher der Kunst der Fusion verschrieben und meint damit die Kombination scheinbar unvereinbarer Materialien und Gestaltungsmerkmale, aus denen stets etwas gänzlich Neues entsteht. So sind die Uhrengehäuse von Hublot selten aus einem Guss, und die Zifferblätter der Uhren enthüllen mehr von der faszinierenden Technik der Uhrwerke, als sie verbergen. Das geht zwar bisweilen zu Lasten der Ablesbarkeit, doch bei den Uhren von Hublot stehen ganz



*Die Gestaltung von Autos ist sein Tagesgeschäft. Aber Armbanduhren entwirft Flavio Manzoni, Head of Design bei Ferrari, nach eigenem Bekunden ebenso gerne.*

andere Aspekte im Vordergrund – so wie ein Ferrari auch nicht unbedingt für die Anforderungen des täglichen Pendlerverkehrs optimiert ist. Da geht es um etwas Anderes.

Ferraristi erkennen in jeder Ferrari-Uhr von Hublot Anspielungen, Zitate und Stilelemente

aus der Welt des Cavallino Rampante. Zum Beispiel das springende Pferdchen selbst, das sich als plastisches chromglänzendes Emblem vom Untergrund des Zifferblatts abhebt, die Ziffern und Zeiger aus den Instrumenten im Cockpit eines aktuellen Ferrari, die filigrane Struktur des Karbongewebes oder das matte, metallische Finish der Gehäuseoberflächen aus technischem Titan.

### **Der Motor in der Uhr**

An der neuen Hublot-Kollektion Classic Fusion Ferrari GT haben die Italiener jedenfalls tatkräftig mitgewirkt, und so finden sich viele für Uhren eher ungewöhnliche Detaillösungen – zum Beispiel ein „schwebender“ Uhrwerkcontainer in einem schwungvoll gezeichneten „Chassis“, fixiert mit Schraubverbindungen, im Finish feingliedrig und in der Oberflächenstruktur dennoch handschmeichlerisch.

Herzstück der neuen Chronographen ist das hauseigene mechanische Uhrwerk vom Kaliber HUB1280 „Unico“ mit 30 mm Durchmesser und





6,75 mm Bauhöhe. Sein Taktgeber schwingt mit 28.800 A/h (entsprechend 4 Hertz) und verleiht dem Werk eine Gangautonomie von 72 Stunden – wobei der automatische Aufzug die Feder permanent nachspannt, wenn die Uhr am Handgelenk getragen wird.

Die Stoppuhrfunktion des Chronographen verfügt über eine so genannte Flyback-Schaltung, die laufende Messung lässt sich also durch einfachen Druck auf den unteren der beiden Drücker auf Null stellen und automatisch wieder starten. Bei normalen Chronographen müssen die Totalisatoren vor jeder neuen Messung erst angehalten und in einem zweiten Schritt zurückgestellt werden. Die Steuerung der dazu notwendigen Hebel und Klinken erfolgt nach klassischem Vorbild über ein Schaltrad aus gefrästem Stahl. Das Uhrwerk besteht aus 354 Einzelteilen, davon 43 Lagerrubine, die sich durch die Gläser auf beiden Seiten des Gehäuses bei ihrer Zusammenarbeit beobachten lassen.



*„DIE SCUDERIA FERRARI IST WELTWEIT EINZIGARTIG, DENN SIE IST ZUGLEICH EINE NICHT WEGZUDENKENDE INSTITUTION IM MOTORSPORT UND EIN RENNTEAM MIT BAHNBRECHENDER TECHNOLOGIE, DAS SEINESGLEICHEN SUCHT. SIE VERKÖRPERT PURE LEIDENSCHAFT UND WERTE, DIE HUBLOT TEILT. HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH, SCUDERIA! WIR FREUEN UNS AUF VIELE WEITERE SIEGE GEMEINSAM MIT UNSEREM LEGENDÄREN PARTNER!“*

RICARDO GUADALUPE, CEO VON HUBLOT

### Die Uhr im Auto

Die Kollektion Classic Fusion Ferrari GT besteht aus drei Modellen mit stolzen 45 mm Durchmesser und 13,15 mm Höhe. Als Materialien für das Außengehäuse stehen Titan, Karbonfaser („3D Carbon“) und 18 Karat „King Gold“ zur Wahl, wobei der zentrale Uhrwerkcontainer stets aus Titan gefertigt ist. Die Version aus 3D Carbon – übrigens ein Polymer-Verbundwerkstoff (PMC) – verfügt über eine Lünette aus polierter Kera-

*Der Hublot Classic Fusion Ferrari GT ist in drei Versionen mit Gehäusen aus Roségold, Titan und 3D-Carbon erhältlich. Unten zwei der limitierten Chronographen-Sondermodelle zum 90. Jubiläum der Scuderia Ferrari mit Gehäusen aus Karbonfaser und Saphir (rechts).*



mik. Die Armbänder sind wie die Sitze der Renn- und Sportwagen aus Maranello aus schwarzem Schedoni-Leder gefertigt und mit Kautschuk unterlegt.

Die Hublot Classic Fusion Ferrari GT ist eine limitierte Edition. Von der Titanausführung werden 1000 Exemplare produziert (Preis: 21.700 Euro), die Karbonversion (26.900 Euro) und die Goldvariante (38.300 Euro) sind auf je 500 Exemplare limitiert.

### 90 Jahre Scuderia Ferrari

Anlässlich des stolzen Jubiläums der Ferrari-Rennabteilung, die 1929 als privater Rennstall von Enzo Ferrari gegründet wurde, legt Hublot eine streng limitierte Serie des Chronographen „Big Bang“ auf, ausgestattet mit dem oben beschriebenen Flyback-Kaliber „Unico“. Allen drei Sondermodellen gemeinsam ist eine breite Lünette aus Karbon-Keramik, dem Werkstoff für die Bremscheiben des aktuellen Formel-1-Rennwa-





gens SF90. Die Unterschiede liegen im Gehäusematerial und der darauf abgestimmten Farbgebung.

### Drei Jubiläumsmodelle

Das erste Modell huldigt den frühen Jahren der Scuderia und ihrer ruhmreichen Vergangenheit. Die sichtbaren Details aus Metall, das Pecary-Leder der Schalensitze und der gebürstete Look des Armaturenbretts werden durch das Platingehäuse und das perforierte Armband mit kontrastierenden Ziernähten aufgegriffen. Das Zifferblatt erinnert mit seinem gelb unterlegten Kalender an die altmodischen Tachometer (Preis: 40.400 Euro).

Das Material 3D Carbon, welches für die zweite Version der Special Edition verwendet wird, spiegelt die Scuderia Ferrari von heute wider. Die permanente Erforschung neuer Verbundwerkstoffe und Spitzentechnologien ist aus dem professio-

nellen Motorsport nicht wegzudenken. Das Armband der Uhr besteht aus Nomex, der feuerfesten Kunstfaser, die zur Herstellung der Rennanzüge verwendet wird. Die roten und schwarzen Nähte setzen Akzente: Der Farbcode steht für die Farben der aktuellen Scuderia (Preis: 34.200 Euro). Das dritte Modell sticht besonders durch sein transparentes Gehäuse aus Saphirglas (!) hervor, einem innovativen Material, das nur sehr schwer zu bearbeiten ist. Es symbolisiert die stetig voranschreitende extreme technische Raffinesse und die Möglichkeiten, die die Zukunft birgt. Das Armband ist aus Kevlargewebe hergestellt (Preis: 68.000 Euro).

Jede der drei Versionen der Hublot Big Bang Scuderia Ferrari 90th Anniversary trägt eine der drei Farben der Scuderia als Highlight: Gelb für die Platin-Edition, Rot für die 3D-Carbon-Edition und Schwarz für die Saphir-Edition. Jedes Modell ist auf 90 Exemplare limitiert; zusätzlich wird es zehn exklusive Sammler-Sets geben, die alle drei Modelle beinhalten.

*Die Lünette der Hublot Big Bang Scuderia Ferrari 90th Anniversary besteht aus Karbon-Keramik wie die Bremscheiben des SF90. Im Bild die Version im Platingehäuse mit perforiertem Armband.*



RESTAURIERUNG 348 TB

# DIE REIFE

**Der Ferrari 348 gilt unter Sammlern nicht gerade als Blaue Mauritius. Irgendwie fällt er in die undankbare Lücke zwischen dem klassischen 328 und dem ausgefeilten F355, der gerne als Prototyp der modernen Mittelmotor-Berlinetta bezeichnet wird. Dabei gebührt diese Ehre in Wirklichkeit dem 348. Die Aussicht auf ein H-Kennzeichen lässt das Mauerblümchen für Sammler in einem ganz neuen Licht erstrahlen.**

*Text: /// Matt Zuchowski Fotos: /// Alda Motorsport*

# PRÜFUNG

**A**lda Motorsport ist keine normale Autowerkstatt. Dafür stehen hier zu viele Sportwagen in verschiedenen Aggregatzuständen – verunfallt, zerlegt, grundiert, poliert. An den Wänden und auf den Regalen rings herum jede Menge Pokale, Lorbeerkränze und Fotos. Andrzej Dziurka, der Besitzer der kleinen Werkstatt im Osten der polnischen Provinz Schlesien, war vor zwanzig Jahren einer der berühmtesten Rennfahrer des Landes. Dziurka war polnischer Rallye-, Rallycross- und Supertourenwagen-Meister, gewann die Corrida da Guia in den Straßenschluchten von Macau, war in der FIA-GT-Serie erfolgreich und bei der Rallye Paris-Dakar. Auch heute werden bei Alda Motorsport in der Nähe von Kattowitz noch Renn- und Rallyefahr-

zeuge aufgebaut und betreut. Aber das Geschäftsfeld hat sich in Richtung Restaurierung von Klassikern und Youngtimern erweitert, nicht zuletzt auf Initiative von Andrzej's Sohn Piotr. Eines des interessantesten Projekte der letzten zwei Jahre war die Komplettrestaurierung des 348 tb mit der Fahrgestellnummer 004. Da die ersten drei im Herbst 1989 gebauten 348 zu Test- und Versuchszwecken in Maranello blieben, ist Nummer 4 der erste 348, der das Werk verließ.

In den darauffolgenden sechs Jahren folgten ihm 8716 weitere Exemplare der Baureihe 348 als tb/ts (Berlinetta bzw. Targa), „bügelfreie“ Spider, Serie Speciale und facegeliftete GTB/GTS. Der von 1989 bis 1994 produzierte 348 wurde ein kommerzieller Erfolg mit deutlich höheren Ver-





kaufszahlen als seine Vorgänger 308/328. Sportwagenfreunde schätzen sein an den Testarossa angelehntes Design mit den markanten „Spare Ribs“ in den Flanken sowie den modernen Charakter. Sammler tun sich aus denselben Gründen eher schwer mit dem 348, der irgendwie zwischen alle Stühle fällt. 308 und 328 wurden zu Ikonen der siebziger und achtziger Jahre und blieben dank prominenter Gastauftritte in zahlreichen US-amerikanischen Film- und Fernsehproduktionen im kollektiven Gedächtnis. Und sein Nachfolger, der F355, konnte vom Start weg alles besser: Mit semiautomatischem F1-Getriebe, adaptivem Fahrwerk und potentem Fünfventil-V8 legte er die Messlatte für zukünftige Berlinetta-Generationen ziemlich hoch.

### Startschwierigkeiten

Der 348 hatte keinen leichten Start in den Markt, was zunächst einmal nichts mit dem Auto selbst zu tun hatte. Seine Vorgänger 308 und 328 hatten in den Achtzigern von einem wirtschaftlichen Aufschwung profitiert, während die Prognosen für die Neunziger nicht gerade rosig waren. Die Supercar-Euphorie war genau so schnell zu Ende wie sie gekommen war, und der 348 wurde zum Paradebeispiel für einen Kollateralschaden. In den USA standen erstmals neue Ferrari auf Halde.

Erschwerend hinzu kam, dass der 348 die in ihn gesteckten fahrdynamischen Erwartungen nicht erfüllte. Die Presse schwärmte zwar von dem 300 PS starken 3,4-Liter-V8 (Typo F119), der den 348 fahrleistungsmäßig in die Nähe des Testarossa katapultierte, monierte aber den bei hohen Geschwindigkeiten schlechten Geradeauslauf und das im Grenzbereich schwer kalkulierbare Handling. Das half es auch nicht, dass Interieur und Ergonomie neue Maßstäbe setzten – der exotische, aber vielseitige, gut verarbeitete und zuverlässige Honda NSX lief dem kleinen Ferrari den Rang ab.

Dabei war das Konzept des 348 absolut zukunftsweisend. Nach Enzo Ferraris Tod im Sommer 1988 übernahm bald Luca di Montezemolo die Leitung des Unternehmens, das er zum Technologie-Vorreiter der gesamten Automobilindustrie aufbauen wollte. Er pumpte einige Fiat-Millionen in das Werk in Maranello und entwickelte Ferrari zu einer der modernsten Autofabriken der Welt – mit klimaneutralen Produktionshallen, in denen er Bäume pflanzen ließ. Nicht nur die Produktionsmethoden wurden moderner, auch die Autos mit dem Scudetto kamen endlich in den Genuss technischer Fortschritte, die ihnen der Commendatore jahrelang hartnäckig vorenthalten hatte.

