

MARANELLO WORLD

DAS MAGAZIN FÜR FERRARISTI

**MIT
FERRARI
PREISGUIDE**
VON 250 GTE BIS
TESTAROSSA



Deutschland € 9,80 · Österreich € 11,50 · Schweiz CHF 15,70 · Luxemburg/Belgien € 11,80 · Italien € 12,80

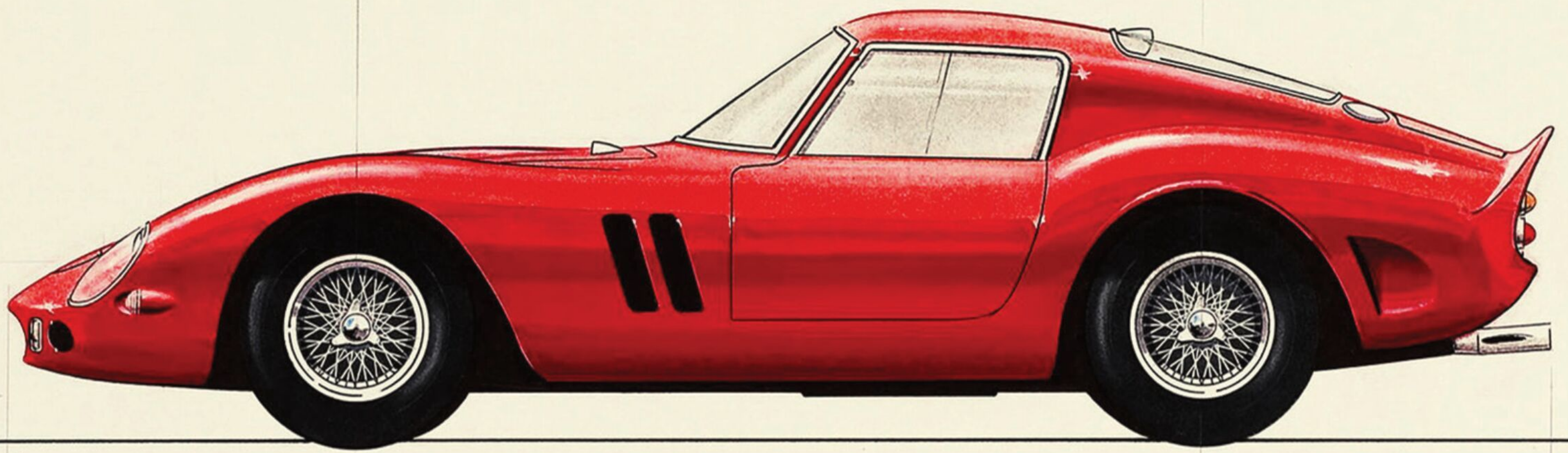


60 JAHRE
250 GTO
DIE LEGENDE FÄHRT

PROVA 296 GTB
V6 BITURBO HYBRID MIT
830 PS SYSTEMLEISTUNG

812 COMPETIZIONE
DIE ULTIMATIVE
FERRARI-BERLINETTA

GILLES VILLENEUVE
ZUM 40. TODESTAG VON
„LE PETIT PRINCE“



PASSO 2400



**OFFICIAL
FERRARI DEALER
EBERLEIN**

60 JAHRE FERRARI 250 GTO.

1962, vor 60 Jahren, präsentierte Ferrari den legendären **250 GTO**.

Der »Gran Turismo Omologato«, der auf dem **250 GT SWB** basierte, wurde speziell für Renneinsätze in der GT Klasse entwickelt.

Mit Erfolg, denn es folgten zahlreiche Siege in bedeutenden Rennen.

Bis 1964 wurden nur 36 Exemplare produziert. Heute ist der **250 GTO** das wertvollste Ferrari Modell und ein absoluter Meilenstein in der Historie Ferraris, der den Mythos entscheidend prägte.

So feiern wir in 2022 nicht nur **75 Jahre Ferrari** und **35 Jahre F40** sondern auch **60 Jahre 250 GTO**.

Besuchen Sie uns auf einen Cappuccino in Kassel und bewundern Sie Ferrari Modelle aller Baujahre.

Ob ein klassischer oder ein aktueller Ferrari, wir sind mit Kompetenz und Leidenschaft für Sie da.

Eberlein Automobile GmbH
Leipziger Straße 282-286
34123 Kassel
T. 05 61 - 51 19 70
ferrari-kassel.de

EDITORIAL



Liebe Ferraristi,

Das 75. Jubiläumsjahr von Ferrari begann für uns Tifosi mit einem Paukenschlag: Doppelsieg beim Großen Preis von Bahrain nach exzellenten Vorstellungen von Charles Leclerc und Carlos Sainz. Gut – ein bisschen Glück war auch im Spiel, oder sagen wir besser: Pech für jemand anderen, aber die Formel 1 ist nun mal kein Ponyhof, und wie sich verlieren anfühlt wissen unsere Jungs seit Japan 2019.

Die sehenswerten Erfolge der ersten Rennen gehen zu einem nicht unerheblichen Teil aber auf das Konto des neuen F1-75, bei dem die Entwicklungsmannschaft auf Anhieb fast alles richtig hinbekommen hat. Mit dem Ground-Effect-Hoppeln auf den Geraden hatten irgendwie alle Teams zu kämpfen, aber die Ingenieure um Teamchef Mattia Binotto haben ihren jüngsten Monoposto – übrigens den 68. seit Gründung der Formel 1 – offenbar besser im Griff, weil sie ihn besser verstehen. Wenn die Konkurrenz, allen voran Red Bull Racing, nach anfänglichen Patzern nun auf die Roten aufschließt, so ist das allein noch kein Grund zur Sorge, solange Ferrari diesen einen kleinen Vorsprung behält.

Der zweite Paukenschlag des Jubiläumsjahres erklang für den 296 GTS, der zwar so schnell nicht in die Showrooms der Händler kommen wird, aber schon einmal die Wunschlisten-Hitparade für den nächsten Sommer anführen dürfte. 830 derart hinreißend verpackte Pferdestärken findet man schließlich nicht an jeder Straßenecke. Schon eher auf abgesperrter Renn- oder Teststrecke, zum Beispiel in Fiorano, wo unser Autor dem 812 Competizione die Sporen geben durfte. Hier ist der hochtourige V12-Sauger in seinem Element und noch betörender als auf Landstraße oder Autobahn.

Mit dem 60. Geburtstag des 250 GTO und dem 40. Todestag des unvergessenen Gilles Villeneuve begehen wir in dieser Ausgabe noch zwei weitere Jubiläen, und eine Reisereportage vom nördlichsten Zipfel Europas rundet das weit gefasste Themenspektrum ab.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen in der Ferrari-Saison 2022!

Con saluti cordialissimi

Franz-Christoph Heel

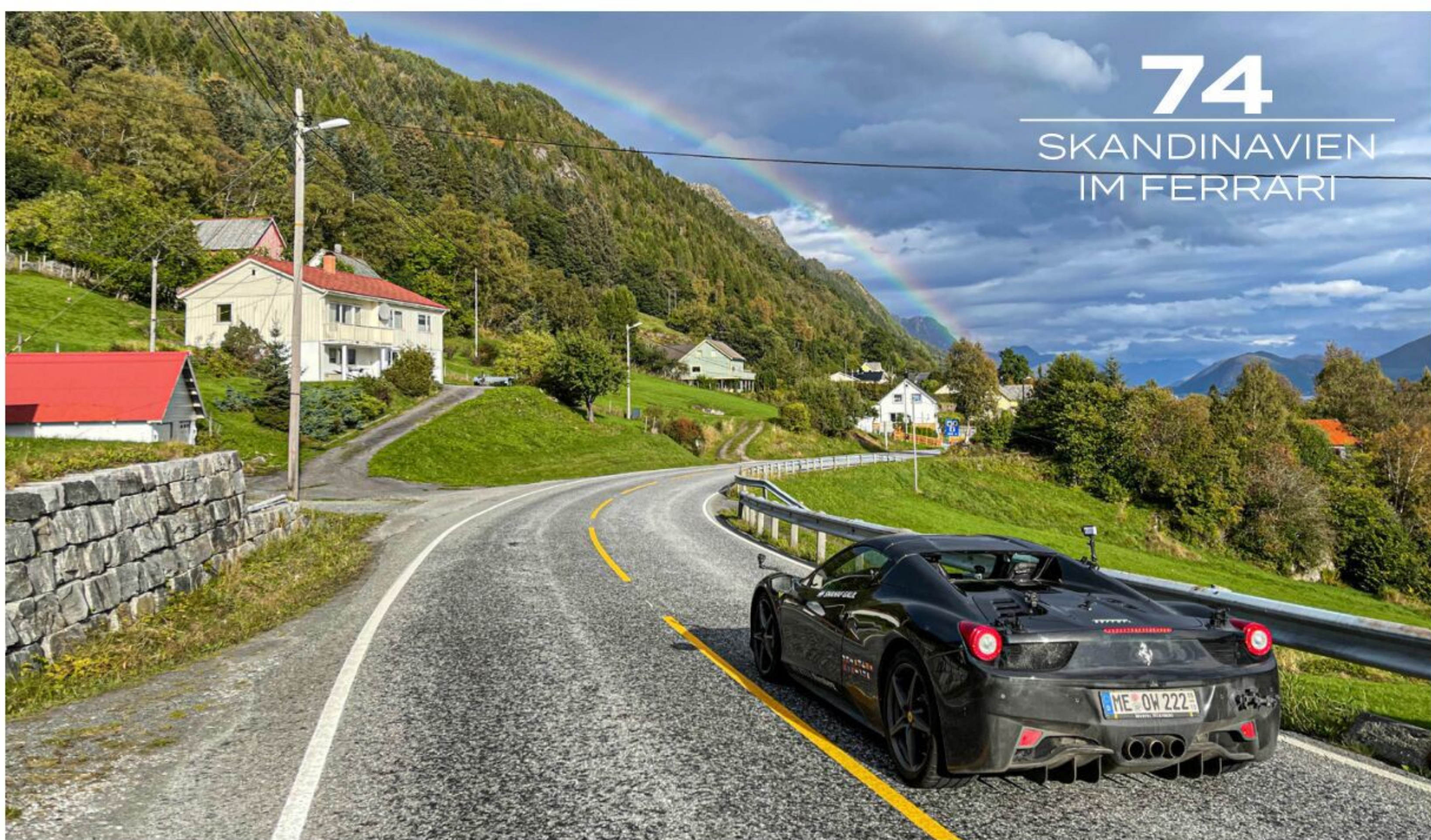
BESUCHEN SIE UNS ...



www.maranello-world.de



[maranello-world](https://www.instagram.com/maranello-world)



2-2022

INHALT

NEUE UND
KLASSISCHE
FERRARI AUS
SIEBEN JAHR-
ZEHNEN

- 6** NEWS & SZENE
Nachrichten und Termine.
- 12** PREMIERE: RML SWB
Die spinnen, die Briten: RML baut eine Hommage an den SWB mit der Technik des 550 Maranello.
- 18** RACING: DTM
AF Corse hält in Portimao die Ferrari-Fahne hoch.
- 20** PROVA 296 GTB
Der neue „kleine“ Ferrari mag zwar nur sechs Zylinder haben, langt aber kräftig hin. Und jetzt gibt es ihn auch als 296 GTS.
- 32** FORMEL 1
Der Auftakt zur Ferrari-Saison verlief so positiv wie lange nicht mehr. Der neue F1-75 scheint auf Anhieb gut gelungen.
- 42** 60 JAHRE 250 GTO
Zum Auftakt der Jubiläumsserie ein Fahrbericht vom einzigen jemals neu nach Deutschland ausgelieferten 250 GTO.
- 52** 812 COMPETIZIONE
Noch nie wurden 830 PS aus zwölf frei atmenden Zylindern so hemmungslos in Szene gesetzt. Ein Bericht von der Ferrari-Teststrecke in Fiorano.
- 64** FERRARI IN LE MANS
1961 gelang Olivier Gendebien der dritte Sieg an der Sarthe für Ferrari.
- 66** GILLES VILLENEUVE
Vor vierzig Jahren verlor die Welt im Qualifying zum GP von Belgien einen der talentiertesten Fahrer – und Ferrari eine unvergessene Identifikationsfigur.
- 74** SKANDINAVIEN
Kilometerfresser wählen normalerweise bequemere Autos als den 458 Spider – und sie würden den fragilen Mittelmotor-Flitzer kaum auf Schotterpisten ans Nordkap scheuchen...
- 82** RETROMOBILE
Nach einer Corona-Zwangspause öffnete die französische Klassiker-Leitmesse wieder ihre Pforten.
- 86** CLUBSZENE
Der Ferrari Owners' Club Switzerland bereitet sich auf sein 50. Jubiläum vor.
- 88** MODELLISMO
Modell-Neuvorstellungen in den populären Sammler-Maßstäben 1:18 und 1:43.
- 96** FERRARI KLASSIKER PREISGUIDE
Aktuelle Notierungen, ermittelt in Zusammenarbeit mit den Spezialisten von Classic Data.



Ihr Versicherungsspezialist
für Fahrzeuge aller Art



Allfinanz
Deutsche Vermögensberatung

Regionaldirektion
Herbert Klink

Telefon 08433 389
www.Herbert-Klink.allfinanz

CHARLES LECLERCS UHR GESTOHLEN

Einen hohen Preis für seine Popularität musste der Top-Pilot der Scuderia zahlen: Am Montag vor dem Grand Prix der Emilia Romagna war der Meisterschaftsanwärter mit seinem Fitness-Coach im toskanischen Badeort Viareggio unterwegs, wo er einigen Fans begegnete. Charles nahm



sich Zeit für Selfies und Autogramme und musste hinterher feststellen, dass man ihm im Gedränge die Uhr vom Arm geklaut hatte. Dabei handelt es sich um ein

für ihn personalisierte RM 67-02 Automatik von Ferrari Timing Partner Richard Mille mit weißem TPT-Quarz-Gehäuse und skelettiertem Uhrwerk im Wert von knapp 200.000 Euro – wenn man überhaupt eine kriegt.



FERRARI-MODE AM RODEO DRIVE

Ferrari expandiert kräftig in den Bereich Mode und Lifestyle und hat am Rodeo Drive in Los Angeles einen neuen Store eröffnet. Die von Creative Director Rocco Iannone entworfene Damen- und Herrenmode inklusive Schuhe, Brillen und Taschen sind mutige Fashion Statements. Das Echo der Ferraristi auf die unkonventionell gestalteten und teilweise aus innovativen Materialien gefertigten Kleidungsstücke fällt bislang eher zurückhaltend aus ...



BIBLIOTECA

LORENZO GUGLIELMONE

FERRARI – TUTTE LE VITTORIE NEI CAMPIONATI INTERNAZIONALI 1951 - 2020



„Definitiv eine lohnende Ergänzung für die Bibliothek eines jeden Historikers, und selbst für Amateure ein leicht verständliches Nachschlagewerk, das siebzig Jahre Ferrari-Renngeschichte umfasst.“ (Keith Bluemel)

Das querformatige Buch ist in Italienisch gehalten, aber auch wenn Sie die Sprache nicht beherrschen, sprechen die Fakten für sich selbst! Es handelt sich im Wesentlichen um eine chronologische Auflistung aller internationalen Rennsiege, die Ferrari zwischen 1951 und 2020 errungen hat. Vorangestellt ist ein Abschnitt, in dem die verschiedenen Titel aufgeführt sind, d.h. die Fahrer- und Konstrukteurs-Weltmeistertitel sowie alle Meisterschaften und Serien, sowohl in der Gesamtwertung als auch in der Klasse, wiederum in Form einer Auflistung nach Jahren. Jedes behandelte Jahr enthält Informationen über die gewonnenen Rennen, Fahrer, Modell und Fahrgestellnummer und stellt somit eine leicht zugängliche Referenzquelle für die Erforschung der Geschichte einzelner Autos und/oder Fahrer dar. Ohne jedes einzelne Ergebnis im Detail überprüft zu haben scheint das Buch sehr gründlich recherchiert zu sein. Ein kurzer Blick auf Autos, über die ich kürzlich geforscht und geschrieben habe, zeigt jedoch, dass die Fakten mit dem übereinstimmen, was mir bekannt ist.

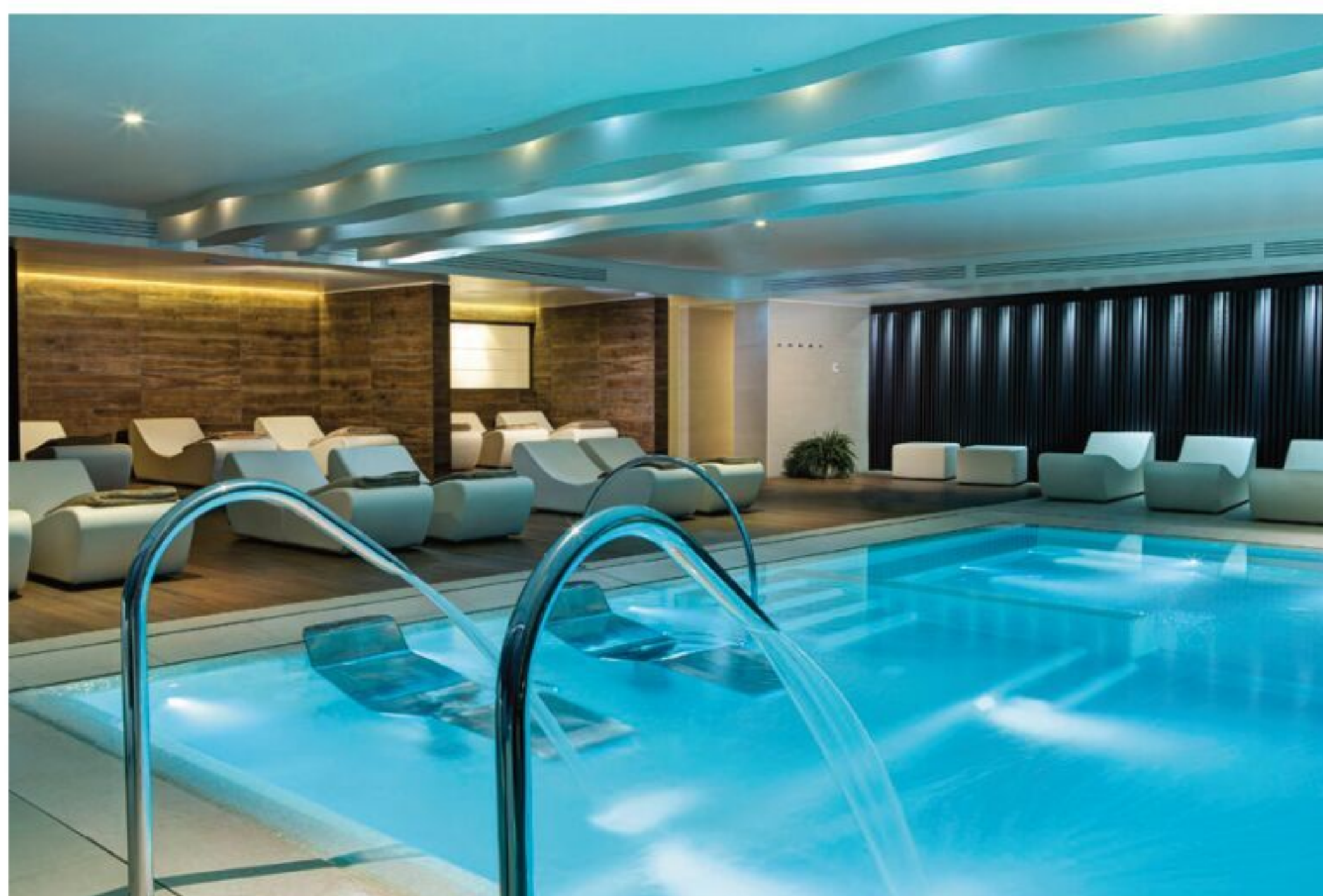
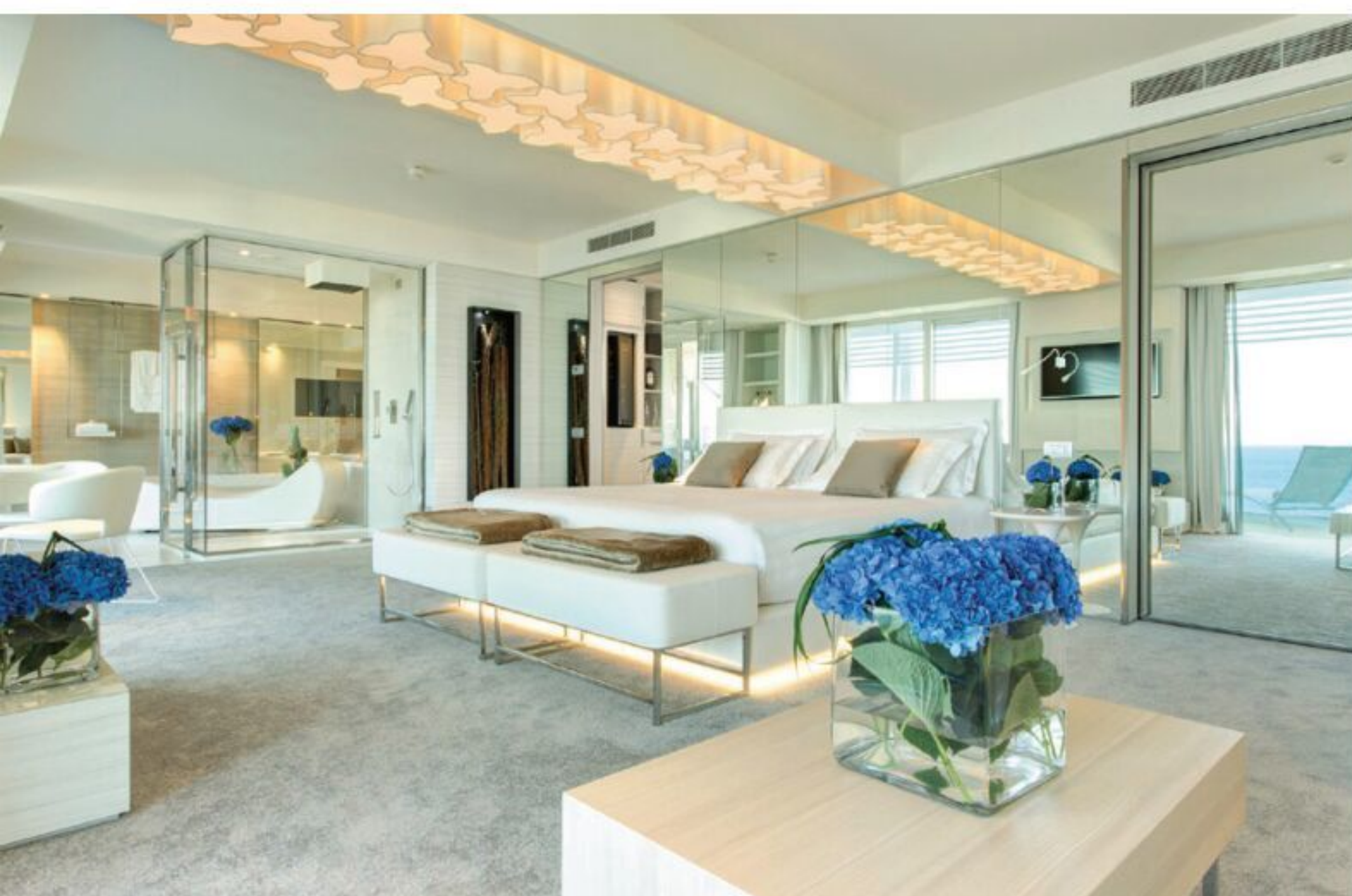
ISBN 979-12-20328-96-8, Preis: 75 Euro zzgl. Porto
Erhältlich z.B. unter www.maranellocollection.com

ALMAR

JESOLO

FIVE STAR RESORT & SPA

Entdecken Sie sich wieder.
In einer zeitlosen Umgebung.



MEMBER OF
HEALING HOTELS
OF THE WORLD

Almar Jesolo Resort & Spa - Via Dante Alighieri 106 - Lido di Jesolo, Venedig - Italien
T. +39 0421 388119 | booking@almarjesolo.com | almarjesolo.com

L.V.X.™

Preferred
HOTELS & RESORTS


FERRARI 296 GT3:

DIE ZUKUNFT HAT BEGONNEN



Am 12. April debütierte der 296 GT3 auf der Teststrecke in Fiorano, gefahren von Alessandro Pier Guidi und Andrea Bertolini. Der amtierende Langstrecken-Weltmeister übernahm die erste Testfahrt, danach wechselten sich die beiden Fahrer am Steuer ab. Das Testprogramm wurde am nächsten Tag fortgesetzt und von Ferrari-Chef Benedetto Vigna aufmerksam verfolgt, der sich von Antonello Coletta, dem Leiter der Arbeitsgruppe Attività Sportive GT, aus erster Hand über die Fortschritte des Entwicklungsprogramms informieren ließ.

Der 296 GT3 tritt das Erbe des 488 GT an, dessen Karriere mit der bevorstehenden Reglementänderung 2023 zu Ende geht – nach sieben überaus erfolgreichen Jahren.

Coletta zeigte sich am Ende des ersten Arbeitstages auf der Strecke sehr zufrieden: „Der 296 GT3 hat noch eine lange Testphase vor sich, aber die ersten Ergebnisse sind bereits absolut positiv.“ Zufrieden äußerten sich auch die Fahrer, die das neue Auto unter der Leitung von Ingenieur Ferdinando Cannizzo getestet haben. „Der 296 ist sehr angenehm zu fahren, und die ersten Eindrücke sind sehr gut, auch wenn wir bislang nur Funktions- und Zuverlässigkeitsdaten gesammelt haben“, sagt Pier Guidi, und Bertolini bestätigt: „Die Erwartungen sind natürlich sehr hoch. Es ist wichtig, die Qualitäten eines Autos zu verstehen, das nicht nur die Bedürfnisse der Profis erfüllen muss, sondern auch die der weniger routinierten Gentlemen-Fahrer, die es im Rennen einsetzen wollen.“  [MARCO VITALI]



Seit Mitte April läuft der Nachfolger des erfolgreichen 488 GT im praktischen Fahrversuch. Als Basis dient der neue 296 GTB mit seinem Biturbo-Weitwinkel-V6 und zusätzlicher elektrischer Unterstützung.