Die Konstrukteure des 348 waren bemüht, die Schwachpunkte des 328 auszuräumen, und näherten sich dem Mittelmotorkonzept auf eine neue Art. Der 348 hatte als erster Ferrari eine komplett selbsttragende Karosserie mit Fahrplattenschemeln vorne und hinten, und er trug den V8 nicht mehr quer, sondern längs vor der Hinterachse. In dem dahinter montierten Getriebe rotierten die Wellen indes quer zur Fahrtrichtung, was auch im „t“ (für „trasversale“) der Modellbezeichnung tb/ts zum Ausdruck kam. Der Vorteil lag auf der Hand: Wegen der Chassis-Längsträger musste man im 328 den Quer-V8 über dem Getriebe montieren, wodurch der Schwerpunkt weit nach oben rückte. Die aus Stahlblechen verschweißte Fahrgastzelle des 348 mit den angesetzten Vorder- und Hinterbauten war überdies preiswerter zu fertigen.

*Der für die Modernisierung des Unternehmens unschätzbar wichtige 348 tb beeindruckte mit seiner Linienführung, auch wenn unterm Blech anfangs nicht alles rund lief.*



*Ihr besonderes Augenmerk richteten die Restaurierungs-Profis auf die Auffrischung des Innenraums und die Erneuerung der im Laufe der letzten dreißig Jahre unansehnlich gewordenen Kunststoffteile. Die Sitze wurden fachmännisch neu gepolstert und beledert, die klebrig gewordenen Schalter ersetzt. Bei Fahrwerk und Motor kam den rennsport erfahrenen Mechanikern ihr spezielles Know-how zugute.*



## Moderne Zeiten

Der Kostendruck führte auch zu Einsparungen an Stellen, die man besser nicht angetastet hätte. So wirkten Kofferraum- und Motorhaube, die bei den einzigen Karosserieteile aus Aluminium, dünn und wenig vertrauenerweckend. Die im Innenraum verarbeiteten Materialien waren zum Teil nicht sehr widerstandsfähig: Verkleidungen lösten sich, die Farbe schoss ab und Schalter wurden mit der Zeit klebrig.

Auch mechanische Defekte trübten bei den ersten Käufern die Stimmung. So nutzte sich die Führungsschiene des Steuerkettenspanners rasch ab, und das kurbelwellenseitige Lager des Steuertriebs war eindeutig zu schwach dimensioniert. Hinzu kamen Probleme mit den Delco-Lichtmaschinen und der Motorsteuerung Bosch Motronic 2.5, und so etwas sprach sich natürlich schnell herum. Der 348 stand wie Blei und ließ sich oft nur mit Rabatten an den Mann bringen. So etwas hatte es bei Ferrari noch nie gegeben (doch – beim 308 GT4, aber das ist eine andere Geschichte ...).

Gebrauchtkäufer profitieren heute noch immer vom Mauerblümchen-Image des 348 und können sich für vergleichsweise wenig Geld einen Design-Klassiker in die Garage stellen, der schon bald in den Genuss eines H-Kennzeichens kommt und dann für Ferrari-Verhältnisse preiswert zu unterhalten ist. Die Preise haben sich nach einer kurzen Hausse nach 2105 wieder auf einem vernünftigen Niveau eingependelt. Brauchbare Exemplare früher tb gibt es schon unter 50.000 Euro, und für 80.000 Euro darf man einen makellosen Spider erwarten. Das sind in der Tat Peanuts im Vergleich zu den Preisen, die für andere Ferrari-Modelle – ältere und jüngere – aufgerufen werden.

Außerdem ist der 348 der letzte Ferrari, an dem ein geschickter Heimwerker noch selbst Hand anlegen kann, denn der Einsatz von elektronischen Steuergeräten beschränkt sich auf wenige Systeme. Motor und Getriebe sind samt Radaufhängungen in einem separaten Hilfsrahmen montiert, der sich auf einer Hebebühne komplett aus dem Fahrzeugheck absenken lässt. Das ist zwar aufwendig und kostet Zeit, erfordert aber kaum Spezialwerkzeug. Trotzdem ist etwas Ehrfurcht angebracht – schließlich war der 348 einer der schnellsten Sportwagen seiner Epoche.

## Inzwischen ausgereift

Die meisten erwähnten Probleme betrafen nur die ersten Produktionschargen und waren beseitigt, lange bevor der tb/ts im Modelljahr 1993 zum GTB/GTS reifte. Für das zu schwache Kurbelwellenlager wurde bald verstärkter Ersatz angebo-



## TECHNISCHE DATEN FERRARI 348 TB

### MOTOR

**Bauart:** V8, Zylinderwinkel 90°, längs eingebaut

**Bohrung x Hub:** 85 x 75 mm

**Hubraum:** 3405 cm<sup>3</sup>

**Ventilsteuerung:** je zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Brennraum, hydraulischer Ventilspielausgleich

**Verdichtungsverhältnis:** 11:1

**Leistung:** 221 kW [300 PS] bei 7200/min

**max. Drehmoment:** 324 Nm bei 4200/min

**Motorsteuerung/Gemischaufbereitung:**

Bosch Motronic 2.5, Einzeleinspritzung

**Motorschmierng:** Trockensumpfschmierung

**Getriebe:** vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Sperrdifferenzial

### FAHRWERK UND RÄDER

**Bauart:** Stahl-Monocoque mit Rohrrahmen-Fahrschemel hinten

**Radaufhängung:** Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern mit Schraubenfedern und hydraulischen Teleskopstoßdämpfern rundum

**Bremsen:** innenbelüftete Scheibenbremsen rundum

**Räder/Bereifung:** 215/50 ZR 17 vorn, 255/50 ZR 17 hinten

### ABMESSUNGEN, GEWICHTE UND FAHRLEISTUNGEN

**Länge:** 4230 mm

**Breite:** 1894 mm

**Höhe:** 1170 mm

**Radstand:** 2450 mm

**Spur vorne/hinten:** 1502/1578 mm

**Leergewicht:** 1393 kg

**Kraftstofftankinhalt:** 95 l

**Höchstgeschwindigkeit:** über 275 km/h

**Bauzeitraum:** 1989-1993

**Listenpreis:** 169.000 DM [ca. 85.000 €]

**Gebrauchtpreise:**

Zustand 2: 56.700 €,

Zustand 3: 37.900 €

[Quelle: Classic Data]



ten, und ab Fahrgestellnummer 4384 kam ein überarbeiteter Motorblock mit verstärkten Lagersitzen zum Einsatz. Die Bosch Motronic 2.5 erfuhr ein schrittweises Upgrade und wurde bereits ab 1990 durch die Version 2.7 ersetzt, die überdies die inzwischen für einige Staaten auf dem US-Markt vorgeschriebene Möglichkeit zur Onboard-Diagnose (OBD1) bot.

Den defektanfälligen Delco-Alternator tauschte

Ferrari gegen ein Zulieferteil von Nippon Denso aus. Für Besitzer älterer 348er entwickelte man einen Umrüstkit samt Halterungen und Kabelbaum. Inzwischen müssten eigentlich alle Fahrzeuge der Baujahre 1989-1993 auf die Nippon-Denso-Lichtmaschine umgerüstet sein. Auch die meisten anderen Upgrades wurden im Zuge der vorgeschriebenen Serviceintervalle umgesetzt, so dass die auf dem Markt befindlichen 348 heute die Sportwagen sind, die sie immer sein sollten.

Dies gilt natürlich in besonderem Maße für den von Andrzej und Piotr Dziurka restaurierten 348 mit der Fahrgestellnummer 0004, der nach fast zwei Jahren und über 1200 Mannstunden an seinen neuen Besitzer übergeben werden konnte.

#### **Projekt 0004**

Die Restaurierungsarbeiten konzentrierten sich hauptsächlich auf Lackierung und Aufarbeitung des Interieurs, technisch war der 348 tb auf dem neuesten Stand. Andrzej Dziurka berichtet, dass der Wagen nach der Ankunft in der Werkstatt erst einmal komplett bis auf die letzte Schraube zerlegt wurde. Nach gründlicher Reinigung und Inspektion wurden alle mechanischen Teile wieder sorgfältig zusammengesetzt. Die Karosserie wurde in penibler Handarbeit von sämtlichen alten Lackschichten befreit, grundiert und mit einer neuen, originalgetreuen Glasurit-Lackierung versehen. Die Innenausstattung wurde mit





**Wenn der Vater mit dem Sohne ... : Andrzej und Piotr Dziurka von Alda Motorsport sind bei der Restaurierung eines der ersten 348 tb keine Kompromisse eingegangen. Sie haben bewiesen, dass sich die Investition in den oft zu unrecht geschmähten Youngtimer durchaus lohnt.**

neuem Leder und neuen Kunststoffteilen frisch aufgebaut. Sie verhalfen den Oberflächen zu einem fabrikneuen Finish, das bei Anlieferung von 0004 längst einem schmierigen, klebrigen Gefühl gewichen war. Nach der Verjüngungskur riecht der 348 tb nun wieder wie ladenneu und entführt den Betrachter auf eine Zeitreise in die späten achtziger Jahre. Die kantigen Linien, die quadratischen Tasten in der Mittelkonsole und die orangefarben hinterleuchteten Veglia-Borletti-Instrumente leisten ebenfalls ihren Beitrag – dieses 80er-Jahre-Gefühl in „neu“ hat man lange nicht erlebt.

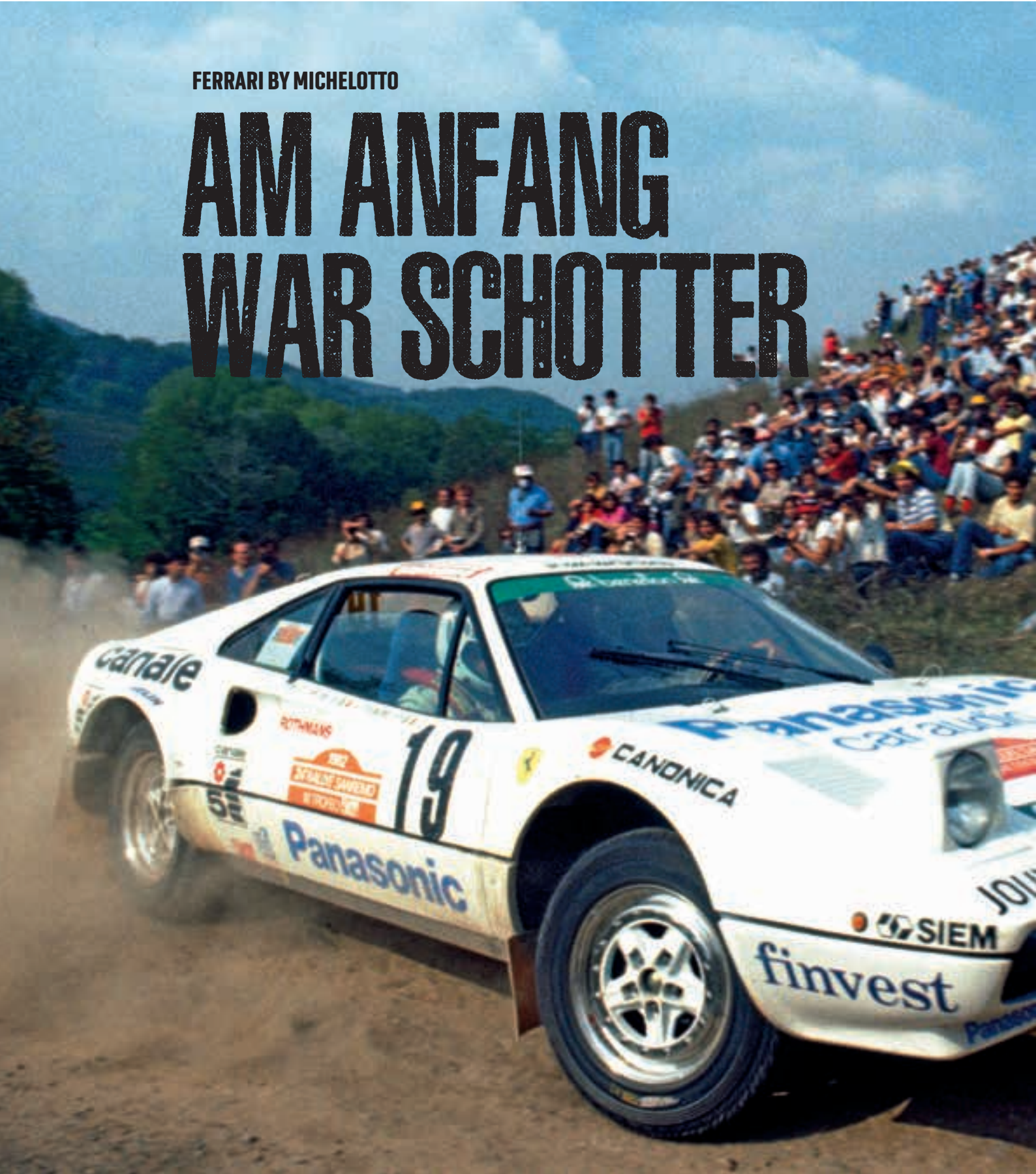
Nicht nur das für ein 30 Jahre altes Auto ungewöhnliche neue Interieur lässt den Fahrer an seinen Sinneseindrücken zweifeln. Wie wir wissen, war der 348 tb bei seiner Präsentation 1989 für sein etwas gewöhnungsbedürftiges Fahrverhalten kritisiert worden, speziell im Grenzbereich. Doch auch bei moderater Fahrweise neigte die Karosserie zu deutlichen Verwindungen, die es auf unebener Straße schwierig machten, einen sauberen Strich zu fahren. Diese Kritikpunkte waren auch Ferrari bekannt, und so kam zuerst der ganz offene 348 Spider sowie später auch die Facelift-Versionen GTB/GTS in den Genuss einer verstärkten Bodenwanne. Alda Motorsport investierte überdies viel Zeit in die Aufarbeitung sämtlicher Fahrwerkteile und die penible Einstellung des Fahrwerks, wobei Vater und Sohn Dziurka ihre Erfahrung in der Vorbereitung von Renn- und Rallyefahrzeugen zugute kam. Neue Federn und Dämpfer in Kombination mit spielfreien Ge-

lenken verhelfen dem 348 Nummer 0004 zu exzellenter Straßenlage und Richtungsstabilität, sodass sich der Fahrer voll auf die Schokoladenseiten des 348 konzentrieren kann.