MR MARVIS

AMSTERDAM



NUE: DIE LEINENSHORTS

MR MARVIS stellt die Leinenshorts vor: perfekte Shorts für die wärmsten Tage des Jahres. Die Leinenshorts sind aus Leinen, Bio-Baumwolle und Elasthan hergestellt. Das macht unsere neusten Shorts sehr leicht und luftig und somit auch sehr angenehm zu tragen. Mit acht Farben gibt es für jeden Geschmack den passenden Stil. Für welche entscheidest du dich?



BESTELLE JETZT AUF [MRMARVIS.DE](https://www.mrmarvis.de)

SONDERAUSSTELLUNG IN MODENA: **FERRARI FOREVER**

Zum 75. Firmenjubiläum bestückt Ferrari eine Sonderausstellung mit den schönsten Modellen, die in den letzten Jahren in den Werkstätten der Abteilung Ferrari Classiche restauriert und zertifiziert wurden. Im Museo Enzo Ferrari in Modena werden neben 15 vierrädrigen Exponaten auch zahlreiche Exponate aus dem Firmenarchiv gezeigt, illustriert und erklärt anhand ausführlicher Texttafeln. Die Ausstellung läuft das ganze Jahr über voraussichtlich bis Ende Februar 2023. Informationen im Internet unter www.museomodena.ferrari.com

75 Jahre Ferrari illustriert an perfekt restaurierten Preziosen aus der hauseigenen Klassik-Abteilung.



TERMINE 2022



St. Tropez, mit Rennstreckenbesuch in Le Castellet, Gastro- und Hotellerie nur vom Feinsten. Limitiert auf 35 Teilnehmer!
Info: happyfewracing.com

7.-8. JUNI

Challenge and GT Days

Heinz Swoboda lädt zum „Fröhlichen Anblasen“ an den österreichischen Red Bull Ring. Ausgeschrieben als Gleichmäßig-

keitsveranstaltung, kein Rennen. Offen für ehemalige Renn- und Challenge-Ferrari (und Maserati) der letzten 30 Jahre.
Info: www.fchgt.com

20.-26. JUNI

22. Internationales Sportwagenfestival Velden am Wörthersee

Info: www.kasperteam.at

29.-31. MAI

Cavallino Classic Modena

Drei Tage im Zeichen des springenden Pferdchens: Am Sonntag große Ferrari-Parade auf der Piazza Roma in der Innenstadt von Modena, am Montag Concours d'Élégance vor der Casa Maria Luigia und am Dienstag eine geführte Ausfahrt durch das Hinterland von Modena.

Info: www.cavallino.com/concorso-di-modena

5.-7. JUNI

35 Jahre F40

Jubiläumsveranstaltung zum 35. Geburtstag des F40, angesiedelt rund um





30. JUNI - 3. JULI

Le Mans Classic

Nach der Corona-Zwangspause darf der traditionsreiche Langstreckenkurs an der Sarthe wieder die ambitionierten Sammler klassischer Renngeräte willkommen heißen. Neben der Strecke locken (quasi) rund um die Uhr Veranstaltungen von und mit großen Markenclubs, Auktionen und Demonstrationsfahrten. Ideale Infrastruktur für Camper.

Info: www.lemansclassic.com

22.-24. JULI

Passione Ferrari Hockenheim

Nach zweijähriger Pandemie-bedingter Auszeit kehrt die größte Ferrari-Kundenveranstaltung in Zentraleuropa an den Hockenheimring zurück. Ferrari präsentiert die komplette Modellpalette und zeigt zahlreiche Klassiker sowie echte Renn- und GT-Sportwagen. Ferraristi können die Rennstrecke benutzen – entweder mit dem eigenen Wagen oder in einem der zur Verfügung stehenden Testexemplare. Kontakt und Terminbuchungen bitte über den Ferrari-Händler.

Info: www.ferrari.com/de-DE/auto/passione-ferrari-hockenheim-2022

16.-18. SEPTEMBER

Rallye Père et Fils

Das erfolgreiche Konzept ist unseren Lesern wohl bekannt als „Padre e Figlio“. Die Herbsttour führt Väter und Söhne indes nicht durch Italien, sondern durch die französischen Seealpen rund um Monaco.

Info: www.happyfewracing.com

15.-18. SEPTEMBER

12. Internationales Sportwagenfestival Kitzbühel

www.kasparteam.at

25. SEPTEMBER

Chantilly Arts & Elegance

Der größte und wohl auch am spektakulärsten inszenierte Concours d'Élégance auf dem europäischen Festland, eingebettet in die Parklandschaft des königlichen Schlosses Chantilly (100 km nördlich von Paris), garniert mit einem unterhaltsamen und stilvollen Rahmenprogramm für die ganze Familie.

Info: www.chantillyartsetelegance.com

1. OKTOBER

XE Exclusive Cars Auktion

Langenthal (CH)

Das architektonisch interessante „Meilenstein“ hat das Zeug zu einem neuen Zentrum für Automobile und Kulinarik in der Nordschweiz. In Langenthal kommen Anfang Oktober hochkarätige Ferrari unter den Hammer, die Einlieferungsfrist hat bereits begonnen.

Info: www.xe-exclusivecars.com

2.-7. OKTOBER

Modena

Cento Ore

Die sportliche geprägte Veranstaltung hat sich zu einer veritablen „Tour Auto“ quer durch Norditalien entwickelt und führt das Teilnehmerfeld von Milano Marittima nach Florenz und abschließend nach Modena mit zahlreichen Sonderprüfungen. Dazwischen liegen Rennstreckentermine in Imola, Misano und Mugello.

Info: www.modenacentoore.canossa.com

Mario Bernardi
Klassische Automobile GmbH



Ferrari 246 GT Dino L-Serie

Ferrari 212 Export Vignale Berlinetta 1951 hellblau/beige	Ferrari 275 GTB/4 1967 anthrazit/schwarz	Ferrari 365 GTB/4 Daytona 1972 dkl.-grau/schwarz
Ferrari 250 GT PF Coupé 1960 rot/schwarz	Ferrari 330 GTC 1967 azzurro/nero	Ferrari 365 GTC/4 1973 schwarz/beige
Ferrari 250 GT Cabrio Pininfarina Serie II 1960 silber/rot	Ferrari 246 GT Dino L-Serie 1970 helblau/schwarz	Ferrari 512 BB 1980 rot/schwarz
Ferrari 250 GT Cabrio Pininfarina Serie II 1961 grau met./rot	Ferrari 365 GT 2+2 1970 dkl.-grau/schwarz	Ferrari 430 GT 3 2007 rot-blau/schwarz
Ferrari 250 GT/L Lusso 1964 grün met./schwarz	Ferrari 365 GTS/4 Daytona Spider 1971 rot/beige	Lamborghini 400 GT 2+2 1966 grigio argento/nero
Ferrari 330 GT America 1964 dkl.-blau/dkl.-blau	Ferrari 365 GTB/4 Daytona 1972 rot/schwarz	Mercedes 280 SL 1970 weiß/schwarz

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

RML SWB

GRAN TURISMO CON BRIO

DIE FIRMA RML IN MILBROOK, ENGLAND, BAUT EINE SPEKTAKULÄRE HOMMAGE AN DEN 250 GT SWB MIT DER TECHNIK DES 550 MARANELLO, DIE MIT 5,5-LITER-V12 UND 480 PS DEM KLASSISCH ANGEHAUCHTEN GRAN TURISMO MÄCHTIG BEINE MACHT.

Mein Blick fällt auf die offenbar hastig mit Planen abgedeckten Teile in der Ecke der Werkstatt. „Wir arbeiten gerade am P38“, gesteht Michael Mallock, CEO der RML Group. Er meint „Project 38“, das achtunddreißigste komplette Auto von RML, aber davon haben wahrscheinlich die wenigsten gehört.

Der Name RML ist untrennbar verbunden mit dem Thema Motorsport, wenn auch der Rennsport heute vielleicht noch 10 % des Geschäfts ausmacht. Der Rest ist geheime Ingenieursarbeit, die großen Herstellern hilft, neue Modelle in die Ausstellungsräume, auf die Straße und auf die Rennstrecke zu bringen.



Bei allem Respekt vor dem historischen Vorbild kann es sich der RML SWB nicht leisten, auf die Annehmlichkeiten der modernen Fahrzeugtechnik zu verzichten.

Der RML SWB ist also ein Vorzeigefahrzeug, um potenziellen Kunden die Bandbreite der Möglichkeiten und Fähigkeiten aufzuzeigen. Er ist aber auch ein Beispiel für Mallocks Vorstellung von einem fahraktiven Sportwagen alter Schule. Seine Ingenieure waren schon drauf und dran, einen Supersportler auf die Räder zu stellen, bevor er erkannte, dass er eigentlich einen anderen Ansatz verfolgen wollte.

EINE TIEFE VERNEIGUNG

Es ist nicht schwer zu erkennen, woher die Inspiration für das Design des RML SWB stammt, auch der Name lässt kaum Zweifel aufkommen. Die optische Anlehnung an den Ferrari 250 GT SWB ist auch beabsichtigt, denn sie beschreibt exakt, was Michael Mallock antreibt: Der Gedanke an den ultimativen Gran Turismo.

30 Exemplare will RML bauen, und dafür braucht es 30 Spenderfahrzeuge vom Typ 550 Maranello. So ein Totalumbau ist aufwendiger und komplexer als eine Neukonstruktion, doch nur so ist es dem Unternehmen möglich, das Auto weltweit zum Verkauf anzubieten, ohne kostspielige Homologationsverfahren zu durchlaufen. Michael Mallock wehrt sich gegen die geringschätzigste Beschreibung „umgebauter Maranello“, obwohl der Wagen so konst-



ruiert wurde, dass vieles vom Originalfahrzeug übernommen werden konnte und er so von jedem Ferrari-Spezialisten gewartet werden kann.

Mancher Ferrarista mag den Verlust von einem Prozent der rund 3000 gebauten 550 Maranello beklagen, aber im RML SWB erhalten die dreißig Autos ein zweites Leben – und zwar ein sehr attraktives. Die Technik der Spenderfahrzeuge wird komplett überholt, jedes Bauteil wird komplett zerlegt und gegebenenfalls in seinen Neuzustand zurückversetzt. Der RML SWB muss das gleiche strenge Testprogramm nach Industriestandard durchlaufen wie alle anderen Fahrzeuge des Unternehmens.

Die Karosserie besteht vollständig aus Karbonfaser und ist mit dem Stahlchassis des 550 Maranello verbunden. Die Toleranzen sind unglaublich eng, selbst bei diesem Prototyp, der zu 85 % fertiggestellt ist. Ich habe jedenfalls schon einige Serienautos gefahren, die nicht so gut verarbeitet waren wie der RML SWB.



Die Zitate der legendären 250 GT Berlinetta „a passo corto“ sind unübersehbar. Die Proportionen stimmen indes nur, solange das Original nicht zum Vergleich danebensteht.

KLASSISCHE MODERNE

Der Innenraum ist wunderschön verarbeitet und erinnert in vielen Details an den Ferrari 250 GT SWB, bietet aber eine Ausstattung, die den heutigen Erwartungen an Luxus und Funktionalität entspricht. Das Cockpit ist geräumiger als früher, und die Sitze bieten einen angenehmen Komfort. In der Mitte des Armaturenbretts befinden sich unter den Lüftungsdüsen eine Reihe von blind erfühlbaren Schaltern, während das Lenkrad nicht mit Zusatzaufgaben überfrachtet wird. Auf dem Getriebetunnel thront ein Schalthebel in offener Kulisse, der dem analogen Reiz eines klassischen Ferrari huldigt. Aber es gibt auch ein Zugeständnis an unser digitales Zeital-

ter: Der RML SWB ist mit einem aufklappbaren 7-Zoll-Touchscreen ausgestattet, der mit voller Smartphone-Konnektivität und Navigation über Apple CarPlay und Android Auto aufwartet.

Beim Anlassen des Motors erklingt ein tieferes V12-Timbre, als ich es von der Fahrt mit einem 550 Maranello in Erinnerung habe. Dabei ist es nicht so vordergründig, dass es dominant oder ablenkend wirkte, sondern kultiviert und ansprechend, wobei der Motorton perfekt zu der Umgebung passt, in der ich mich befinde. Die Kupplungsfunktion ist gut abgestimmt und leicht dosierbar, und der kräftige Motor macht das Manövrieren schon bei niedrigen Drehzahlen zu einem Kinderspiel. Diese Leichtigkeit ist der Schlüssel zur At-






traktivität des RML SWB: Er ist mitreißend und interessant zu fahren wie ein Klassiker, aber ohne die oft notwendigen Kompromisse in Sachen Komfort, Kraft und Kontrolle.