Auf einer verkehrsarmen, kurvigen Straße wird einem im 348 tb rasch bewusst, dass die Ferrari von heute eine bemerkenswerte Entwicklung hinter sich haben. Der 348 tb mag zwar nicht viel mehr PS haben als ein aktueller sportlicher Familienkombi, aber Leistung allein ist nicht alles. Selbst der neue Portofino vermag kaum die dynamische Präsenz der dreißig Jahre alten Ferrari-Berlinetta zu vermitteln. Der drehzahlgerige V8 lärmt und vibriert hinter den Sitzen, während die nicht servounterstützte Lenkung mit jedem Kilometer leichter und direkter reagiert, als ob sie die Gedanken des Fahrers lesen könnte. Dieses ganz und gar analoge Gefühl ist den meisten modernen Sportwagen abhanden gekommen. Allzu oft werden solche sentimentalen Gefühle bei Klassikern mit einer Vielzahl von un schönen Nebenwirkungen erkaufte. Nicht so beim Ferrari 348, der auch heute noch seine moderne Konzeption und absolute Alltagstauglichkeit unter Beweis stellt. Noch sind die Gebrauchtpreise niedrig, noch gibt es alle Ersatzteile auf legalem Weg. Ab September 2019 können die ersten 348-Besitzer eine H-Zulassung beantragen und das nun offiziell in den Sammlerstatus erhobene Modell zum Spartarif genießen. Vorausgesetzt, man hat die paar bekannten Schwachpunkte behoben. Man muss ja nicht gleich eine Vollrestaurierung durchführen wie Andrzej und Piotr Dziurka.

FERRARI BY MICHELOTTO

# AM ANFANG WAR SCHOTTER





**Mercedes-Benz hat AMG und BMW die M GmbH als offizielle Rennsportabteilungen. Ferrari unterhält neben der Scuderia seit vierzig Jahren so etwas wie eine inoffizielle Motorsportabteilung, und die heißt Michelotto.**

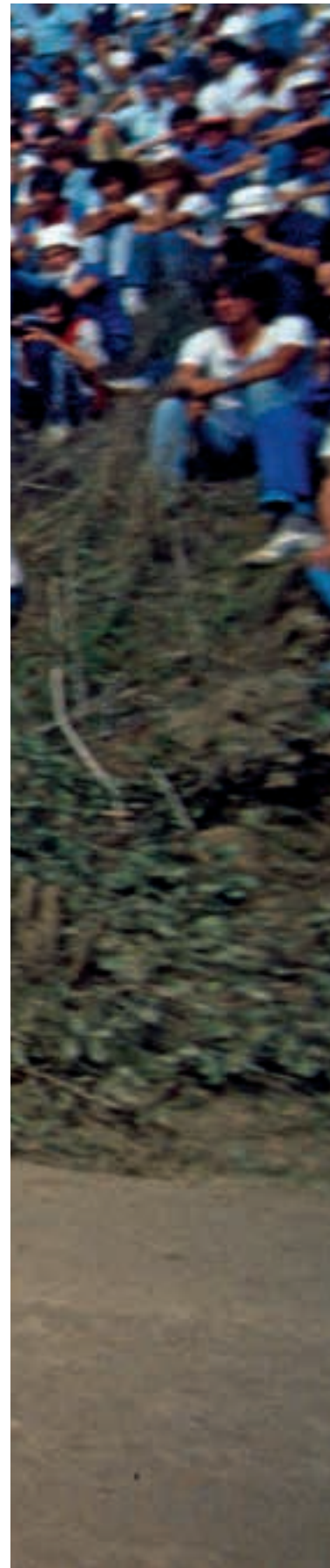
von Robb Pritchard

**D**a für, dass der Name Michelotto aufs Engste verknüpft ist mit der Entwicklung wahrhaft ikonischer Ferrari wie dem 288 GTO oder dem F40 und die Firma seit 1996 so gut wie jedes andere Ferrari-Modell – außer Formel 1 – in fast allen Spielarten des Motorsports eingesetzt hat, ist nicht viel bekannt über das Unternehmen. Das ist dem Gründer Giuliano Michelotto auch ganz recht, denn er verkauft seine Fahrzeuge und Dienstleistungen direkt an Rennteams und muss dafür nicht groß Werbung machen. Vielleicht wurde deshalb auch noch nie ein Journalist in die große Werkstatt nach Padua eingeladen – oder zumindest verpflichtet, über den Besuch Still-schweigen zu bewahren. So entstehen Mythen.

**Sperrzone**

Der Zugang zum Allerheiligsten ist den 40 Mitarbeitern vorbehalten. Noch nicht einmal die Kunden – allesamt Profis im Rennsportgewerbe – dürfen hinter die Rolltore blicken. Sie könnten ja zufällig etwas sehen, was nicht für ihre Augen bestimmt ist. Diskretion ist in diesem Gewerbe oberstes Gebot.

Die Halle ist gut ausgeleuchtet, überall herrscht penible Sauberkeit. Die Arbeitsplätze für die einzelnen Fahrzeuge sind voneinander getrennt und jeweils mit einem eigenen Werkzeugsatz ausgestattet, mobile Sichtschutzwände schaffen konzentrierte Atmosphäre. Nicht selten verbergen sich dahinter Kundenfahrzeuge, sowohl Rennwagen als auch straßenzugelassene Klassiker, die zur Reparatur, zum Technik-Upgrade oder zur Restaurierung hier sind.



Es gibt einen modern eingerichteten Motorenraum, der ohne Weiteres auch als Montagehalle für Raumschiffe durchgehen würde, und ein eigenes Lager für Getriebezahnräder mit verschiedenen Übersetzungen in hundertfacher Ausfertigung. Hier arbeiten die besten Mechaniker und Ingenieure, die die Gegend rund um Padua zu bieten hat.

Giuliano Michelotto zählt selbst auch zu diesen Koryphäen, und so konnte er sich seit der Gründung seiner Spezialwerkstatt für Renn- und Rallyeautos im Jahr 1969 über Mangel an Arbeit nie beklagen.

1977, nach einigen sehr erfolgreichen Jahren in der italienischen Rallyemeisterschaft mit 30 Siegen und fünf Meistertiteln, suchte er einen Nachfolger für den inzwischen ausgereizten Lancia Stratos, dessen Dino-V6 nicht mehr genug Power hatte. Michelottos Wahl fiel auf den Ferrari 308 GTB, ebenfalls ein Mittelmotor-Konzept, aber mit dem ungleich stärkeren Dreiliter-V8 gesegnet. Insbesondere auf Asphalt sollte die leichte Berlinetta mit Fiberglas-Karosserie leichtes Spiel haben mit den vierzylindrigen Opel Ascona, Fiat 131 und Ford Escort dieser Epoche. Theoretisch. Ferrari hatte sich Ende 1972 aus der Sportwagen- und Gran-Turismo-Szene zurückgezogen, um sich ganz auf die Formel 1 zu konzentrieren. Alle Sportwagen und GT mit dem springenden Pferdchen, die in den Jahren danach über die Rennstrecken der Welt bolzten, wurden von privaten Teams eingesetzt, die wenig bis gar keine

Unterstützung von Ferrari genossen. Das bedeutete, dass auch Giuliano Michelotto bei seinem Vorhaben nicht auf Schützenhilfe aus Maranello hoffen konnte.

### Das Projekt 308

Aus einem Serienauto einen konkurrenzfähigen Rennwagen zu machen, der es in den Händen von Privatiers mit etablierten Werksteams aufnehmen konnte, war gewiss keine leichte Aufgabe. Zumal, wenn die gesamte Entwicklung aus der eigenen Tasche finanziert werden musste, wie dies bei Michelotto der Fall war.

Da der Ferrari 308 GTB von Haus aus mit einem guten Fahrwerk und standfesten Bremsen ausgestattet war, konzentrierte sich Michelotto zunächst auf die im Rahmen des Reglements erlaubte Leistungssteigerung. Er mobilisierte in dem Aluminium-V8 zusätzliche 50 Pferdestärken und stellte dem Fahrer knapp 300 PS zur Verfügung. Trotz guter Performance fiel der 308 GTB anfangs immer wieder mit teilweise lächerlichen Defekten aus, doch ein zweiter Platz bei der Rallye Monza 1978 zeigte das Potenzial des Mittelmotor-Sportwagens auf, an das Giuliano Michelotto trotz aller Kritik stets geglaubt hatte.

Enzo Ferrari war stets besonders stolz gewesen auf die Erfolge seiner Sportwagen bei der Targa Florio oder der Tour de France in den fünfziger und sechziger Jahren. Ein erfolgreicher Auftritt







seiner Marke im internationalen Rallyesport war also ganz im Sinne des Commendatore, und so sagte er Michelotto überraschenderweise seine Unterstützung für das Projekt 308 zu. Unter anderem fädelte er einen sehr vorteilhaften Reifendeal mit Michelin für Michelotto ein, der eine kleine Serie von 308 GTB Rally auflegte. Zwischen 1979 und 1982 sammelten die elf nach Gruppe-4-Reglement aufgebauten Michelotto-308 insgesamt 30 Siege bei nationalen Rallyeveranstaltungen. Auch in der Rallye-Europameisterschaft traten sporadisch einzelne Michelotto-Ferrari an, allerdings nur bei reinen Asphalt-Events (die rauen Schotterpisten wollte Michelotto dem 308 GTB nicht zumuten).

1980 hatte die Zusammenarbeit mit Ferrari France etwas Geld in die leeren Kassen gespült und mit Jean-Claude Andruet einen echten Profi an den Start geholt. Am Steuer des in den Farben des Sponsors Entremont rot-weiß lackierten GTB ging Andruet 1981 nur bei sieben Läufen der Rallye-Europameisterschaft an den Start und wurde am Ende Vizemeister hinter Adartico Vudafieri, der in seinem werksunterstützten Fiat 131 alle fünfzehn Läufe bestritten hatte.

Im selben Jahr gewann Jean-Claude Andruet auch die Targa Florio, die zwar inzwischen im Vergleich zu den gefährlichen 50er und 60er Jahren etwas „gezähmt“ war, aber immerhin. Und auch bei der Tour de France, der ältesten und damals prestigeträchtigsten Langstreckenrallye, vermochte er sich gegen starke Konkurrenz durchzusetzen. Der Schlüssel zum Erfolg lag für Andruet und den Ferrari in der einzigartigen Kombination aus gezeiteten Runden auf diversen Rennstrecken und knapp getakteten Verbin-

dungsetappen. Hier konnte der leichte und starke Sportwagen seine bestechende Straßenlage ausspielen.

Enzo Ferrari gratulierte Jean-Claude Andruet persönlich zu seinem Erfolg und ließ eigens für diesen wichtigen Sieg eine Bronzestatue des Cavallino Rampante anfertigen. Trotz verschiedener Erfolge im GT-Rennsport und Klassensiegen bei großen Events wie den 24 Stunden von Le Mans oder Daytona, die die „kleinen Ferrari“ in den folgenden Jahrzehnten einfahren sollten, behielt die Statue einen Ehrenplatz in Enzo Ferraris Büro. In gewisser Weise symbolisiert sie den Beginn der langen und erfolgreichen Zusammenarbeit von Ferrari und Michelotto.