Der RML SWB ist schnell, wenn es sein Fahrer will, aber er erreicht seine Geschwindigkeit nicht auf die Art aktueller Sportwagen, bei denen man oft in Ehrfurcht vor der schieren Beschleunigungskraft und der überdirekten Lenkung erstarrt – dabei wird man doch lediglich von hyperaktiven Assistenzsystemen und dominanter Technologie in die Knie ge-

zwungen. Der RML SWB bietet jederzeit ein viel tiefer empfundenes Fahrgefühl, bei dem der Fahrer nicht zur Nebensache wird, sondern die Schlüsselrolle spielt, wie es sich gehört.

Dafür ist mancher auch bereit, tief in die Tasche zu greifen, denn die Hommage an den „Short Wheel Base“ ist kein billiges Vergnügen: Knapp 1,35 Millionen Pfund zuzüglich Steuern verlangt RML für den nach Kundenwunsch individualisierbaren Wagen. 

[KYLE FORTUNE]

Mit 480 PS aus 5,5 Litern Hubraum ist die RML-Hommage an den SWB deutlich üppiger motorisiert als die Inspiration von 1960.



OSMIUM - DAS EWIGE METALL

WERTENTWICKLUNGEN UND EIN KLEINER AUSBLICK

Osmium ist in seiner kristallinen Form der Superstar auf dem hochexklusiven Markt der Edelmetalle geworden. Und das in nur acht Jahren, denn erst seit 2014 kann man es kristallisieren und damit handeln und es als Sachanlage einlagern. Das letzte und teuerste und seltenste und, nicht zu vergessen, das schönste Edelmetall startet durch.

Krieg in Europa und eine unsichere Zukunft der Weltwirtschaft. Rohstoffpreise steigen in ungeahnte Höhen. Wichtige Baustoffe sind kaum mehr zu bekommen. Holz wird immer teurer. Die Versorgung mit Gas und Mineralöl ist nicht mehr sichergestellt. Die Ausweitung der Folgen des Krieges in der Ukraine nimmt bedrohliche und internationale Formen an.

Man will den Teufel nicht an die Wand malen. Aber man darf die Frage stellen, wo das alles hinführt. Denn jedem wird klar, dass die Welt überbevölkert ist, dass wir auf eine Klimakatastrophe zusteuern und dass mehr und mehr Autokraten die Welt regieren und dabei ausschließlich auf den Vorteil ihrer eigenen Person bedacht sind.

Wir schreiben hier in einem Automagazin, und natürlich mögen wir Sportwagen und spektakuläre neue Technik der automobilen Fortbewegung. Aber auch hier muss klar gesehen werden, dass Automobile im Ernstfall in der Zukunft kein Zahlungsmittel sind, das den Bestand des Vermögens sichern wird. Auch ist allen klar geworden, dass das Ende des Verbrenners eindeutig vor der Tür steht. Auf der einen Seite will man keine drei Euro für Benzin zahlen. Und auf der anderen Seite ist es einfach nicht nachhaltig, Erdöl zu verbrennen.

Mit der Elektromobilität kommen neben einem tollen und spannenden Zukunftsmarkt zwei Einflussfaktoren zur Geltung, die sich auf das letzte der Edel-

metalle stark auswirken.

1.) Sollte Platin nicht mehr so stark gefragt sein, weil die Elektromobilität verstärkt Einzug hält, sinken auch die Osmium-Fördermengen. Einer Abschätzung zufolge werden nicht mehr als insgesamt noch 20 Tonnen zu fördern sein. Diese Ressourcenschätzungen wurden durch die Osmium-Institute erstellt. Allerdings sind realistische Zahlen schwer zu recherchieren und sind immer mit einem hohen Unsicherheitsfaktor behaftet, da einige Staaten ihre Ressourcen und Reserven als Staatsgeheimnis behandeln. Große Überraschungen auf der Angebotsseite erwarten wir nicht. Allerdings wird fleißig mit Staaten verhandelt, die Osmium in ihre Staatsreserven einlegen möchten. Wenn das passiert, dann wird Osmium den Status von extrem selten zu exorbitant selten wechseln.

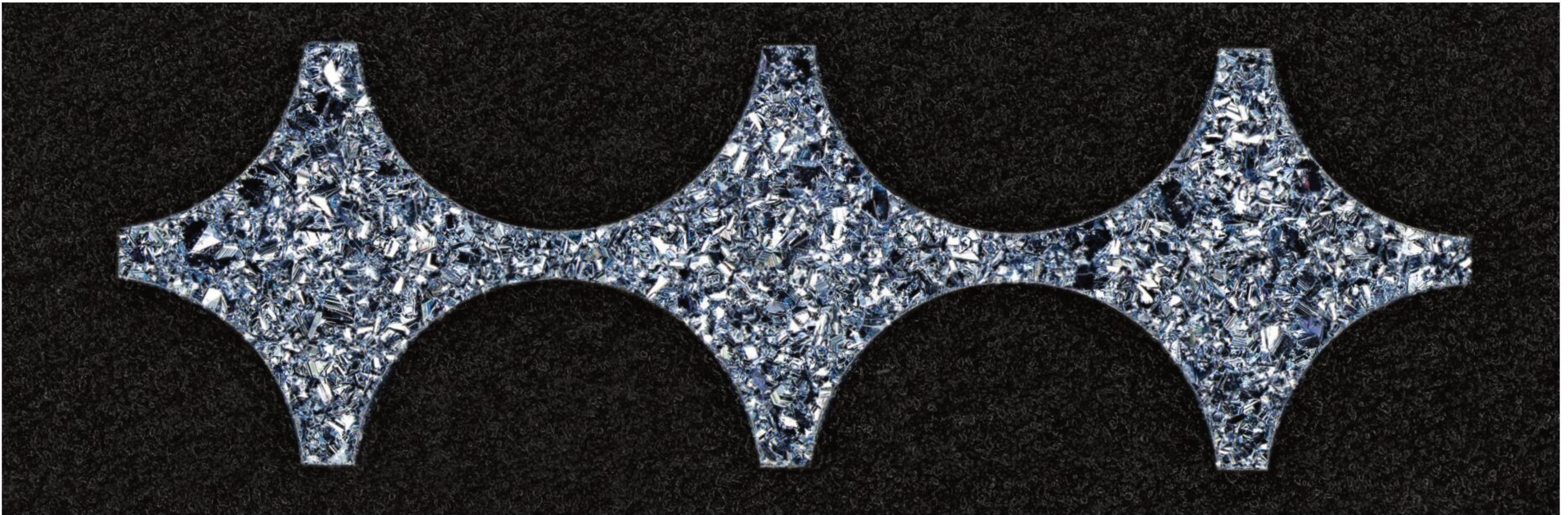
Die Verfügbarkeit von Osmium ist oh-

nehin sehr begrenzt. Und Osmium könnte auf mittlere Sicht auch den Status eines Zahlungsmittels erreichen, welches physisch von einer zur anderen Person weitergegeben werden kann. Denn Osmium wird nicht in Papieren an den Börsen gehandelt, sondern ausschließlich als reale Ware physisch.

2.) Was soll man denn sonst als Sachanlage nehmen? Oldtimer, Bilder, Immobilien oder Metalle mit niedriger Wertdichte sind nicht unkompliziert transportierbar. Wenn man mit seinem Eigentum schnell den Ort wechseln will, dann sind diese Sachanlagen nicht adäquat. Hinzu kommt, dass die Echtheit als Nachweis geführt werden muss, wenn man die Waren an eine zweite Person verkaufen oder tauschen möchte. Hier kann Osmium seine Vorteile voll ausspielen. Es besitzt die höchste Wertdichte aller Stoffe und kann einfach transportiert wer-



Der Osmium-Identifikation-Code ist der Garant gegen versuchte Fälschungen



Starrings entsprechen in der Welt des Goldes der brechbaren Splitbar

den. Auf der anderen Seite gibt es keinerlei Möglichkeit, Osmium zu fälschen. Seine Kristallstruktur ist als nanometer-genauer Scan in der Osmium-Welt-Datenbank abgelegt. Sie ist bereits auf einem Quadratmillimeter kristalliner Fläche um mehr als das 10.000-fache sicherer als ein biologischer Fingerabdruck.

Der Zweitmarkt: Zudem entsteht gerade ein spannender Zweitmarkt für Osmium, den man auf den sogenannten Osmium-Marketplaces beobachten kann. Edelmetalle gelten seit jeher als verlässliche Sachwertanlage. Gold und Silber könnten allerdings in diesem Jahrzehnt im Anlegervertrauen abgelöst werden. Gründe hierfür sind die Mengenverhältnisse auf der Erde, aber auch weiche Faktoren wie Fälschbarkeit oder Wiederverkaufbarkeit.

Speziell das Thema Seltenheit besitzt noch ein paar andere wichtige Aspekte. Denn es wird kein weiteres Edelmetall nachkommen. Osmium wird als das letzte der acht Edelmetalle in den Sachanlage- und Schmuckmarkt eingeführt. Ein neun-

tes Edelmetall gibt es nicht. Und es kann auch keines mehr entdeckt werden. Auch weitere Abbaugelände sind eher nicht zu finden.

Übrigens gibt es auf dem Osmium-Markt zwei wirklich spannende preistreibende Effekte:

1.) **Der OSMIUM-BIGBANG**

In diesem Szenario geht man davon aus, dass Osmium in den Fördermengen die Nachfrage unterschreiten könnte, wenn Osmium mehr und mehr zur Neige geht oder vielleicht sogar komplett ausgeht. In diesem Fall kann der Preis nicht mehr kontrolliert werden und könnte schnell stark steigen.

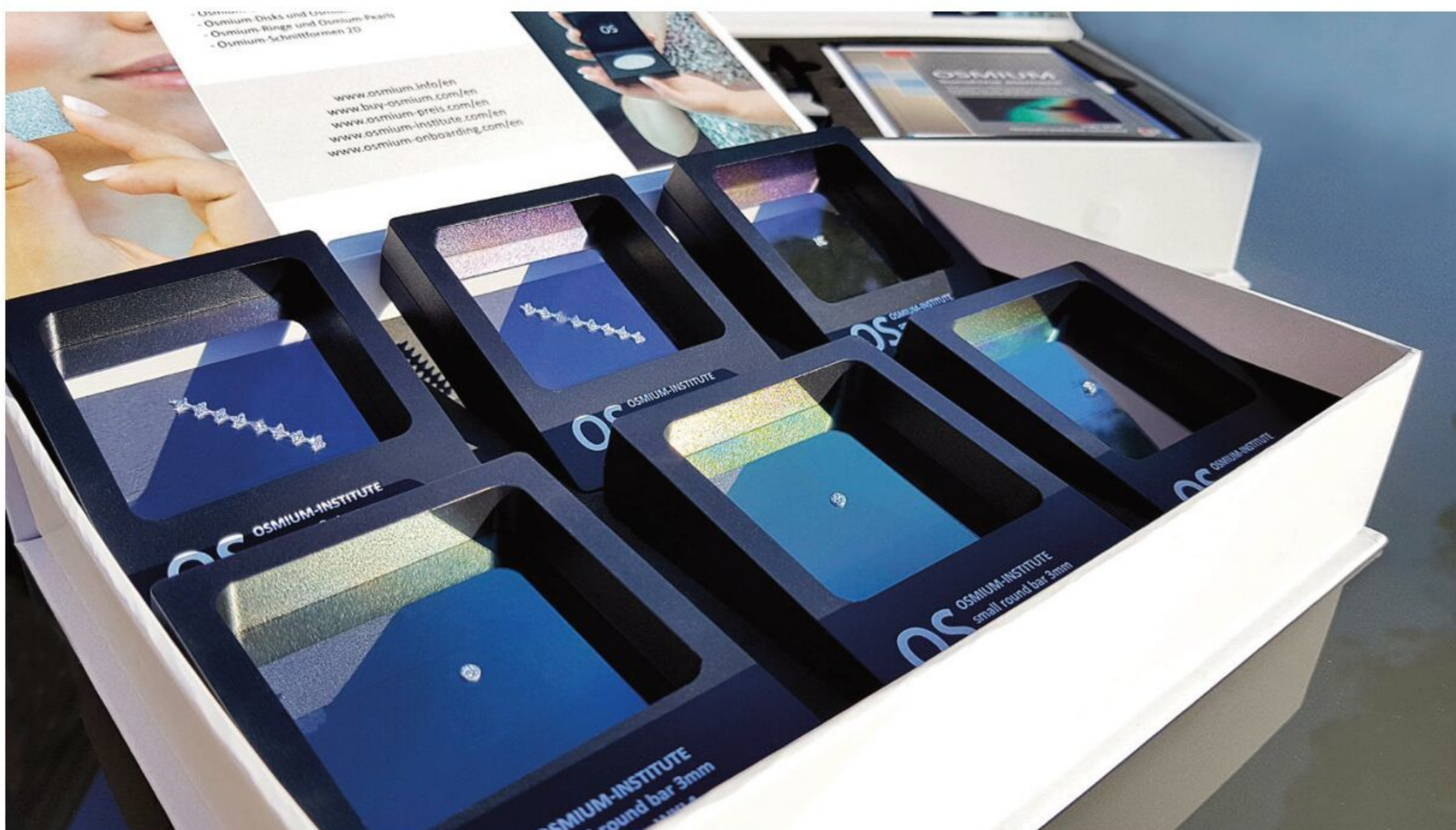
2.) **Der OSMIUM-THINOUT**

Jedes Jahr geht eine bestimmte Menge von Osmium, zurzeit circa 3 Prozent, in die Schmuckproduktion. Wenn und falls der Osmium Bigbang eintritt, wird Osmium knapp sein. Sehr knapp. Aber die Produktion an Schmuck wird wohl weiter-

gehen oder sogar steigen. Das bedeutet, dass die absoluten Mengen an Osmium, die in die Produktion fließen, gleichbleiben oder leicht steigen. Da aber die Gesamtangebotsmenge in diesem Fall stagniert oder sinkt, wird der Prozentsatz der verbrauchten Mengen zu den vorgehaltenen Mengen sich schnell und stark verschieben. Das Ergebnis wird ein immer schneller werdender Verbrauch an Osmium werden. Das Ergebnis könnte die Nichtverfügbarkeit sein. Also der Moment, in dem nichts mehr da ist. Die Auswirkung auf den Preis kann man an alter Kunst ablesen.