### Der größte Erfolg

Den Höhepunkt seiner Rallye-Karriere erlebte der Ferrari 308 GTB im Jahre 1982, als Jean-Claude Andruet auf den engen, kurvenreichen Sträßchen der Korsika-Rallye um den Gesamtsieg in einem WM-Lauf kämpfte. Der in den Farben des Sponsors Pioneer blau-weiß lackierte Ferrari lag in den ersten fünf Sonderprüfungen deutlich vor Jean Ragnotti im Werks-Renault 5 Turbo und sah schon wie der sichere Sieger aus, als ein schweres Unwetter über die Insel zog. Ragnotti hatte die größere Servicecrew, die ihm zwischen zwei Sonderprüfungen Regenreifen montierten und ihm somit zum ultimativen Vorteil gegenüber dem Ferrari verhalf. Auf seinen Slicks rutschte Andruet auf den zweiten Platz, was zwar enttäuschend war, aber immer noch ein hervorragendes Ergebnis darstellt. Obwohl die neue R-GT-Klasse

*Der Gruppe-B-308 war wegen seiner schweren Stahlkarosserie und der schmalen Bereifung nicht so schnell wie der 308 GTB Gr. 4. Links Luigi „Lucky“ Battsitalii und Claudio Berro bei der San Marino Rally 1984. Tonino Tagnana [oben] gewann die italienische Meisterschaft für den Jolly Club im Gruppe-B-Ferrari.*



*Oben der 308 GTB Gr. 4 von Tonino Tagnana vor seinem ersten Einsatz. Der 308 GT/M war dagegen ein waschechter Prototyp mit längs im Gitterrohrrahmen angeordnetem Motor und Getriebe [Seite gegenüber]. Das Foto unten zeigt wahrscheinlich Raffaele „Lele“ Pinto bei der Monza Rally, einem der wenigen Wettbewerbseinsätze im Ralliesport.*

in der aktuellen Rallye-Weltmeisterschaft theoretisch die Möglichkeit bietet, einen Ferrari einzusetzen, dürfte der Sportwagen heute gegenüber den WRC-Geräten chancenlos bleiben. 1982 lockerte die FIA das Reglement, um hochgezüchteten Homologations-Specials die Teilnahme an der Rallye-WM zu ermöglichen. Für die Werksteams boten sich neue Chancen auf spektakuläre Erfolge, und so pumpften die großen Hersteller massive Gelder in die „Gruppe B“. Michelotto wagte sich ebenfalls an einen Ferrari 308 GTB nach Gruppe-B-Reglement. Dabei handelte es sich im Grunde um einen modifizierten Gruppe-4-Renner mit weniger Gewicht, voll einstellbarem Fahrwerk, kürzer übersetztem Lenkgetriebe, stärker dimensionierter Kupplung und größeren Bremsen. Außerdem brachten die Vierventil-Zylinderköpfe aus dem neuen „quattrovalvole“ ein Leistungs-Plus von mindestens 20 PS. Das größte Handicap des Wagens war, dass er die schwere Stahlblechkarosserie des originalen Straßenmodells verwenden musste und bei der Reifenwahl durch das Reglement auf recht





*Stilistisch und aerodynamisch orientierten sich die Karosseriebauer von Auto Sport beim 308 GT/M an den erfolgreichen 512 BB/LM (hier eine Version des N.A.R.T.), deren Linie von Pininfarina gezeichnet worden war.*



schmale Größen limitiert war. Der Gruppe-B-Ferrari wog 30 Kilo mehr als sein Vorgänger aus der Gruppe 4 und hatte weniger Traktion. Keine gute Ausgangsposition.

Giuliano Michelotto wurde rasch klar, dass internationale Erfolge im Rallyesport mit „frisierteren“ Serienautos auf lange Sicht nicht mehr zu realisieren sein würden. Er musste die ganze Sache anders angehen und einen Rennwagen von Grund auf neu konstruieren, ohne Zugeständnisse an die Straßenzulassungsfähigkeit. So entstand der 308 GT/M.

Ausgangspunkt war der fabelhafte Dreiliter-Ferrari-V8, der allerdings nicht quer hinter der Fahrgastzelle, sondern längs in einem Gitterrohrrahmen vor der Hinterachse und einem vollsynchronisierten Hewland-Fünfgang-Renngetriebe montiert wurde. Dadurch sank nicht nur der Schwerpunkt um einige Zentimeter, auch die Arbeit der Mechaniker wurde durch die bessere Zugänglichkeit der Aggregate erheblich erleichtert. Wie der 308 Gruppe B erhielt auch der Motor des 308 GT/M die Quattrovalvole-Zylinderköpfe sowie neue Kolben und schärfere Nockenwellen. Kombiniert mit einer Kugelfischer-Einspritzpumpe und Bosch-Einspritzdüsen produzierte das Triebwerk eindrucksvolle 370 PS, die leichtes Spiel hatten mit den 840 kg Gesamtgewicht. Die Karosserie ließ Michelotto von Auto Sport in Bastiglia bauen, deren Spengler stilistische Anleihen von der Pininfarina-Linie der 512 BB/LM aus den späten Siebzigern nahmen.

### **M für Michelotto**

Das „M“ in der Typenbezeichnung 308 GT/M stand natürlich für Michelotto, und das Bemerkenswerte daran ist die Tatsache, dass noch kein Auto zuvor, das nicht in Maranello entstanden war, den Markennamen Ferrari tragen durfte – und auch keines mehr danach. Das illustriert

vielleicht das hohe Ansehen, das Giuliano Michelotto bei Enzo Ferrari genoss. Es wurden außerdem nur drei Exemplare produziert, was den 308 GT/M zu einem der seltensten Ferrari aller Zeiten macht.

Als Prototyp konnte der „M“ bei der Rallye Monza an den Start gehen, wo zahlreiche Teams ihre neuen Entwicklungen und Homologationsmodelle unter Wettbewerbsbedingungen testeten. Schon zweimal hatten hier von Michelotto ausgestattete Teams gewonnen, und auch der 308 GT/M schlug sich ganz beachtlich, bis Lele Pinto, der die meisten Tests und Einstellungsfahrten vorgenommen hatte, beim Herausdriften aus einer Ecke einen Baum touchierte und die Hinterradfelge zerstörte. Er wurde am Ende noch Vierter.

Eine richtige Serienproduktion kam nie zustande, was den 308 GT/M einerseits als Fehlschlag qualifizierte. Andererseits war der „M“ eine durchaus erfolgreiche Machbarkeitsstudie, mit der Ferrari die Chancen auf eine Teilnahme in der neuen Kategorie auslotete. Dass der Wagen auf Asphalttrallies wie Korsika eine gute Figur abgeben würde, darüber war sich Michelotto im Klaren. Aber Ferrari wollte ein Gruppe-B-Fahrzeug für die Rundstrecke, um damit gegen die Porsche 959 anzutreten.

Die FIA verlangte 200 Homologationsexemplare mit Straßenzulassung, was schon für Großserienhersteller wie Peugeot, Lancia, Audi und Ford eine gewaltige finanzielle Anstrengung darstellte. Für Michelotto kam das überhaupt nicht in Frage, und so musste er seinen Gruppe-B-Ferrari auf einem existierenden Serienfahrzeug aufbauen, nicht auf einem von Grund auf neu konstruierten Prototyp wie dem 308 GT/M. Allerdings erlaubte das Reglement ziemlich viele Freiheiten, und am Ende hatte Michelotto aus dem 308 GTB nichts weniger als den 288 GTO entwickelt. Wie beim GT/M war der V8 längs vor Getriebe und Hinterachse angeordnet. Dazu kamen nun



aber noch zwei IHI-Abgasturbolader samt Ladeluftkühlern. Um etwas mehr Platz unter der Haube zu schaffen und den Geradeauslauf zu verbessern verlängerte Michelotto das Chassis des 308 GTB um stolze 110 mm und verbreiterte die Spurweite. Damit auch Saugmotoren in der Gruppe B eine Chance hatten, durften diese im Vergleich mit den Turbo-Triebwerken einen um den Faktor 1,4 größeren Hubraum haben. So ergab sich die Notwendigkeit, den Dreiliter-V8 durch dickere Zylinderlaufbüchsen auf 2800 cm<sup>3</sup> zu verkleinern. Multipliziert mit 1,4 ergab das knapp vier Liter Hubraum, die reglementbedingte Obergrenze. Das einstellbare Fahrwerk war komplett in Kugelgelenken gelagert und mit einer Brembo-Bremsanlage mit innenbelüfteten Scheiben ausgestattet. Dank einer komplett aus GFK gefertigten Karosserie lag das Gesamtgewicht bei 960 kg.

Die zweihundert Homologationsexemplare, die mit ihrer Motorleistung von 400 PS in unter fünf Sekunden von Null auf Hundert beschleunigten, waren die ersten straßenzugelassenen Serienautos mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 300 km/h. Die Nachfrage nach dem relativ unscheinbar daherkommenden Extremsportler war so groß, dass Ferrari über die Homologationsstückzahl hinaus noch 73 weitere 288 GTO produzieren ließ.

In der Ferrari-Ahnenreihe steht der 288 GTO am Anfang einer illustren Reihe von Super- und Hypercars, die sich von F40 und F50 über den Enzo bis zum aktuellen La Ferrari erstreckt. Dabei war er ursprünglich nur als „Muletto“ für den Gruppe-B-Rennwagen konzipiert, der als „Evoluzione“ in die Geschichte eingehen sollte.

*Der 308 GT/M fiel deutlich kürzer und wendiger aus als der große 512 BB/LM und empfahl sich dadurch für schmale, kurvenreiche Strecken oder den Einsatz in der Rallye-WM.*



Foto: McKlein



## Interview mit Jean-Claude Andruet „DIE TOUR DE FRANCE WAR MEIN HIGHLIGHT“

### Wer hatte die Idee zu dem Ferrari-Rallyeprojekt?

Es war meine Idee, den 308 zum Rallyeauto umzubauen.

Ich konnte mir aufgrund meiner Erfahrung mit dem Alpine A110 sehr gut vorstellen, wie gut der Ferrari auf Asphalt liegen würde. Das Reglement der Gruppe 4 basierte auf den Stückzahlen eines Serienmodells, aber obwohl der 308 GTB ein Sportwagen war, hatte Ferrari genug Autos gebaut, um ihn als Rallyefahrzeug zu homologieren. Mit seinen 300 PS hatte der Ferrari gute Chancen gegen die Ford Escort, Fiat 131 und Talbot Sunbeam. Ich habe Michelotto so lange beknet, bis er schließlich nachgab.

### Wie viel Arbeit steckte in der Entwicklung des Sportwagens zum Rallyeauto?

Schon bei den ersten Tests zeigte sich, dass der Ferrari zwar schnell war, das Fahrwerk aber auf unebenem Asphalt oder gar bei Sprüngen sehr schnell an seine Grenzen kam. Da mussten wir also ran. Aber jedes Mal, wenn wir eine neue Federkennlinie ausprobieren wollten, musste uns Ferrari vier Federn neu anfertigen. Es gab ja kein Werksteam wie bei Ford oder Fiat, wo die Ingenieure nur ins Ersatzteillager greifen mussten. Und dann war da das Problem mit den Stoßdämpfern. Es gab keinerlei Unterlagen oder Erfahrungswerte, weil sich noch niemand mit diesem Thema beschäftigt hatte. Wir mussten alles selbst ausprobieren, durch Versuch und Irrtum. Aber als wir diese Probleme aussortiert hatten, war der 308er ein tolles Rallyefahrzeug und wir hatten ziemlich viel Erfolg. Und überhaupt: Mit einem Ferrari Rallyes zu fahren, das war schon etwas Besonderes! Wir haben schließlich Ferrari-Geschichte geschrieben!

### Wie fuhr sich der Ferrari im Vergleich zu anderen Autos?

Der mit Abstand am schwierigsten zu fahrende Wagen war der Fiat 131, ein echtes Biest. Aber der 308 war auch nicht viel leichter zu beherrschen. Er war sehr anstrengend zu fahren und erforderte ständige Lenkkorrekturen. Bei der Korsika-Rallye 1981 musste mein Teamkollege Guy Chasseuil abbrechen, weil er völlig erschöpft war, und auch ich musste mich zwingen, durchzuhalten. Naja, ich lag in Führung, das hat sicher geholfen ... Aber das Problem war hausgemacht: Chasseuil hatte die Abstimmungsfahrten auf glattem, ebenem Asphalt gemacht und das Fahrwerk schlichtweg zu hart eingestellt für die korsischen Holperpisten. Da konnte der Ferrari im Endeffekt nichts für.

### Wie war ihr genereller Eindruck vom 308 GTB Rallye?

Rückblickend muss ich sagen, dass es ein tolles Auto war. Mit einem größeren Budget wäre sogar sicher noch mehr drin gewesen. Ich wette, das sagen alle Rallyefahrer, aber wir waren ja Privatiers und hatten nur einen Bruchteil der Möglichkeiten der Werksteams. Was Michelotto mit seinem schmalen Budget zauberte, war sensationell, und am Ende war der Rallye-Ferrari sogar ziemlich erfolgreich. Für mich waren die wichtigsten Erfolge die beiden Siege bei der Tour de France 1981 und 1982, ein gigantisches Event mit Rallye-Sonderprüfungen und gezeiteten Runden auf diversen Rennstrecken. Hier kommt es wirklich auf das Auto an. Mag sein, dass der zweite Platz in Korsika 1982 der wichtigste Erfolg für Ferrari war, denn das war schließlich ein Weltmeisterschaftslauf. Für mich war es eher eine Enttäuschung, denn wir hätten gewonnen, wenn das schlechte Wetter nicht gewesen wäre. Deshalb sage ich, die Tour de France war mein Ferrari-Highlight!