Ein Blick auf die bisherige Wertentwicklung zeigt, dass der Osmium-Preis auch nicht mit anderen Anlageklassen oder Rohstoffen und auch nicht mit Edelmetallen korreliert. Vor diesem Hintergrund dürfte eine Beimischung von Osmium in einem größeren Portfolio oder Vermögen eine gute Diversifikation und Wertsicherung leisten. Nachvollziehen können interessierte Anleger das in diversen Gewichtungen unter www.osmium-portfoliotheorie.com.

Den aktuellen Osmium-Preis finden Sie hier, auf www.osmium.com. Die englisch- und deutschsprachige Hotline ist erreichbar über: **+49 89 7 44 88 88 88**. Wer sich vor Ort informieren möchte, kann über die Hotline einen Termin ausmachen und ein Osmium-Institut besuchen. Hier kann man Osmium anfassen und erleben!



Die Verkaufsverpackung steht für lange Lagerung und schöne Präsentation

OSMIUM-INSTITUT
zur Inverkehrbringung und Zertifizierung von Osmium GmbH

DTM

FERRARI VOLL DABEI


BEIM DTM-AUFTAKT IN PORTIMAO SCHAFFTE FELIPE FRAGA VON AF CORSE DEN SPRUNG AUFS PODEST. TOP-FAHRER NICK CASSIDY HATTE SEIN COCKPIT SÉBASTIEN LOEB ZU VERFÜGUNG GESTELLT.

Auch 2022 tritt Ferrari wieder in der DTM an, die sich mit ihrem technischen Reglement seit einem Jahr am Vorbild des Gran-Turismo-Rennsports orientiert. Ferrari schickt zwei von AF Corse aus Parma betreute 488 GT3 ins Rennen, die sich gegen eine starke Konkurrenz von Audi R8 LMS, Mercedes-AMG, BMW M4, Lamborghini Huracán und Porsche 911 behaupten müssen.

AF-Corse-Pilot Nick Cassidy fährt dieses Jahr parallel auch in der Formel E und hatte sich schon vor Beginn der DTM-Sai-

son für einen Start beim Monaco E-Prix verpflichtet. So übernahm in Portimao kurzerhand der neunfache Rallye-Weltmeister Sébastien Loeb das Cockpit des Neuseeländers und trat damit in die Fußstapfen des Motorrad-Profis Valentino Rossi, der in einer ähnlichen Situation auch schon für AF Corse ins Volant gegriffen hat. „Es ist ziemlich hart für mich in der DTM. Das Niveau hier ist sehr hoch“, erklärte Loeb, der sich mit nur 7 Zehntelsekunden Rückstand auf die Pole-Zeit lediglich für Startplatz 21 qualifizieren konnte.

Felipe Fraga, der bei Red Bull Alpha Tauri AF Corse die Nachfolge von Liam Lawson und Alex Albon antritt, musste sich Mirko Bortolotti im GRT-Lamborghini um 60 Millisekunden geschlagen geben, startete aber im ersten Rennen aus der ersten Reihe. Eine Kollision mit dem Audi von René Rast beendete Fragas DTM-Debüt vorzeitig, während Loeb seinen ersten Einsatz immerhin auf dem 16. Rang abschloss.

Rennen zwei am Sonntag verlief in mancherlei Hinsicht geordneter und letzten Endes auch erfolgreicher für Ferrari. Vom dritten Startplatz aus konnte sich Fraga im Lauf des Rennens an Bortolotti vorbeischieben und auf Pole-Setter Nico Müller aufschließen. Für den finalen Angriff auf den Audi R8 vom Team Rosberg reichten am Ende die Reifen nicht, und so begnügte sich der Brasilianer mit einem feinen zweiten Podestplatz. Sébastien Loeb brachte seinen Ferrari auf Platz 18 ins Ziel und gab nach seinem Einsatz erleichtert zu Protokoll, dass vorerst keine weiteren Einsätze in der DTM geplant seien. 

[PETER BRAUN]



Erleichtert: DTM-Rookie Felipe Fraga (oben und unten). Ernüchtert: Rallye-Legende Sébastien Loeb (rechts)





WIR LIEFERN NACH DEUTSCHLAND
UND IN DIE GANZE WELT

GRÖSSTER
UNABHÄNGIGER
LIEFERANT FÜR
FERRARI-TEILE

STÄNDIGER
NACHBAU
VON NICHT
LIEFERBAREN
TEILEN

OFFIZIELLER
HÄNDLER
FÜR HILL
ENGINEERING

ZUVERLÄSSIGKEIT
DURCH UNSERE GRÖSSE
SORGEALT DURCH
INDIVIDUELLE
BETREUUNG

CELEBRATING 39 YEARS FERRARI PARTS EXPERIENCE

SUPERFORMANCE

FERRARI PARTS SPECIALIST

WWW.SUPERFORMANCE.CO.UK CALL +44(0)1992445300

KONKURRENZLOSE
TECHNISCHE
EXPERTISE

EXPRESSSERVICE
TÄGLICH
WELTWEIT
VERSAND

WIR BEWAHREN DEN
KLASSISCHEN FERRARI SPIRIT
SIE ERREICHEN UNSER BÜRO UNTER ADMIN@SUPERFORMANCE.CO.UK



Folgen Sie uns auf facebook.com/superformanceukltd und [instagram @superformance.co.uk](https://instagram.com/superformance.co.uk)



PROVA 296 GTB

O TEMPO, O MORES'

DER V6-MOTOR DES NEUEN FERRARI 296 GTB WIRD VON EINEM ZUSÄTZLICHEN E-MOTOR UNTERSTÜTZT. ZUSAMMEN MACHT DAS 830 PS UND 330 KM/H SPITZE – WAS GENÜGEND ÜBERZEUGUNGSARBEIT LEISTET, DIE NEUE BERLINETTA ERNST NEHMEN ZU KÖNNEN.

TEXT: ROLAND-LÖWISCH | FOTOS: FERRARI, MATTHIAS MEDERER, ROLAND LÖWISCH





Der Tag fängt ja gut an. Noch bevor er richtig beginnt, sollen wir exakt 20 bedruckte Seiten lesen und – kein Witz – genau zehn Unterschriften leisten. Nach flüchtigem Studium der Hauptzeilen wie „Covid...“, „Daten...“, „Führerschein...“ und so weiter und anfänglichem Querlesen lassen wir Ersteres kurzerhand bleiben. Um Letzteres kommen wir allerdings nicht herum. Denn bei Verweigerung droht Ausschluss von der Möglichkeit, den neuen Sportwagen von Ferrari zu fahren und dessen V6 – den ersten „richtigen“ Ferrari-Sechszylinder in einem Straßenauto – kennenzulernen.

Dabei hat Ferrari selbst eine lange V6-Tradition – was Rennwagen angeht: Der allererste Maranello-V6 entstand in 65-Grad-Bauweise und befeuerte 1957 den 1500-Kubik-Einsitzer Dino 156 F2. 1958



Unser Reporter Roland Löwisch genoss die Testfahrten mit dem 296 GTB auf Piste und freier Strecke mit sichtlichem Vergnügen.

folgten Versionen mit größerem Hubraum in Sportprototypen mit Frontmotor – dem 196 S und dem 296 S – und in F1-Autos wie dem 246 F1. Der erste Ferrari mit einem V6-Mittelmotor war 1961 der 246 SP, der unter anderem die Targa Florio im selben Jahr sowie im Jahr darauf gewann. Ebenfalls 1961 sicherte sich Ferrari mit dem 156 F1, der von einem 120-Grad-V6-Motor





angetrieben wurde, den ersten Konstrukteurstitel in der Formel 1. Im Zylinder-V angeordnete Turbolader verwendete Ferrari erstmals 1981 beim 126 CK und 1982 beim 126 C2, der als erstes Auto mit Turbomotor den Konstrukteurspokal der Formel 1 gewann. Ein zweiter Titel folgte 1983 mit dem 126 C3, und seit 2014 wird das V6-Turbo-Hybrid-Konzept sowieso bei allen Formel-1-Rennwagen eingesetzt. Aber in Straßen-Ferrari gab es noch nie einen V6.

DON'T CALL IT FERRARI

Ehe Sie jetzt entrüstet einwerfen, dass im Dino von 1968 doch schon ein V6 von Ferrari steckte, intervenieren wir. Richtig ist, dass der V6 damals von Ferrari gebaut wurde – aber es durfte kein Ferrari-Motor sein. Genauso wie der Dino nur „fast ein Ferrari“ war, wie man in der damals offiziellen Dino-Broschüre lesen konnte. Man wollte die Betonkunden nicht mit etwas enttäuschen, was unter ihrer Würde hätte liegen können...

Heute dürfen die Ferrari-Ingenieure ganz offen stolz sein auf ihren (ersten) V6. Der noch ein bisschen neumodische Elektro-Unterstützung bekommt. Was zusam-

men 830 PS ausmacht. Die auf die Hinterachse losgelassen werden...

Die letzten beiden Sätze nehmen kritischen Ferraristi den Wind aus den Segeln, bevor sie die zwei fehlenden Zylinder montieren können. Spätestens beim Betrachten der herrlichen Karosserie, deren Konturen noch gelungener wirken als die des bereits bildhübschen Roma, sollte man sich damit anfreunden, dass bei Ferrari ein neues Zeitalter angebrochen ist. Wenn auch unter anderem bedingt durch Umweltdiskussionen und gesetzliche Vorgaben.

Der „schnelle Rücken“ des 296 GTB erinnert an den legendären 250 LM, den ersten straßenzugelassenen Ferrari-GT mit Mittelmotor von 1963.



MIT GRÜNEM GEWISSEN

Der V6 treibt nicht nur Ferraris jüngste Berlinetta an, die damit das erste Ferrari-Straßenfahrzeug mit V6-Biturbo und Plug-In-Elektromotor ist, sondern steht für eine komplett neue Generation von Motoren (intern: F163). Es ist auch der erste Ferrari-Serienmotor, bei dem die Turbos innerhalb des V sitzen. Die Folge sind unter anderem eine Literleistung von 221 PS – neuer Rekord für die spezifische Leistung eines Serienfahrzeuges.

Eine sehr schmale Kupplung befindet sich zwischen den beiden hintereinander angeordneten Motoren, um sie im rein elektrischen Fahrmodus zu entkoppeln. Der Verbrenner ist aufgrund seines 120°-Zylinderwinkels leicht und kompakt, die Ansaugwege sind kurz. Da die IHI-Mono-Scroll-Turbolader maximale Drehzahlen von 180.000 Umdrehungen pro Minute und Temperaturen bis zu 1000°C erreichen können, musste Ferrari in diesem Bereich spezielle Aluminiumlegierungen verwenden.

Wie beim SF90 Stradale sind die Zündkerzen und Einspritzdüsen (Systemdruck 350 bar) zentral im Brennraum angeordnet. Die Luftsammler, die normalerweise bei Ferrari immer im V sitzen, haben einen neuen Platz gefunden: zusammen mit den Drosselklappengehäusen seitlich der Zylinderköpfe. Die unter anderem dadurch kürzeren Ansaugkanäle kommen der Leistung zugute. Das gilt auch für die geradliniger ausgeführte Auspuffanlage, die den Abgasen einen geringeren Strömungswiderstand entgegensetzt. Damit der Auspuff die Temperaturen problemlos aushält, ist er aus Inconel gefertigt, eine Stahl-Nickel-Legierung.

Mit einem Zylinderbankwinkel von 120° knüpft der V6 im 296 GTB an alte Ferrari-Traditionen aus der Formel 1 an. Die aufwendige Turbotechnik hat so mehr Platz im Zylinder-V.