### 288 Evoluzione

Mit größeren Turboladern und einem auf 1,4 bar angehobenen Ladedruck leistete das 2,8-Liter-Triebwerk im „Evoluzione“ knapp 650 PS, was ungefähr der Leistung der damaligen Formel-1-Rennwagen entsprach. Mit einer Karosserie aus leichtgewichtigen Verbundwerkstoffen brachte das Turbo-Monster ein Trockengewicht von 940 kg auf die Waage. Die Karosserie war bedingungslos auf maximalen Abtrieb zugeschnitten, und die Fans freuten sich schon darauf, den Ferrari auf den Asphaltprüfungen der San Remo oder die Passstraßen der Monte Carlo hinaufstürmen zu sehen und fieberten den zu erwartenden Duellen mit den Porsche 959 auf der Rundstrecke entgegen. Doch bereits 1985 suchte die Oberste Motorsportbehörde nach Maßnahmen, um die explodierenden Leistungswerte – und Geschwindigkeiten – der Gruppe B zu beschneiden. Als dann das Rallye-As Henri Toivonen bei einem tragischen Unfall ums Leben

kam, zogen die Verantwortlichen unverzüglich den Stecker. Die Gruppe B wurde aufgelöst und das Projekt 288 Evoluzione nach nur fünf produzierten Fahrzeugen eingestellt. Zwei Exemplare davon haben überlebt.

Obwohl der 288 Evoluzione nie eine Rallye bestritten hat, war die Entwicklungsarbeit nicht umsonst gewesen. Ganz im Gegenteil: Die unerwartete Popularität des 288 GTO hatte Ferrari gezeigt, dass es einen Markt für solche hochgezüchteten Supersportwagen gab. Und so war der 288 Evoluzione am Ende der Ausgangspunkt für die Entwicklung eines der berühmtesten Ferrari aller Zeiten: den F40. Parallel zur Serienkonstruktion in Maranello arbeitete Michelotto an der Entwicklung einer Rennversion des F40, und weil diese Zusammenarbeit so gut funktionierte, wurden fortan alle Ferrari-Motorsportaktivitäten mit Ausnahme der Formel 1 über die kleine Werkstatt in Padua abgewickelt.

Aber das ist eine andere Geschichte, die wir Ihnen in der kommenden Ausgabe erzählen.

*Der 308 GT/M war im Grunde nur ein rollendes Versuchslabor, das zum 288 GTO führte, der wiederum als Homologationsbasis für den 288 Evoluzione (oben) diente. Der 1987 vorgestellte F40 profitierte von Michelottos Erfahrungen mit allen drei Vorläufern.*



MGV IN STARNBERG

# FRÜHLINGSERWACHEN

**Zur Mitgliederversammlung in Starnberg kehrte am ersten Maiwochenende auch der Winter noch einmal zurück – zum Glück erst nach der Ausfahrt!**



**M**ehr als 50 FCD-Clubmitglieder scheuten weder den Regen noch den in den Medien für Sonntag angekündigten Wintereinbruch und freuten sich auf das erste große Zusammentreffen 2019 im Kreise der Ferraristi am Starnberger See.

Gleich nach der Ankunft am Freitag spazierte man zusammen zum legendären Tutzing Hof, der mit feinen, aber bodenständigen und typisch bayrischen Gerichten aufwartete. Nach dem Willkommensgruß der Organisatoren Manfred Armbruster und Wolfgang Krause wurde das Programm für die Samstagausfahrt vorgestellt und das Roadbook kurz erörtert. Am nächsten Morgen startete der Ferrari-Pulk zu einer ausgedehnten Tour rund um die bayrischen Seen mit einer Mittagsrast auf dem Hohen Peißenberg mit faszinierender Aussicht. Das Wetter hielt, entgegen aller Voraussagen, fast bis zum Ende der Ausfahrt, was maßgeblich zur guten Laune beitrug.

Der Abend stand ganz im Glanz der Bavaria Filmstadt in München, wo die Füh-







*Glänzende Unterhaltung in den Kulissen der Bavaria Filmstadt, stimmungsvolles Dinner im Aufnahmestudio inklusive [unten].*



*Der Vorstand des FCD: Manfred Armbruster, Christof Schimank, Ulrich Weber, Walter Ben Dörrenberg und Neuzugang Fred Kamperman [v. l.]*

rung durch einige Highlights der Filmkulissen (u.a. „Das Boot“ und „Die unendliche Geschichte“) und die Vorführung spektakulärer „Special Effects“ Begeisterung weckte. Die Filmvorführung im 4D-Erlebniskino kam der Erfahrung einer schnellen Runde im Ferrari doch recht nah. Das Abendessen fand im einzigartigen Filmstadt-Atelier statt und entwickelte sich vor der Kulisse eines Aufnahmestudios zu einem Filmdinner für Cineasten. Den Abend ließ man an der Hemingway Bar im Starnberger Hotel Vier Jahreszeiten ausklingen. Zur Mitgliederversammlung am Sonn-

tag reiste noch das eine oder andere Mitglied an und berichtete den staunenden Clubfreunden vom Wintereinbruch am Alpenrand. Neu im Vorstand ist Fred Kamperman als Ersatz für Frank Beskow, der aus familiären Gründen kürzen treten muss. Von über 60 Mitgliedern wurde der Vorstand samt Präsident im Amt bestätigt.

Die Erwartungen an das Treffen im Kreis der Clubfreunde wurden an diesem Wochenende voll erfüllt, auch wenn die „Eisheiligen“ die Hoffnung auf ein zeitiges Frühlingserwachen durchkreuzten. [Text & Fotos: „Kuni“]



# ENZO INIZIALE

## SAISONSTART MIT RÜCKBLICK AUF DEN GRÜNDER

**D**er Geburtstag von Enzo Ferrari am 18. Februar sollte weltweit für alle Owners' Clubs die Saison 2019 eröffnen. Den Mythos zu spüren ist rasch zu vermitteln. Ihn aber auch zu verstehen, erfordert Kenntnisse der Geschichte, die näher zu bringen Teil der Clubaufgaben ist.

Der Ferrari Club Austria wählte ein Kino in der PlusCity bei Linz als Ort der Begegnung mit einer der sagenhaftesten Karrieren in der Autogeschichte. Ein Film über die dramatischen Ereignisse im Motorsport der Fünfzigerjahre machte deutlich, warum ein Mann in den besten Jahren zur Ikone des Renn- und



Sportwagenbaus aufstieg. Die Originalton-Kommentare von Enzo Ferrari mit der leisen und leicht zitterigen Stimme, die nicht so recht zur stattlichen Erscheinung des Mannes mit der Sonnenbrille passen wollte, verursachten Gänsehaut auf den Kinossesseln.

Diese alten Zeiten und die Helden von damals in Erinnerung zu rufen, war Thema dieses von Eindrücken und Emotionen geprägten Saisoneroöffnungsabends des FCA. Perfekt begleitet von einer Präsentation der neuesten Ferrari durch die Scuderia Gohm und einer großzügigen Einladung des Racers und Gentleman Ernst Kirchmayr beendeten die Mitglieder und Gäste das Clubevent erst tief in der Nacht.

Die Begegnung mit Enzo Ferrari war auch Leitmotiv der Werksbesichtigung am 12. April in Maranello. Wie jedes Jahr öffnete Ferrari zwanzig Clubmitgliedern die Tore der Produktionsstätten und wie seit mehr als 70 Jahren betreten Besucher das Gelände durch den historischen Eingang in der Via Abetone Inferiore 4. Was sich dahinter verbirgt, hat allerdings mit Nostalgie nichts mehr zu tun. Gebäude aus der Feder renommiertester Architekten und Hightech allenthalben in den Hallen der Fertigung.

Dennoch ist er spürbar, der Geist des Gründervaters. Die Abteilung Classiche restauriert und zertifiziert die mobilen Zeugen der Aufbruchsjahre, und in den Hallen der Corse Clienti reihen sich dicht



*Ferrari-Erfahrungen der besonderen Art: Das obligatorische Gruppenfoto vor dem Ferrari-Werkstor an der Via Abetone Inferiore, Preziosen im Museum und im Einkaufszentrum sowie das Mausoleum der Familie Ferrari auf dem Friedhof von Modena.*



an dicht die Helden historischer F1-Kämpfe. Die Pista di Fiorano umkreist wie eh' und je die weiße Villa mit den roten Fensterläden, und der Extra-raum im Ristorante Cavallino ist kaum verändert. Wer hier zu einer Audienz beim Commendatore vorgelassen wurde, durfte gewiss sein, einen großen Schritt geschafft zu haben.

Tiefe Eindrücke eröffnen sich aber nicht nur bei Besuchen des Werks in Maranello und der Piste in Fiorano, sondern auch bei einer Visite in Modena: Auf dem weitläufigen Gelände des Cimitero di San Cataldo ist die Gruft der Familie Fer-

rari leicht zu finden. Alleine schon die Dimension der Grabanlage repräsentiert die Bedeutung des großen Mannes Enzo Ferrari. Hier fand er neben seinen Eltern Alfredo und Adalgisa, seinem älteren Bruder Alfredo, seiner Frau Laura und seinem Sohn Alfredino seine letzte Ruhe. Die Schlagzeilen italienischer Gazetten füllte die Grabstätte anno 2017. Als Folge eines perfiden Planes sardischer Banditen, die sterblichen Überreste zu stehlen und der Familie nur gegen eine Unsumme Lösegeldes wieder auszufolgen, ist die Gruft nun speziell gesichert und mit einem schweren eisernen Gittertor ver-

riegelt. Der Blick auf die sechs gravierten Marmorplatten ist Besuchern der Anlage jedoch nicht verwehrt.

Der Bogen an Eindrücken war somit weit gespannt zur Eröffnung der Saison 2019 und in der Conclusio waren sich alle Teilnehmer dieser FCA-Events einig: Auch Jahrzehnte nach dem Ableben von Enzo Ferrari am 14. August 1988 steckt in jedem Produkt aus Maranello noch immer jene Leidenschaft, die den Markengründer einst angetrieben und ausgezeichnet hat. [Werner Paulinz]

*Ferrari Drivers of Sweden*

# GOURMET-PROGRAMM

## GROSSE SOMMERREISE NACH FRANKREICH GEPLANT

**Die reiselustigen Schweden träumen bei ungewöhnlich milden und frühlingshaften Temperaturen bereits vom Sommer 2019.**



**B**ereits Ende Februar fand unser Wintertreffen in Stockholm statt. Von Eis und Schnee jedoch weit und breit keine Spur: Eitel Sonnenschein bescherte uns wahre Frühlingstemperaturen. So wurde das Treffen für viele zu einem Kurzurlaub mit Besuch der fantastischen musikalischen Show (ABBA – Mamma Mia: The Party) und einem gemütlichen Wiedersehen mit Freunden.

Ende Mai folgt das Frühlingstreffen im Södermanland südwestlich von Stockholm. Kein Aprilscherz: Wir werden drei Tage lang auf einem schwedischen Weingut (!) wohnen und natürlich auch prämierte Weine verkosten. Dass der Hausherr und Koch außerdem noch persönliche Erfahrungen aus der Küche von



Sternrestaurants mitbringt, macht diesen Aufenthalt noch interessanter. Die 12-tägige Auslandsreise im September führt uns in diesem Jahr in die Normandie und die Bretagne. Besuchsziele sind u.a. die Gegend um Calvados und das Pays d'Auge, Bayeux, die Strände der Normandie, Christian Diors Haus in

Granville, mit einem Besuch in Mont Saint-Michel und Austernessen in St. Malo, bevor es ganz in den Westen nach Quimper und Concarneau geht. Zum Abschluss steht noch Le Mans mit dem Sarthe Automobile Museum auf dem Programm.

Auf dieser für uns recht kurzen Reise – voraussichtlich nur 4600 Kilometer – wird den FDoS-Mitgliedern wiederum die Möglichkeit gegeben, ihre Ferrari täglich zu fahren. Im geschwindigkeitsbegrenzten Frankreich ist jedoch Vorsicht geboten: es gibt viel zu viele stationäre Blitzer. Bereits ab 5 km/h Überschreitung kommen bebilderte Knöllchen mit der Post. So mancher schwedische Ferrari-Driver hat noch so ein Souvenir aus dem letzten Jahr ...

[Hermann Honauer]





# GIPFELTREFFEN

## 17. GENERALVERSAMMLUNG DES FCS



**B**ei bewölktem, kühlem Wetter trafen am Samstagmorgen, dem 13. April, 125 Clubmitglieder auf der Schwägalp unterhalb des Säntis-Gipfels ein. Einige Mitglieder waren trotz der alpinen Verhältnisse mit ihrem Ferrari angereist, und einige Mitglieder hatten die Reise ins Appenzellerland bereits am Freitag angetreten.