TECHNISCHE DATEN FERRARI 296 GTB

MOTOR

Verbrennungsmotor: Biturbo-V6,
120° Zylinderwinkel
Hubraum: 2992 cm³
Bohrung x Hub: 88 x 82 mm
Verdichtung: 9,4:1
Spezifische Leistung: 221 PS/l
Leistung Verbrennungsmotor: 487 kW [663 PS]
bei 8000/min
Drehmoment Verbrennungsmotor: 740 Nm bei
6250/min
Leistung Elektromotor: 123 kW [167 PS]
Systemleistung: 610 kW [830 PS]

KRAFTÜBERTRAGUNG

8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe mit vorgeschaltetem Elektromotor

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

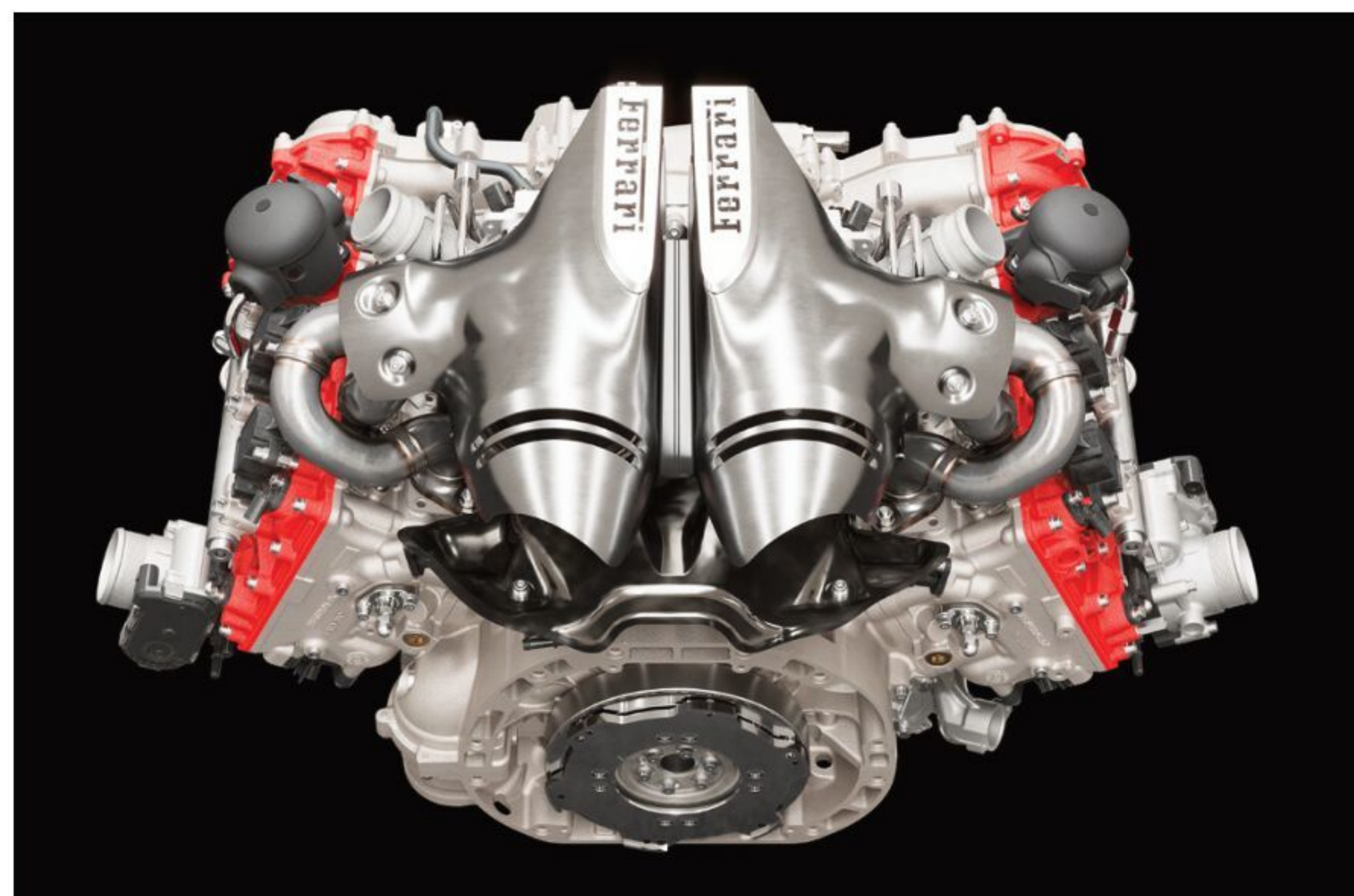
Länge: 4565 mm
Breite: 1958 mm
Höhe: 1187 mm
Radstand: 2600 mm
Leergewicht: 1470 kg
Leistungsgewicht: 1,77 kg/PS
Gewichtsverteilung: 40,5:59,5 (v:h)

FAHRLEISTUNGEN

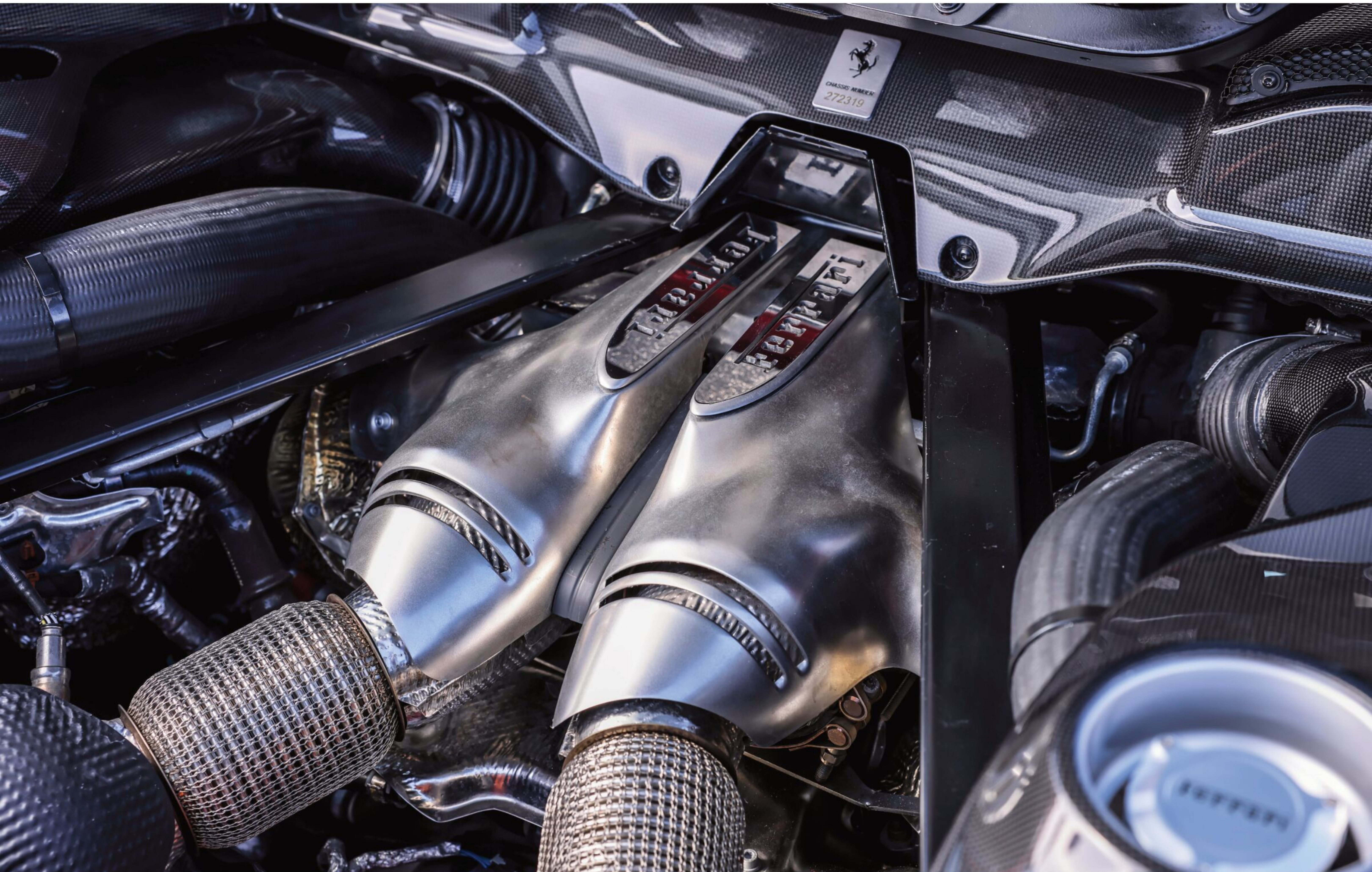
Höchstgeschwindigkeit: über 330 km/h
0-100 km/h: 2,9 s
0-200 km/h: 7,3 s
Rundenzeit in Fiorano: 1:21,00 min

PREIS

266.701 Euro



Die 221 PS Literleistung des V6 sind ein neuer Rekordwert für Serienfahrzeuge.



Der E-Motor leistet 122 kW (167 PS) und stammt direkt aus der Formel 1 - der (staubtrocken) 1470 Kilo wiegende Mittelmotor-Sportwagen kann immerhin bis zu 25 Kilometer rein elektrisch fahren, was für die stille Flucht aus der Bungalowsiedlung frühmorgens absolut ausreicht. Hinzu kommt eine 7,45-kWh-Hochspannungsbatterie. Der E-Motor lädt die Batterie auf, startet den Verbrenner und stellt zusätzliche Pferdchen bereit. Er liefert ein maximales Drehmoment von 315 Nm und man kann mit ihm bis 135 km/h schnell rein elektrisch fahren. Im Hybrid-Modus unter-

stützt der Verbrenner den E-Motor, wenn punktuell mehr Leistung benötigt wird.

KLASSISCHE MODERNE

Optisch erinnert der 296 GTB ein wenig an den 250 LM von 1963. Design-Chef Flavio Manzoni hat es geschafft, trotz der vielen Aerodynamik-Maßnahmen eine bildschöne Karosserie über all die Technik zu stülpen. Ferrari nennt es eine „monolithische, skulpturale Struktur“ mit den wunderbar muskulösen hinteren Kotflügeln,

der Windschutzscheibe im Visierstil à la J50 oder P80/C und einer neuen vertikalen Heckscheibe. Es gibt keine künstlichen optische Effekte, dafür ein zweiteiliges zentrales Auspuffrohr in Motorhöhe.

Im Stand kaum zu sehen ist eine absolute Novität, und zwar der Heckspoiler. Hier wird zum ersten Mal bei Ferrari ein aktives Bauteil nicht zur Verringerung des Luftwiderstands, sondern für die Erzeugung von zusätzlichem Anpressdruck eingesetzt. Laut Ferrari stellt das ein Paradigma, dem ab dem 458 Speciale gefolgt wurde, auf den Kopf. Der aktive Spoiler steckt im hinteren Stoßfänger und sorgt bei 250 km/h für 100 Kilo Abtrieb. Er optimiert somit das Handling und die Bremsleistung.

Auch das Kühlkonzept der Bremsanlage ist neu durchdacht. So sind die Einlassöffnungen für die Kühlluftzufuhr zu den vorderen Bremsen in die Scheinwerfer integriert. Und noch ein Bruch mit Ferrari-üblichen Konventionen: Das Design des Hecks mit der deutlichen Abgrenzung von Dach und hinterer Motorabdeckung, die serienmäßig aus Glas besteht. Das erlaubt ein neues Flügeldesign des Daches.





Der 296 GTB ist der neue „kleine“ Ferrari und setzt nicht nur mit seiner zeitlosen Linienführung, sondern auch mit seiner fortschrittlichen Hybridtechnik Maßstäbe. Assistenzsysteme und Ergonomie stellen das derzeitige Nonplusultra dar.



Der Radstand ist übrigens um 50 Millimeter kürzer als bei den Mittelmotor-Berlinetten vorher, was für größere dynamische Agilität sorgt. Als „Weltpremiere“ feiert Ferrari das ABS Evo zur Traktionskontrolle und -verteilung: Dank Brake-by-Wire wird der Pedalweg auf ein absolutes Minimum reduziert, was den Eindruck der Sportlichkeit steigert, ohne das Pedalgefühl beim leichten Bremsen oder die Effizienz auf der Rennstrecke zu vernachlässigen. Das neue ABS-Steuermodul, das mit einem neuen 6-Wege-CDS-Sensor integriert ist, ermöglicht es, die Grip-Grenzen der Hinterreifen noch weiter zu verschieben. Es sorgt für eine höhere Wiederholbarkeit der Bremswege und verbessert so die Performance beim Einlenken in Kurven.