Nach der üblichen Akkreditierung und der herzlichen Begrüßung wurde im Foyer des Hotel Schwägalp ein herzhafter Apéro genossen, ausgegeben von Fritz Leirer, der am Generalversammlungstag seinen 77. Geburtstag feierte. Herzlichen Dank! Nach interessanten und angeregten Gesprächen wurde die 17. Generalver-



*Auf dem Säntis herrschte nach tiefster Winter, was die Ferraristi nicht davon abhielt, „auf Achse“ zur GV anzureisen. FCS-Präsident Heinz Inauen (links) wusste dies zu schätzen.*



sammlung des Ferrari Club Switzerland pünktlich um 10.32 Uhr von FCS-Präsident Heinz Inauen eröffnet.

Die Versammlung wurde zügig und professionell gemäß den Traktanden behandelt und die Stimmzähler hatten eine einfache Aufgabe, da alle Abstimmungen einstimmig über die Bühne gingen. Neben der Ehrung der Sektionspräsidenten wurde der neue, junge Sektionspräsident Tessin, Andrea Garzoni, vorgestellt. Zudem durfte der Club acht persönlich anwesende Neumitglieder begrüßen und herzlich willkommen heißen. Mit Adrian Boschung, der sich beruflich neu ausgerichtet hat, verliert der Club ein kompetentes und aktives Vorstandsmitglied. Ob Ferrari einen Ersatz für den Mittelsmann in den Vorstand beruft, ist noch nicht absehbar.

Nach gut einer Stunde war die Generalversammlung beendet und alle Mitglieder konnten den von Champagne Mumm offerierten Aperitif bei leichtem Schneetreiben genießen. Anschließend wurde nach kurzer Einrichtungszeit das vom Club offerierte Mittagessen im Saal genossen. Wegen eines Lawinenabgangs musste auf die Seilbahnfahrt auf den Säntis verzichtet werden. Schade! Aber auch wenn das Wetter auf der Schwägalp nicht so richtig mitspielen wollte, ging die 17. Generalversammlung des FCS bei bester Stimmung am Nachmittag zu Ende. [Marco Wespi]

# FoCS

FERRARI OWNERS CLUB SWITZERLAND  
SEIT 1972

## WACHWECHSEL

### 46. GENERALVERSAMMLUNG

**Nach zehn Jahren im  
Präsidentenamt übergab  
Georg Spoerli am 4. Mai  
2019 die Verantwortung  
an Raphael Weibel, der den  
ältesten Schweizer  
Ferrari-Club zum  
50. Jubiläum führen will –  
und darüber hinaus.**

**A**ls Treffpunkt für die 46. Generalversammlung hatte der FOCS-Vorstand die Pferderennbahn Horse Park Zürich in Dielsdorf gewählt, und der Präsident der vor fünf Jahren aufwendig modernisierten Reitanlage, Anton Kräuliger, liess es sich nicht nehmen, die Ferraristi ein wenig herumzuführen und einen Ausblick auf die anderntags stattfindenden Pferderennen zu geben. Die Entlastung des FOCS-Vorstands für das zurückliegende Vereinsjahr verlief dank erfolgreicher Saisonplanung und gesunder Finanzen zügig, und der Aus-

*Großer Rennsport auf der Rundstrecke von Dielsdorf, Gran Turismo auf dem Parkplatz vor der Haupttribüne (unten).*

blick auf die Events der kommenden Monate fand bei den über 50 anwesenden Mitgliedern großen Anklang. Der scheidende Präsident Georg Spoerli, der sein Amt vor exakt zehn Jahren antrat, bedankte sich bei seinem Vorstandsteam, das sich seinerseits mit einer Laudatio erkenntlich zeigte und den „Gentleman Georg“ zum FOCS-Ehrenpräsident vorschlug. Clubjustitiar Martin Kottmann wurde zum Ehrenmitglied ernannt.



Rechts: Der neue FOCS-Präsident Raphael Weibel, daneben FOCS-Ehrenpräsident Georg Spoerli mit Ehefrau Martine. Clara Baltensperger wurde für ihr Engagement für die Homepage geehrt.

Der FOCS-Vorstand: Kassier Dorian Ferrari, Präsident Raphael Weibel, Karin Wild-Alpsteg, der scheidende Präsident Georg Spoerli, Vizepräsident René Künzler und der langjährige Sekretär Thomas Thormeier (v.l.n.r.).



Er wolle die wichtigen Vorbereitungen auf das 2022 anstehende 50. Jubiläum des FOCS in die Hände eines Nachfolgers legen, der den Club auch über dieses Datum hinaus führen könne, begründete Georg Spoerli seinen Rücktritt und schlug der Versammlung Vorstandsmitglied Raphael Weibel als neuen Präsidenten vor. Die GV folgte dem Vorschlag einmütig per Akklamation und bestätigte auch die übrigen Vorstandsmitglieder – Karin Wild-Alpsteg, Kassier Dorian Ferrari, Sekretär Thomas Thormeier und Vizepräsident René Künzler – in ihren Ämtern. Raphael Weibels Posten im Vorstand bleibt einstweilen vakant. Mit einem großen Blumenstrauß bedankten sich die beiden Präsidenten bei Clara Baltensperger für ihr zehnjähriges

Engagement für die Club-Homepage. Mit dem anstehenden Umstieg auf eine neue Software und ein neues Erscheinungsbild überlässt sie das Mandat einem neuen Team, das ab Mitte des Jahres die interaktive Plattform freischalten wird. Besonders stolz sind die Initiatoren auf die neue Adresse [www.focs.swiss](http://www.focs.swiss), denn die staatstragende Extension „swiss“ ist nur auf speziellen Antrag und für besondere Belange erhältlich. Mit dem Ausblick auf fünf größere Events in diesem Jahr war der offizielle Teil der Veranstaltung beendet, und nach dem anschließenden Lunch an der Pferderennbahn ging die 46. Mitgliederversammlung des FOCS auseinander.

Text: Peter Braun, Fotos: Henry T. Kistler

## FOCS-TERMINE 2019

### 6.-10. Juni

Ausfahrt nach Österreich mit Foitek Automobile

### 22. Juni

Besuch des Formel E Grand Prix 2019 in Bern

### 18. August

Classic Day Golf Emmental

### 12.-16. September

Herbstmeeting in England beim Goodwood Revival & „Moosimann Collection“

### 26. Oktober

Saisonfinale



CAVALLINO CLASSIC UND AMELIA ISLAND

# SPRINGTIME IN FLORIDA

Text: /// Lilo Kistler Fotos: /// Lilo und Henry T. Kistler

**Bei den großen US-Schönheitswettbewerben in Palm Beach (26. Januar 2019) und Amelia Island (10. März 2019) gewannen zwei hochkarätige und extrem rare Rennsport-Prototypen.**

**J**anuar in Europa heißt normalerweise Kälte, Schnee und trübes Wetter. So ist eine kurze Reise nach Florida normalerweise eine angenehme Abwechslung mit warmen Temperaturen und schönem Wetter. Miami empfing uns auch mit angenehmen frühlingshaften Temperaturen, blühenden Bäumen und Sträuchern. Aber leider nur für kurze Zeit: Bereits am privaten







*Ganz links: Alle drei überlebenden 335 Sport auf einem Bild. Im Vordergrund die Fgst.-Nr. 0700 von der Scuderia N.E., dahinter 0764 und 0674. Oben der 275 GTB, Gewinner des Honorary Judge Cup. Darunter die Teilnehmergruppe des Symposium am Cavallino Classic vor der geöffneten Motorhaube des 335 Sport (0764). Großes Bild: 250 GT SWB (20836T)*

Testtag am Donnerstag, dem 24. Januar, auf dem Palm Beach International Raceway in Moroso regnete es den ganzen Vormittag. In einer kurzen Regenpause entstanden dann die tollen Bilder mit drei Ferrari 512 BB/LM. Am offiziellen Track Day am Freitag hatte der Wettergott dann ein Einsehen und die Teilnehmer konnten ihre Runden auf einer trockenen Strecke drehen. Beim Symposium, das wegen des schlechten Wetters vom Donnerstag auf den Freitag verschoben wurde, zeigten Besitzer und Restaurierer ihre Ferrari. Die Veranstaltung ist öffentlich und zieht immer viele Zuschauer an. Dieses Jahr waren es ein 250 GT Lusso (Fgst.-Nr. 4391), ein 412 MI (0744) und ein 335 Sport (0764). Während einer halben Stunde wurde das jeweilige Modell vorgestellt und die Profis erklärten, was genau an dem jeweiligen Fahrzeug restauriert wurde und wiesen auch auf spezielle Details hin.

## 28. Cavallino Classic in Palm Beach

Der Concours-Samstag in Palm Beach war leider total verregnet. Erstaunlicherweise erschienen



**Gleich drei 512 BB/LM begeisterten die Zuschauer beim Track Day in Moroso. Darunter die SWB-Geburts-tagsklasse in Palm Beach, im Vordergrund 2291GT. Daneben die Gruppe der Honorary Judges.**

dennoch die meisten Teilnehmer mit ihren Ferrari, um sie den kritischen Augen der Judges zu präsentieren. Ein absolutes Highlight waren die extrem seltenen 335 Sport aus den Baujahren 1957 bzw. 1958. Von den insgesamt vier gebauten Exemplaren waren alle drei noch existierenden Fahrzeuge ausgestellt. Und fünf Besitzer hatten ihre 250 GT SWB nach Palm Beach gebracht, um gemeinsam den 60. Geburtstag dieses Fahrzeugtyps zu feiern.

In der Gruppe der Honorary Judges, die sich aus ausgesuchten Spezialisten aus Europa und Amerika zusammensetzt, war dieses Jahr auch unser Henry T. Kistler aus der Schweiz. Eine neue interessante Erfahrung für ihn, denn er durfte mit einer Fachgruppe von Sammlern und Autofachleuten aus der ganzen Welt zusammenarbeiten. Die Aufgabe der acht „Ehrenrichter“ ist es, aus

dem Feld der zu bewertenden Ferrari ein herausragendes Exemplar mit dem „Honorary Judge Cup“ auszuzeichnen. Die Wahl fiel auf den 275 GTB Pininfarina Speciale (06437) von Lee Herrington. Hier handelt es sich um ein Einzelstück, welches Battista Pininfarina für sich persönlich gebaut hatte und das sich durch viele kleine Details stilistisch von einem normalen 275 GTB unterscheidet. Mehr als 20 Jahre befand sich dieses Unikat in einer Privatsammlung und wurde nur selten in der Öffentlichkeit gezeigt. Das Einzelstück war als Neuwagen zwischen September 1965 und Januar 1966 bei vier verschiedenen Automessen ausgestellt worden, und zwar in Frankfurt, Paris, Turin und Brüssel.

Bei der Preisverleihung am Samstagabend wurden insgesamt 68 Pokale vergeben, 21 Major Awards und 47 Platino Awards, verteilt auf die 14

verschiedenen Wertungsklassen. Um einen Platino Award zu erhalten, muss ein Ferrari 97 Punkte oder mehr erreichen.

Die Auszeichnung „Best of Show“ ging an Andreas Mohringers 335 Sport (0764) Baujahr 1958, der bereits im vergangenen Jahr den Schönheitswettbewerb an der Villa d'Este gewann. Mar-a-Lago, das Anwesen im Besitz des US-Präsidenten Donald Trump südlich von Palm Beach, empfing am Sonntag ausgesuchte Ferrari und andere Sportwagen zum Classic Sports Sunday. Leider war das Wetter nach wie vor bescheiden, und so verbrachten die Gäste mehr Zeit beim Brunch im prunkvollen Ballroom als auf dem Rasen vor dem schönen Anwesen. Es war so nass, dass die Fahrzeuge nicht auf dem aufgeweichten Rasen platziert werden konnten.

### Besuch in Amelia

Amelia Island ist eine kleine Insel im Nordosten von Florida, nur gerade etwa 10 Meilen südlich der Grenze zu Georgia. Bereits seit mehr als 20 Jahren finden hier jeweils im März verschiedene Veranstaltungen statt, welche einen festen Platz



*Sympathische Draufgänger zu Gast auf Amelia Island: Jacky Ickx, Ex-Ferrari-Werksfahrer und lebende Le-Mans-Legende, unten Jack May, Sieger des Cannonball 1975 auf einem Dino. Ganz unten der prämierte 250 GT California Spider LWB Competizione [160367].*

im Terminkalender der Autosammler eingenommen haben. Wir haben uns unter die Fans und Sammler gemischt und diesen Anlass zum ersten Mal besucht. Bereits am Mittwoch herrschte emsiges Treiben in den vielen Zelten der Auktions-





Ein erstes Highlight fand am Samstag auf dem Golfplatz von Amelia Island statt. Zur Veranstaltung „Cars and Coffee“ in den frühen Morgenstunden trafen sich Autofreunde mit und ohne Fahrzeuge zu einem Kaffee und Gesprächen unter Gleichgesinnten. Dabei war dieses Jahr auch der 82-jährige Jack May mit seinem Dino 246 GTS. Als junger Mann fuhr Jack im April 1975 den Dino beim „Cannonball“-Rennen von New York City einmal quer durch Amerika bis nach Los Angeles und erreichte das Ziel in der Weltrekordzeit von 35 Stunden und 53 Minuten – und dies, obwohl er eine Stunde wegen zu schnellen Fahrens in Ohio in einem Gefängnis verbringen musste! Das entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von stolzen 83 Meilen pro Stunde (über 130 km/h).

häuser, die eine große Anzahl ausgesuchter Fahrzeuge, darunter auch 53 Ferrari, zum Verkauf anboten. Auf die Auktion von Bonhams am Donnerstag folgten am Freitag und Samstag vier weitere hochkarätige Veranstaltungen von Gooding, Russo and Steele und RM Sotheby's.