Das Cockpit erinnert an den SF 90 Stradale mit seiner vollständig digitalen Benutzeroberfläche, die erst nach Drücken des Starterknopfes zum Leben erwacht. Die meisten Funktionen werden im Lenkrad bedient, der Beifahrer hat auf seiner Seite serienmäßig ein Display zum Spielen. Der Leistungsmanagement-Wahlschalter – eigentlich eine schwarze kleine Fläche links auf dem Lenkrad, bei dem nur etwas aufleuchtet, wenn man es berührt – bestimmt die Energieversorgung des Antriebsstranges. „eDrive“ ist reiner Elek-

troantrieb, bei „Hybrid“ (Standardmodus beim Start) arbeiten beide Motoren je nach Bedarf, „Performance“ gilt als ideale Einstellung für druckvolles Fahren mit jederzeit geladener Batterie und „Qualify“ für maximale Leistung ohne Rücksicht auf die Batterieladung.

Anders als im ebenfalls elektrifizierten SF90 Stradale funktioniert der Rückwärtsgang hier konventionell – im großen Bruder wird ja elektrisch zurückgefahren. Eine Achtgang-Doppelkupplung sorgt für blitzschnelle Gangwechsel, wie wir auf der spanischen Rennstrecke Montebelco und auf spanischen Hinterlandstraßen ausprobieren konnten.



Das mit Schaltwippen
bediente Achtgang-
Doppelkupplungsgetriebe
arbeitet wahnsinnig
schnell, fast ohne
Zugkraftunterbrechung.



AB GEHT DIE POST ...


Auf der Rennstrecke können wir dank Launch Control gefahrlos den Raketenstart erleben: 7,3 Sekunden von 0 bis 200 km/h hinterlassen selbst bei hartgesotenen Speed-Freaks ein wunderbares Gefühl im Bauch. Danach kann man perfekt über die Piste wieseln – Schaltblitze (erst rote LEDs, dann blaue) im Lenkrad zeigen an, wann die möglichen 8500 Umdrehungen erreicht sind. Das Spiel am Manettino lässt das Heck in den engen Kurven schwänzeln, dabei hilft auch die Gewichtsverteilung von knapp 60 Prozent hinten und nur 40 Prozent vorne. Unterm Helm ist der Sound gedämpft, aber wunderbar racig. Wenn auch nicht so hoch und schrill wie bei einem V8 oder V12 – obwohl der V6 wegen seiner reinen Obertöne intern „petit V12“ genannt wird. Besonders von außen merkt man jedoch, dass Krawall nicht das Ding des 296 GTB ist. Was sehr zeitgemäß ist.

Viel zu schnell sind die möglichen Runden absolviert, und es geht auf die Straße. Das reine Dahinrollen im Elektromodus ist zwar in einigen Ecken der Welt sozialverträglich, aber leider langweilig und nervt die spanischen Passanten, die nicht nur optische, sondern auch akustische Performance wünschen. Also flugs in den „Performance“-Modus geschaltet – wir erinnern uns: „für druckvolles Fahren mit jederzeit geladener Batterie“ („Qualify“ für maximale Leistung haben wir auf der Rennstrecke genutzt).

Das Gaspedal spricht bei allen Drehzahlen sofort an. Das mit Schaltwippen bedienbare Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe arbeitet wahnsinnig schnell, ohne Zugkraftunterbrechung werden die gewünschten Gänge eingelegt. Schnell vertrauen wir den vielen elektronischen Helfern und der fantastischen Karbon-Bremse, aber die Aufmerksamkeit darf nie nachlassen. Schließlich ist der Wagen trocken (!) 1470 Kilo schwer, woraus mit Be-



triebsstoffen, vollem 65-Liter-Tank und Fahrer wohl leicht mehr als 1,6 Tonnen werden, und die kommen mit Wucht. Auch wenn man das Gewicht in Action nur selten spürt.

Übrigens: Trotz der vielen am Anfang geleisteten Unterschriften ist bis jetzt noch keine Bestellbestätigung von Ferrari auf unseren Tisch geflattert über 266.701 Euro. Auch knapp 30.000 Euro für ein Assetto-Fiorano-Paket (von außen nur erkennbar an zweifarbiger Lackierung und anderen Aero-Splittern vorne für zehn Kilo mehr Abtrieb, sonst unter anderem Kunststoff statt Glasabdeckung über dem Motor, strafferes Fahrwerk, andere Reifen, Vierpunktgurt, aktiver Heckspoiler für 360 Kilo Abtrieb hinten) sind noch nicht abgebucht. Wir waren uns da nicht ganz sicher – es hätten ja auch ein paar Bestellverträge zwischen den 20 Zetteln stecken können... 



Auch wenn die Werbevideos den 296 GTB gerne mit schwänzeln dem Heck zeigen bleibt die Kraftübertragung auch bei forcierter Fahrweise ausgewogen und neutral bis weit in den physikalischen Grenzbereich hinein.

BRANDNEU: FERRARI 296 GTS

GESCHENK DES HIMMELS

MIT DER PRÄSENTATION DER SPIDER-VARIANTE DES V6-MITTELMOTOR-SPORTLERS ERFÄHRT DER EINSTIEG IN DIE MODELLPALETTE IHRE ATTRAKTIVE ABRUNDUNG.




Darauf haben wir alle gewartet: Der 296 GTS mit seinem elektrisch betätigten falt-Hardtop bringt frischen Wind in die erst vor wenigen Monaten präsentierte Sechszylinder-Modellfamilie. Die Modellbezeichnung kombiniert in bester Ferrari-Tradition den Gesamthubraum (2,9 Liter) und die Anzahl der Zylinder mit dem Kürzel GTS für „Gran Turismo Spider“ als Ergänzung zur 296 „Gran Turismo Berlinetta“.

Wie der 296 GTB ist der 296 GTS mit dem neuen 120°-V6-Doppelturbo-Triebwerk mit 663 PS in Verbindung mit einem Elektromotor ausgestattet, der weitere 122 kW (167 PS) zur Verfügung stellt und die Systemleistung auf 830 Pferdestärken steigert. Das Plug-in-Hybridsystem unterstützt in bestimmten Fahrsituationen den Verbrenner mit einem gezielten Leistungsplus und gewährt im rein elektrischen eDrive-Modus eine Reichweite von 25 Kilometern mit Geschwindigkeiten von bis zu 135 km/h.

Das versenkbare Hardtop (RHT) zeichnet in geschlossenem Zustand die Silhouette des 296 GTB exakt nach. Es lässt sich bei einer Geschwindigkeit von bis zu 45 km/h in nur 14 Sekunden elektrisch ein- und ausfahren. Die Trennlinie zwischen der Karosserie und dem Verdeck verläuft oberhalb der B-Säule. Dadurch teilt sich das Klappdach in zwei Hälften, die sich bündig über die Vorderseite des Motors falten. So konnte in den hinteren Teil der Motorabdeckung auch eine Verglasung eingefügt werden, durch die der Weitwinkel-V6 sichtbar ist. Bei versenktem Verdeck wird die Kabine durch eine höhenverstellbare Glasheckscheibe vor Zugluft von hinten abgeschirmt. Das aus dem neuen Dachaufbau und verschiedenen Karosserieverstärkungen resultierende Mehrgewicht gegenüber der Berlinetta beläuft sich auf knapp 80 kg.

Wer die extreme Power des Mittelmotor-Spiders vor allem auf der Rennstrecke voll ausschöpfen will, für den ist der 296 GTS auch mit dem „Assetto Fiorano“-Paket mit diversen Leichtbau- und Aerodynamik-Modifikationen erhältlich.

Über Markteinführung und Preis des 296 GTS war bei Redaktionsschluss noch nichts Konkretes zu erfahren. Da die Berlinetta bereits fast 270.000 Euro kostet, könnte beim Spider durchaus eine „3“ vorne dranstehen.  [PB]



3 MUST ATTEND FERRARI ONLY EVENTS IN 2022



FATHERS + SONS . SAINT-TROPEZ . 13-15 MAY

The programme, the attention to every single detail, the will to surprise, the combination of art de vivre, fine food, the thrill of driving, meeting other crews, special moment between father and son, and the generational diversity of cars give this event such a singular appeal. Undoubtedly will be added a nice complicity between pilot and co-pilot, new friendships and an indelible memory. It should be noticed that all cars have to be different models.



25 FERRARI OWNERS TOGETHER FOR A WEEK . 4-8 OCTOBER

TheRedTour™ will be organized across France, from Champagne to Bordeaux regions including only places with a strongly established reputation or new pepites but also not-open to public areas, meetings as enriching as varied, an indisputable culinary enjoyment. All of this, making this event a cocoon in motion, a parenthesis like there is no other. As for Padre-Figlio™, all cars have to be different models.



35x F40 . SOUTH OF FRANCE . 5-7 JUNE

A palace in Saint-Tropez to meet up and spend the first night. Only particularly entertaining stages. A Relais&Châteaux afterwards. Starred chefs. Driving on the Formula 1 circuit at Le Castellet. An omnipresent attention to detail. For sure, an exceptional moment for a unique occasion. But of course only open to the F40, and limited to 35 crews.

NO TIME TO WASTE

www.HappyFewRacing.com



EINSTAND NACH MASS

MIT EINEM DOPPELSIEG ZUM SAISONAUFTAKT STARTETE DIE SCUDERIA FULMINANT IN DAS ERSTE JAHR DES NEUEN TECHNISCHEN REGLEMENTS MIT „GROUND EFFECT“-AERODYNAMIK. DOCH AUSGERECHNET BEIM HEIMSPIEL IN IMOLA IM VIERTEN RENNEN VERMASSELTE DER HOFFNUNGSTRÄGER DEN TIFOSI DIE PARTY.

TEXT: PETER BRAUN | FOTOS: FERRARI-PRESSEDIENST



Charles Leclerc gewinnt den Großen Preis von Bahrain 2022 vor seinem Teamkollegen Carlos Sainz. Die Scuderia feiert den 85. Doppelsieg in der Formel 1.



Als Ende Februar die ersten Fernsehbilder von den Formel-1-Testfahrten wild wippende Rennwagen auf der langen Zielgeraden von Barcelona zeigten, befürchteten Fans und Techniker

schon das Schlimmste. Die vom Reglement vorgeschriebene neue Aerodynamik beschneidet das Flügelwerk der Boliden und setzt verstärkt auf den „Ground Effect“, bei dem Diffusoren und Kanäle die anströmende Luft unter dem Auto absaugen und dadurch den Anpressdruck auf die Straße erhöhen. Die Effizienz des Systems ist in erheblichem Maße von der Bodenfreiheit des Wagens abhängig, weshalb in den späten 1970er Jahren flexible Schürzen den Raum unter der Karosserie seitlich abdichteten und so den Anpressdruck steigerten.

Die derart ausgestatteten Rennwagen klebten förmlich auf dem Asphalt und erreichten irrsinnige Kurvengeschwindigkeiten, so lange sich unter der Karosserie ein Vakuum befand. Durch eine tiefe Bodenwelle, die den Wagen aus den Federn hob, konnte jedoch Luft unter den Boden gelangen – der Unterdruck brach zusammen, die Bodenhaftung riss ab, das Auto wurde unlenkbar. Eine Reihe schwerer Unfälle in der Saison 1982 führte zu einem Verbot der „Ground Effect“-Aerodynamik.

Dreißig Jahre nach dem Verbot hoppelten die Formel-1-Rennwagen der Saison 2022 wie Karnickel über die Strecke, weil die Radaufhängungen für die neue Aerodynamik offenbar zu weich geraten waren. Mit zunehmender Geschwindigkeit und steigender „Downforce“ gingen die Boliden tiefer in die Federn, das Luftpolster unter

Besser geht nicht: Charles Leclerc gewinnt den Großen Preis von Bahrain 2022 vor seinem Teamkollegen Carlos Sainz. Die Scuderia feiert den 85. Doppelsieg in der Formel 1.





RENNKALENDER 2022

- 20. März | GP von Bahrain, Sakhir
- 27. März | GP von Saudi Arabien, Jeddah
- 10. April | GP von Australien, Melbourne
- 24. April | GP der Emilia Romagna, Imola
- 8. Mai | GP von Florida, Miami
- 22. Mai | GP von Spanien, Barcelona
- 29. Mai | GP von Monaco, Monte-Carlo
- 12. Juni | GP von Aserbeidschan, Baku
- 19. Juni | GP von Kanada, Montreal
- 3. Juli | GP von England, Silverstone
- 10. Juli | GP von Österreich, Spielberg
- 24. Juli | GP von Frankreich, Le Castellet
- 31. Juli | GP von Ungarn, Budapest
- 28. August | GP von Belgien, Spa
- 4. September | GP der Niederlande, Zandvoort
- 11. September | GP von Italien, Monza
- 25. September | GP von Russland, Sotschi
- 2. Oktober | GP von Singapur, Singapur
- 9. Oktober | GP von Japan, Suzuka
- 23. Oktober | GP der USA, Austin
- 30. Oktober | GP von Mexiko, Mexiko-Stadt
- 13. November | GP von Brasilien, Sao Paulo
- 20. November | GP von Abu Dhabi, Yas Marina

dem Fahrzeugboden verringerte sich, der Kamineffekt riss ab und damit auch der Anpressdruck. Das Fahrwerk federte aus, und das Spiel begann von Neuem ...