Jacky Ickx, der sympathische belgische Rennfahrer, war als Ehrengast zum diesjährigen Concours d'Elegance eingeladen. Am Samstag Nachmittag wurden unter den kritischen Augen des Veranstalters Bill Warner persönlich ausgesuch-



**Best of Show in Amelia Island: 335 Sport [0674] von Brian und Kim Ross. Daneben einer der raren 250 GT SWB „Interim“, unten der Sieger der Ferrari-Klasse, Peter Kalikows 212 Export Viganle Cabriolet [0110E].**



te „Ex-Ickx-Fahrzeuge“ für ein Fotoshooting aufgestellt. Natürlich waren auch einige Ferrari dabei: Der 312F1 (0009) und zwei 312PB (0880 und 0894).

#### 24. Concours d'Elegance von Amelia Island

Gegen Abend wurden auf dem 10. und dem 18. Green bereits unzählige Fahrzeuge für den Concours am Sonntag bereitgestellt. Herrliches Wetter empfing uns in den frühen Morgenstunden zum Concours d'Elegance vor dem Ritz Carlton Hotel in Amelia Island. Pünktlich um 9 Uhr konnten die Richter mit ihrer Arbeit beginnen. Das Ferrari-Feld bei diesem Concours war sehr beachtlich. Auch in Amelia wurde dem Thema „60 Jahre Short Wheel Base“ eine eigene Klasse gewidmet. Es nahmen sieben Besitzer mit ihren 250 GT SWB teil, darunter Raritäten wie der 250 GT SWB Bertone (1739GT) von William Heinecke oder einer von nur drei gebauten 250 GT SWB Pininfarina Speciale (2429GT), der einem 400 SA zum Verwechseln ähnlich sieht. Mit dabei auch ein Exemplar des in Leichtbauweise konstruierten 250 GT SWB Competizione. Das Exemplar mit der Fahrgestellnummer 2689GT von Bruce Meyer erreichte 1961 im 24-Stunden-Rennen von Le Mans unter Pierre Noblet und Jean Guichet

den Klassensieg und den hervorragenden dritten Schlussrang. In der Gruppe der 250 GT SWB stand auch ein seltener „Interim“ (1377GT) der schon eine ähnliche Karosserie wie der SWB hat, aber noch auf dem 20 cm längeren Chassis des 250 GT „Tour de France“ basiert, leicht erkennbar an dem zusätzlichen Seitenfenster hinter der Türe.

Weitere Highlights: Der 250 GT California Spider LWB Competizione (1603GT) erstrahlt heute wieder in den Farben, in denen er 1960 beim 12-Stunden-Rennen von Sebring teilnahm, gefahren von George Reed und Alan Connell.

Mit dem Titel „Best of Show“ wurde der 335 Sport (0674, Bj. 1957) von Brian Ross ausgezeichnet, der wenige Wochen zuvor schon in Palm Beach gezeigt worden war. Der Wagen befand sich fast 50 Jahre in der Sammlung des Franzosen Pierre Bardinon und wird nun von seinem neuen Besitzer häufig an Veranstaltungen präsentiert.

In der Ferrari-Klasse belegte Peter Kalikow mit dem 1951 Ferrari 212 Export Vignale Cabriolet. (0110E) den ersten Platz. Der 250 GT SWB (2243GT) von David MacNeil gewann die SWB-Klasse, der erwähnte 250 GT California Spider LWB Competizione (1603GT) von Larry Bowman wurde bester Rennwagen 1958-1966, und der 312 PB (0894) aus einer Privatsammlung in Detroit zum schönsten Ickx-Auto gekürt.

**Verdienter Sieger der Jubiläumsklasse „60 Jahre Short Wheel Base“: 250 GT SWB [2243GT].**

NEU IM GROSSMASSSTAB

# KLEINE PFERDE

Text & Bilder: /// Dietmar Rudolph

**Unser Modellbau-Spezialist verzeichnet eine gestiegene Qualität bei Resin-Modellen und hat auf der Nürnberger Spielwarenmesse einen sehr gelungenen Ferrari 512 M als Blickfang von ACME/GMP gesichtet.**

**F**ans vermissen die Ferrari-Modelle von CMC oder Exoto, die mit ihren exakten Motornachbildungen nicht nur Technik-Freaks begeistern. Ein kleiner Silberstreif ist der 512 M von GMP, der am Messestand von ACME/GMP mit allen „openings“ zu bewundern war. Aber auch beim Traditionshersteller BBR gibt es Bewegung: Der FXX-K in DieCast sowie ein sehr innovativer 488 Pista in Resin, beide mit zu öffnenden Hauben und Türen, zeigen deutlich, dass man auf die Wünsche der Sammler reagiert.



## Rennsport ist der Ferrari-Herzschlag

Die Grand-Prix-Saison 1958 stand nicht nur im Zeichen des Duells zwischen Ferrari und Vanwall, sie zeigte auch auf, dass die Zeit der Frontmotor-Rennwagen zu Ende ging. Mit dem Ferrari Dino 246 im Maßstab 1:18 erinnert Tecnomodel nicht nur an den Wagen des Champions Mike Hawthorn (Startnummer 4), sondern auch an die Boliden von Luigi Musso (34) und Peter Collins (1) sowie an den gelben Dino der Ecurie Francorchamps. Die Saison 1959 entwickelte sich für Ferrari zu einer Tragödie, denn Luigi Musso starb an den Folgen seines Unfalls beim GP in Frankreich in Reims, und einen Monat später erlag Peter

Collins den schweren Kopfverletzungen, die er sich bei einem Unfall auf dem Nürburgring zugezogen hatte.

Die Resin-Modelle im Maßstab 1:18 sind sauber lackiert und beeindrucken mit einem schönen Cockpit und gelungenen Speichenrädern. Die Modelle sind schwer zu beschaffen, denn italienische Händler haben die erste Serie komplett aufgekauft. Aber die Suche lohnt sich, denn das vergleichbare Exoto-Modell bewegt sich mit fast 1000 Euro auf einem ungleich höheren Preisniveau. Im Vergleich dazu bieten die CMR-Modelle von Christoph Krombach ein hervorragendes Preis-Leistungsverhältnis. Neu im 1:18-Programm sind der Ferrari 250 GTO 64 des N.A.R.T. (Fgst.-Nr.



5573GT) als Teilnehmer der 24h von Le Mans 1964, der 250 GTO (4399, RHD), ebenfalls 1964 in Le Mans gemeldet von Maranello Concessionaires, und der 512 M (1030) der Ecurie Francorchamps, der 1971 in Le Mans nach 18 Stunden mit defekter Kupplung und zerstörtem Getriebe die Segel streichen musste. Der ursprünglich mit auffälliger Camel-Filter-Werbung beklebte 512 M beendete

seine Rennsportkarriere nach einem zweiten Platz bei der Interserie in Silverstone 1972. 2017 war der Wagen in Maranello beim Ferrari-Jubiläum dabei. Die CMR-Serie erfolgreicher Ferrari-Rennwagen wird durch zwei frühe „Tour de France“ erweitert. Der blau lackierte 250 GT TdF (0563GT) erinnert an das Team Péron/Burggraff, das bei der Tour de France 1957 knapp hinter Stir-

*Seite gegenüber: Dino 246 F1 in 1:18 von Tecnomodel. Oben 250 GTO 64 N.A.R.T. und der 512 M der Ecurie Francorchamps, unten zwei frühe 250 GT Tour de France der ersten Serie (alle von CMR).*





**BBR huldigt der Ferrari-Rennhistorie mit einem 330 P3 (links) und einem 375 MM Carrera Panamericana.**

**ACME bietet den 512 M als DieCast in zwei Ausführungen mit komplettem Innenleben (unten und gegenüber).**



ausfielen. Auch der 330 P3 mit der Startnummer 21 von Lorenzo Bandini und Jean Guichet, Vorbild des ausgezeichneten BBR-Modells in 1:18, musste am Sonntagmorgen mit Motorschaden das Rennen aufgeben.

### Endlich wieder „openings“

DieCast-Modelle, die mit zu öffnenden Hauben und Türen Technik und Innen-



ling Moss auf dem fünften Platz landete. Der zweite TdF (0503GT) wurde mit dem Team Gendebien/Washer bei der Mille Miglia 1956 Klassensieger. Die Modelle übertragen sehr gut die Handschrift von Pininfarina und Scaglietti. Kleinere Abstriche muss man bei der Wiedergabe der Scheibenwischer und der Pedale im sonst gut getroffenen Innenraum machen. Die Resin-Modelle von CMR zeichnen sich allgemein durch hohe Formtreue, sorgfältige Lackierung, feine Speichenräder, exakte Decals und schöne Details aus. Für knapp unter 100 Euro erhält der Sammler ein wirklich sehenswertes Modell.



Bei BBR hat man ebenfalls ein großes Herz für die Ferrari-Rennhistorie. Auf der Messe in Nürnberg entdeckte man das Vorserienmodell des Ferrari 375 MM, Teilnehmer der IV. Carrera Panamericana 1953 (Platz 4 für Mancini/Serena). Für etwas Verwirrung sorgt hier die Startnummer 23, die eigentlich zum 375 MM von Magioli, Ricci und Salviati gehört, der ebenfalls von der Scuderia Gustalla gemeldet wurde und als Sechster diese harte Prüfung überstand. Weniger Glück hatte Ferrari in Le Mans 1966, da alle Ferrari 330 P3 als Hoffnungsträger durch Unfälle oder technische Probleme







räume offenbaren, sind inzwischen selten geworden. Steigende Produktionskosten in China, eine geringere Nachfrage sowie harte Konkurrenz durch Resin-Modelle ließen die Zahl der Anbieter schrumpfen. Doch jetzt haben sich ACME/GMP mit ihrer wieder erwa-  
 chten Masterpiece Collection und die Qualitätsmanufaktur BBR zur Freude der Sammler entschlossen, das Innenleben einiger Modelle den interessierten und bewundernden Blicken preiszugeben.



Bei modernen Autos mit fast komplett versteckten Motoren und komplett verkleideten Unterboden hält sich der Aufwand in Grenzen. Beim Ferrari 512 M von ACME im Maßstab 1:18 sind hingegen schon an die 800 Teile notwendig, um den Ansprüchen zu genügen. Dies ist jedoch den ACME-Leuten perfekt gelungen. Der 512 M ist für je 322 Dollar in zwei Versionen erhältlich, natürlich „America first“: Beide waren Teilnehmer der 24h von Le Mans 1971. Während der blaue Sunoco 512 M (1040) mit Mark Donohue und David Hobbs nach sechs Stunden mit einem Motorschaden die Zusammenarbeit verweigerte, fuhr sein ebenfalls vom N.A.R.T. gemeldeter Bruder (1020) unter Sam Posey und Tony Adamowicz mit 31 Runden Rückstand auf den Sieger als Dritter aufs Podium. Mit den detaillierten Modellen greift ACME/GMP die hervorragende Qualität der Vorgänger – die GMP-Ferrari 312 PB und 330 P4 – auf und lässt auf weitere „Ferrari-Openings“ hoffen. Bei BBR erhält der Ferrari FXX-K Evo die Ehre der DieCast-Produktion, in gewohnt hoher Qualität, ausgezeichnet lackiert und dekoriert, wobei das Öffnen der Motorhaube viel Know-how erforderte, um eine originalgetreue Umsetzung darzustellen. Die reiche Erfahrung der Spezialisten um Alfredo Balestrini demonstriert auch der Ferrari 488 Pista,

**Ebenfalls in DieCast:**  
**FXX-K Evo von BBR mit**  
**zu öffnenden Hauben**  
**und Türen.**





ein Resinmodell mit zu öffnenden Türen und Hauben, ein echter Innovations-schritt in der Produktion dieser Modelle aus Gießharz.

Am BBR-Stand in Nürnberg konnte man den 330 GT 2+2 Serie II als engen Verwandten des GTC entdecken, ein hervorragendes Modell mit Stahlfelgen, feinen

Scheibenwischern und sehr schönen Chromteilen, natürlich mit perfekter Form und sehenswertem Innenraum. Ebenfalls brandneu ist der Ferrari 456

### Sportlicher Luxus

Der 330 GTC gilt mit seiner hinreißenden Linienführung als Meisterwerk von Pininfarina. Er schloss die schmerzliche Lücke im Ferrari-Programm, die der 250 GT Lusso hinterlassen hatte. Der Motor stammte vom 330 GT 2+2, und mit Scheibenbremsen, Einzelradaufhängung und Fünfgang-Transaxle-Getriebe war dieser klassische Gran Turismo technisch auf der Höhe der Zeit. Das Modell von CMR in 1:18 wird die Sammler begeistern: Eine perfekt getroffene Form, exakte Gravuren, schöne Ätzteile und feine Speichenfelgen sind herausragende Merkmale, ein vorbildgetreuer Innenraum mit lesbaren Armaturen und die imposante Auspuffanlage runden den guten Eindruck ab.



*Echte Innovation in Resin: Der 488 Pista von BBR mit beweglichen Türen und Hauben (ganz oben). Der 365 GT 2+2 in Taubenblau ergänzt die CMR-Serie, die mit dem 330 GTC begann (unten).*





GT 2+2 von GT-Spirit in 1:18, der im Original auf dem Autosalon in Brüssel 1992 präsentiert wurde. Der Gran Turismo mit Aluminiumkarosserie war das letzte Serienmodell unter der Ägide von Enzo Ferrari. Mit 5,5 Liter Hubraum und 442 PS kam diese schnittige Pininfarina-Kreation auf über 300 km/h. Diese Sportlichkeit setzt auch das Modell formal sehr gelungen um, mit gekonnter Lackierung (wobei die Gravuren noch deutlich bleiben), sauber gegossenen Fünfsternfelgen und vorbildgetreuer Brembo-Bremsanlage. Die dünnen Scheiben mit schwarzen Fensterrahmen

*GT Spirit nutzt den Detailreichtum des Großmaßstabs 1:12 für ein atemberaubendes Modell des Daytona Spider und stellt ihm einen kaum weniger detaillierten 456 GT in 1:18 zur Seite.*



## NEUE PISTENFLITZER



Leider ist das Angebot von Ferrari-Modellen für die Autorennbahn recht bescheiden. Bei Carrera findet der Drückerpilot einen 488 GT3 des Wochenspiegel Team Monschau aus der Saison 2018 im Maßstab 1:32 für die analoge Carrera Evolution oder die Carrera Digital132. Im Maßstab 1:24 [Carrera Digital124] locken der 458 GT3 von AF Corse aus der Blancpain-GT-Serie und ein 512 S/M der Scuderia Filipinetti, der mit Herbie Müller und Mike Parkes am Lenkrad bei den 1000km von Brands Hatch 1970 an den Start ging. Für die Liebhaber älterer Ferrari-Rennikonen bietet Policar einen sehr schönen 330 P4 an [0858], wie er 1967 in Le Mans unter Scarfiotti/Parkes als Zweiter ins Ziel kam.



geben den Blick in ein sorgfältig dargestelltes Interieur frei. Fein nachgebildete Dreipunkt-Gurte und die Schaltkulisse als Fotoätzteil sind kleine i-Tüpfelchen. Mit dem Ferrari 365 GTS/4 Daytona Spider im Maßstab 1:12 stellt GT-Spirit ein Solitärmodell in die Vitrine, das mit schwarzer Lackierung, Chrom-Speichenrädern und schön gestaltetem Innenraum sicher nicht nur allein wegen seiner Größe die Blicke auf sich zieht. Der Großmaßstab eröffnet der Detaillierung neue Möglichkeiten, doch die Stückzahlen der Modelle dürften sich allein wegen der üppigen Abmessungen in Grenzen halten. Trotzdem setzt GT-Spirit voll auf den Trend und legt von diesem Spider mit Klappscheinwerfern, im Original ab Ende 1970 gebaut, eine limitierte Serie von 999 Stück auf.

# VORSCHAU AUF HEFT 3/2019

Erscheinungstermin 30.08.2019 | Anzeigenschluss 25.07.2019

**D**ie zahlreichen Veranstaltungen für klassische Automobile und Sportwagen, die in diesem Frühsommer Ferrari-Besitzer und -Fans mobilisieren, werden in unserer kommenden Ausgabe eine wichtige Rolle spielen. Die Bandbreite des Angebots reicht von der Tour Auto über die Mille Miglia bis zu den Modena Cento Ore und von der Schönheitskonkurrenz an der Villa d'Este über verschiedene kleinere Events bis zum Highlight Arts & Elegance vor dem Schloss von Chantilly. Freuen Sie sich auf eine umfassende Berichterstattung mit vielen stimmungsvollen Fotos. Ebenfalls noch in diesem Sommer feiert ein Ferrari Daytona seinen 50. Geburtstag mit einer Neulackierung in seiner ursprünglichen haselnussbraunen Farbe, nachdem er 45 Jahre seines Autolebens in Rot verbracht hat. Wir besuchen seinen Besitzer und durften das Plexi-Schätzchen aus nächster Nähe betrachten.

Teil 2 der großen Michelotto-Story von Robb Pritchard ist der Entwicklung der F40 GT und F50 GT gewidmet, beschreibt den Einsatz der 333 SP und die konzeptionelle Vorarbeit an den ver-



schiedenen Challenge-Basisfahrzeugen vom 348 über den F355 bis zum 360 Modena.

Natürlich ist auch die Formel 1 weiterhin ein Thema für uns, und wir drücken die Daumen, dass schon die nächsten Upgrade-Maßnahmen Wirkung zeigen. Und es ist uns eine Freude, Ihnen exklusiv und vorab einige Eindrücke von einem neuen Buchprojekt vermitteln zu dürfen, das die begnadeten Handwerker – Polsterer, Karosseriebauer, Lackierer, Mechaniker – in den Werkstätten rund um Maranello in den Mittelpunkt stellt und in faszinierenden Fotos portraitiert.



## IMPRESSUM

MARANELLO WORLD erscheint in der:  
HEEL Verlag GmbH  
Gut Pottsscheidt, 53639 Königswinter  
Tel.: 02223 9230-0, Fax: -13  
www.heel-verlag.de

**Herausgeber:** Franz-Christoph Heel

**Redaktionsleitung:** Peter Braun

**Redaktionsanschrift:**  
Friesenheimer Str. 18, 68169 Mannheim  
Tel.: 0621 712202  
p.braun@heel-verlag.de

**Freie Mitarbeiter, Berater und Fotolieferanten:**

Pia und Jean-Marc Antoine, Gunther Asshauer, Andreas Beyer, Andreas Birner, Keith Bluemel, Etienne Bourguignon, Dr. Sven Girgensohn, Dr. Wolfgang Hörner, Lilo u. Henry T. Kistler, Thomas Kunert („Kuni“), Arnaud Meunier, Vincenzo Romeo, Dietmar Rudolph, Gregor Schulz, Markus Siebenmorgen, Konrad Skura, Marco Vitali, Matteusz Zuchowski

**Verlagsleiterin Zeitschriften:** Sabine Blüm

**Objektleitung:**  
Steffen Wagner  
Tel.: 02223 9230-53, Fax: -26  
s.wagner@heel-verlag.de

**Anzeigenpreise:** Es gilt die Anzeigenpreisliste 2019.

**Hinweis:**  
Bitte teilen Sie uns Änderungen Ihrer Anschrift unter Angabe Ihrer alten Adresse umgehend mit. Zeitschriften werden trotz Nachsendeantrag von der Post nicht nachgesandt.

**Preise und Erscheinungsweise:**  
MARANELLO WORLD erscheint alle drei Monate zum Preis von EUR [D] 6,90 · CHF 11,50 · EUR [A] 7,70 · EUR [L]/EUR [B] 8,30 · EUR [I] 9,00.  
Der Preis für ein Jahresabonnement (vier Ausgaben) beträgt im Inland EUR 25,00 inkl. Versandkosten [Europa: EUR 32,36; restliches Ausland auf Anfrage]. Das Abonnement ist nach Ablauf des Bezugszeitraumes jederzeit zur nächst erreichbaren Ausgabe kündbar. Ansonsten verlängert sich der Bezugszeitraum um weitere 12 Monate.

**Bücher-Bestellservice:**  
Tel.: 0531 7088560, Fax: 0531 708601

**Vertrieb Deutschland:**  
DPV Network GmbH  
Postfach 570412, 22773 Hamburg  
Tel.: 040 37845-0, Fax: 040 37845-6215  
www.dpv-network.de

**Vertrieb Österreich/Schweiz (nur Einzelheftbestellungen):**  
HEEL Verlag GmbH  
Gut Pottsscheidt, 53639 Königswinter  
Tel.: +49 531 7088560, Fax: +49 531 708601  
bestellung@vsb-service.de

**Design und Layout:** HEEL Verlag GmbH, Axel Mertens

**Litho:** gb-s Mediendesign, Königswinter

**Druck:** Walstead Central Europe

**Postvertriebskennzeichen:** 19089

**ISSN:** 2367-3672

**Gerichtsstand:** Königswinter

MARANELLO WORLD ist eine unabhängige Veröffentlichung und nicht mit „Ferrari S.p.A.“ assoziiert. Eine Veröffentlichung des Inhalts, auch auszugsweise, ist nicht erlaubt. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und Zeichnungen kann keine Gewährleistung übernommen werden. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht. Ersatzansprüche können nicht geltend gemacht werden.

**Datenschutzerklärung:** ds.heel-verlag.de

**BEI FRAGEN RUND UM IHR ABO (Abobestellungen, -kündigungen und Adressänderungen) wenden Sie sich bitte an:**  
Heel Verlag GmbH, MARANELLO WORLD, Abo-Kundenservice, 65341 Eltville, Tel.: 06123 9238-277, Fax: 06123 9238-244,  
E-Mail: aboservice-mw@vuservice.de

**JETZT**

**PRÄMIEN**

**SICHERN**

**JETZT  
BESTELLEN**

## **IHRE VORTEILE**

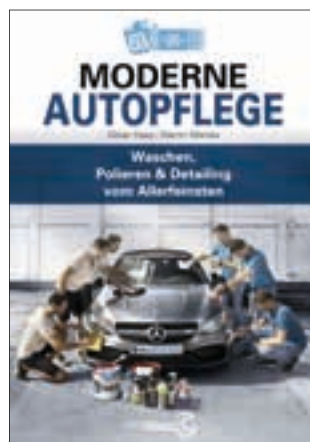
- » **GRATIS-PRÄMIE\***
- » **JÄHRLICHER PREISVORTEIL VON 8 % GEGENÜBER DEM EINZELKAUF**
- » **KOSTENLOSE LIEFERUNG\*\***
- » **SIE ERHALTEN IHRE AUSGABE VOR DEM OFFIZIELLEN VERKAUFSSTART\*\*\***
- » **NACH ABLAUF DES ERSTEN BZW. ZWEITEN ABO-JAHRES JEDERZEIT KÜNDBAR, ZUR NÄCHST ERREICHBAREN AUSGABE**

\* Eine Prämie erhält man nur, sofern niemand im gleichen Haushalt in den letzten 12 Monaten Abonnent von Maranello World ehem. Ferrari World war.

\*\* im Inland, im Ausland auf Anfrage

\*\*\* innerhalb Deutschlands

## **1-JAHRES-ABO + PRÄMIE 24,- €**



**Moderne Autopflege**  
Waschen, Polieren & Detailing vom Allerfeinsten  
im Wert von 14,99 €

## **2-JAHRES-ABO + PRÄMIE 48,- €**



**90 Jahre Nürburgring**  
– Chronik einer Rennstrecke  
im Wert von 29,95 €

**ABONNEMENTS / GESCHENKABONNEMENTS:** Tel.: +49 (0) 6123 9238-277 • E-Mail an [aboservice-mw@vuservice.de](mailto:aboservice-mw@vuservice.de) • **BESTELLCODE: MW219**  
**FEHLENDE AUSGABEN / SAMMELSCHUBER:** Tel.: +49 (0) 531 7088560 • [www.heel-verlag.de](http://www.heel-verlag.de)

Die Vertriebsunion Meynen erhebt im Auftrag Ihre Daten zum Zweck der Vertragsdurchführung, zur Erfüllung der vertraglichen und vorvertraglichen Pflichten. Die Datenerhebung und Datenverarbeitung ist für die Durchführung des Vertrags erforderlich und beruht auf Artikel 6 Abs. 1 b) DSGVO. Zudem verwenden wir Ihre Angaben zur Werbung für eigene und HEEL-verwandte Produkte. Falls Sie keine Werbung mehr auf dieser Grundlage erhalten wollen, können Sie jederzeit widersprechen. Weitere Infos zum Datenschutz: [ds.heel-verlag.de](http://ds.heel-verlag.de)

# HUBLOT



**HUBLOT**

BOUTIQUES

BERLIN • FRANKFURT • MUNICH

[hublot.com](http://hublot.com) • f • t • @

## Ferrari

Classic Fusion Ferrari GT 3D Carbon.  
Entwickelt in Zusammenarbeit mit Ferrari.  
Dreidimensionales Karbon-Gehäuse,  
inspiriert vom "Gran Turismo" Universum.  
Manufakturwerk UNICO mit Chronograph-  
Funktion. Lederarmband aufgenäht auf  
Kautschuk. Limitierte Auflage von 500 Stück.