Ferrari bekam das merkwürdige Fahrverhalten als eines der ersten Teams in den Griff, und bereits bei den zweiten Vorsaison-Tests in Bahrain, eine Woche vor dem ersten Rennen ebendort, führten Charles Leclerc und Carlos Sainz die Rundentabellen an. Das sah ganz gut aus für die Scuderia.

PAUKENSCHLAG ZUM SAISONAUFTAKT

Charles Leclerc schrieb mit seiner brillant herausgefahrenen Pole Position – der 10. in seiner Karriere – in Bahrain das erste Kapitel zur Formel-1-Saison 2022. Carlos Sainz' dritter Startplatz rundete das gute Ergebnis für die Scuderia Ferrari ab. Mit Valtteri Bottas im Alfa Romeo und Kevin Magnussen im Haas qualifizierten sich zwei weitere Boliden mit Ferrari-Technik in den Top

DinoParts

Ersatzteile · Onlineshop · Werkstattservice · Restauration

Jetzt auch
TESTAROSSA

**FIAT DINOS
DINO 206 BIS FERRARI 348**



Ten und machten die Überraschung perfekt. Während Max Verstappen und sein Teamkollege Sergio („Checo“) Perez in den Red Bull die Plätze 2 und 4 belegten, hatten die Mercedes-Piloten Lewis Hamilton und George Russell sichtlich mit dem Fahrverhalten ihrer Autos zu kämpfen.

Im Rennen verteidigte Leclerc zunächst seine Führungsposition und lieferte sich nach dem ersten Reifenwechsel ein sehenswertes Duell mit Max Verstappen, der nach dem zweiten Reifenwechsel in einer Safety-Car-Phase aber zurückstecken und zu allem Übel kurz vor Schluss mit einem lächerlichen Defekt an den Boxen aufgeben musste. Dadurch schloss Carlos Sainz zu seinem Teamkollegen auf, der mit einer schnellsten Rennrunde den triumphalen Doppelsieg der Scuderia Ferrari perfekt machte.

ENGE KISTE IN SAUDI-ARABIEN

Auf dem Corniche-Straßenkurs in der arabischen Hafenstadt Dschidda (Jeddah) mussten sich die beiden Ferraristi im Qualifying ganz knapp dem Red-Bull-Piloten Perez geschlagen geben, der auch den amtierenden Weltmeister Verstappen hinter sich ließ. Das Qualifying war überschattet vom Horror-Crash des Haas-Piloten Mick Schumacher, der den heftigen Aufprall aber glücklicherweise ohne Verletzungen überstand.

Das Rennen stand ganz im Zeichen eines Doppel-Duells zwischen Carlos Sainz

RENNERGEBNISSE 2022

20. MÄRZ, GP BAHRAIN

- 1.* Charles Leclerc / Ferrari F1-75
2. Carlos Sainz / Ferrari F1-75
3. Lewis Hamilton / Mercedes-AMG F1 W12 E

27. MÄRZ, GP SAUDI-ARABIEN

1. Max Verstappen / Red Bull RB16B
- 2.* Charles Leclerc / Ferrari F1-75
3. Carlos Sainz / Ferrari F1-75

9. APRIL, GP AUSTRALIEN

- 1.* Charles Leclerc / Ferrari F1-75
2. Sergio Perez / Red Bull RB16B
- A. Carlos Sainz / Ferrari F1-75

22. APRIL, GP EMILIA-ROMAGNA SPRINT

1. Max Verstappen / Red Bull RB16B
2. Charles Leclerc / Ferrari F1-75
4. Carlos Sainz / Ferrari F1-75

RACE

- 1.* Max Verstappen / Red Bull RB16B
6. Charles Leclerc / Ferrari F1-75
- A. Carlos Sainz / Ferrari F1-75

*schnellste Runde

FIA FORMEL 1 WELTMEISTERSCHAFT 2022 FAHRERWERTUNG

1. Charles Leclerc | 86 Punkte
2. Max Verstappen | 59
5. Carlos Sainz | 38

KONSTRUKTEURSWERTUNG

1. Scuderia Ferrari | 124 Punkte
2. Red Bull Racing | 113
3. Mercedes-AMG | 77

Beim Großen Preis von Saudi-Arabien ging es eng zu – sowohl tatsächlich wie auch im übertragenen Sinn.





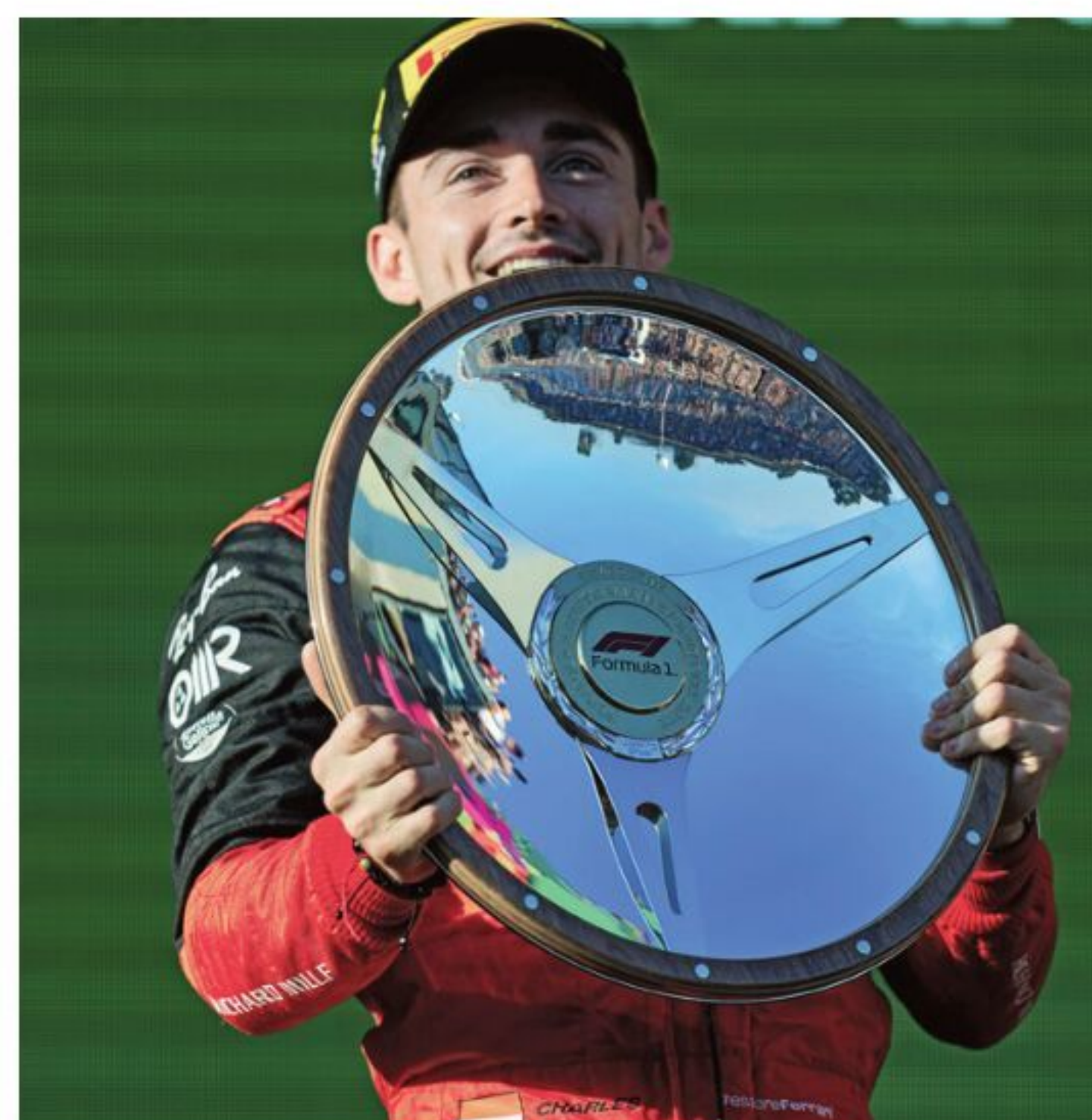
und Checo Perez, der seinen Startbonus nach einem unglücklich anberaumten Reifenwechsel (unmittelbar vor einer Safety-Car-Phase) einbüßte, sowie Charles Leclerc und Max Verstappen. Die letzten Runden gerieten zu einem Kopf-an-Kopf-Rennen der Beiden, beim den der Holländer das bessere Ende für sich behielt, denn gelbe Flaggen vereitelten Leclercs finalen Angriff in der letzten Runde. Dagegen konnte Sainz den zweiten Red Bull hinter sich halten und stand so am Ende mit auf dem Podium.

GLÜCK UND PECH IN AUSTRALIEN

Die Mercedes-Fraktion war auch in Melbourne noch nicht bei der Musik, und so fochten neben Ferrari und Red Bull auch die McLaren im Qualifying um die Bestzeiten. Charles Leclerc setzte sich gegen Verstappen, Perez und Norris durch, doch Carlos Sainz verpasste wegen eines überraschenden Abbruchs sein Zeitfenster für eine letzte schnelle Runde und musste sich



Maßlose Enttäuschung bei Carlos Sainz nach dem Dreher in Australien. Charles Leclerc lieferte eine fehlerfreie Leistung: Pole-Position, Start-Ziel-Sieg und schnellste Rennrunde.





mit Startplatz 9 begnügen. Damit nicht genug: Noch in der Startaufstellung wechselten die Techniker sein Lenkrad, und beim Verlöschen der roten Ampeln vermischte die „Anti-Stall“-Elektronik (Abwürg-Verhinderer) den Start. Im Getümmel um die 14. Position wurde der Spanier in einen Dreher geschleudert und steckte noch vor Ende der ersten Runde im Kiesbett fest. „Ein Wochenende zum Vergessen“, stöhnte Carlos. „Nach Q2 ging einfach alles schief.“

Das Rennen wurde von zwei Gelbphasen unterbrochen, die den Vorsprung von Charles Leclerc auf seinen ärgsten Verfolger Max Verstappen immer wieder zusammenschmelzen ließen. Tapfer verteidigte der Monegasche nach jedem Restart seine Position, und auch nach dem letzten Reifenwechsel behielt er die Oberhand. Dann beendete abermals ein Defekt das Rennen des Weltmeisters und Charles Leclerc fuhr seinen sicheren Vorsprung nach Hause – wobei er im allerletzten Umlauf auf alten Reifen noch die schnellste Rennrunde in den australischen Asphalt brannte.

KEINE FERRARI-PARTY IN IMOLA

Beim Heim-Grand-Prix der Emilia Romagna vor den Toren der Stadt Imola standen alle Zeichen auf Erfolg: Ferrari führte die Konstrukteurswertung an, und Charles Leclerc hatte nach zwei Siegen ein komfortables Polster auf Max Verstappen, der schon zweimal ohne Punkte geblieben war. Das Wetter spielte verrückt am Qualifying-Freitag: Regenfälle, Abflüge, Trümmerteile und jede Menge Schmutz auf der Strecke sorgten für zahlreiche Unterbrechungen. Am Ende setzte sich Max Verstappen gegen Charles Leclerc durch, Carlos Sainz blieb ohne gezeiteten Umlauf der zehnte Startplatz für das Sprint-Rennen am Samstag. Im ersten Mini-GP des Jahres zementierte Verstappen seine Position, Leclerc wurde Zweiter, Perez Dritter, und Sainz gelang mit einem vierten Platz der Anschluss an die Spitze.

Das Rennen am Sonntag wurde auf abtrocknender Strecke auf Intermediates gestartet, und weder Leclerc noch Sainz





John Elkann und Benedetto Vigna hatten sich den Heim-GP anders vorgestellt. Charles Leclerc haderte mit sich, und Rennleiter Laurent Mekies bemühte sich um Schadensbegrenzung.



konnten ihre Positionen verteidigen. Schlimmer noch: Carlos wurde in der ersten Kurve von Ricciardo im McLaren angeschubst und trudelte ins Kiesbett – Aus für den Spanier! Vorne zog Verstappen souverän von dannen, Sergio Perez und Lando Norris bremsen Charles Leclerc ein. Es gelang ihm im Verlauf des Rennens zwar zweimal, den McLaren-Piloten zu überholen, doch nach dem Wechsel auf die weichen Reifen für den finalen Angriff auf Perez und Platz zwei drehte er sich von der Strecke und musste noch einmal an die Boxen. Damit war auch der dritte Platz futsch, und so kam Charles Leclerc am Ende auf Platz 6 ins Ziel. „Meine Schuld“, gestand er kleinlaut. „Ich habe einfach zu viel gewollt.“

Nach vier Rennen führen Ferrari und Leclerc zwar noch die WM-Tabellen an, aber um es klar zu sagen: Mehr als ein dritter Platz wäre in Imola für Ferrari nicht drin gewesen. Die deutliche Überlegenheit der beiden Red Bull in Qualifying, Sprint und Rennen zeigt, dass die Jungs in Milton Keynes ihre Hausaufgaben gemacht haben. Bleibt abzuwarten, ob Mercedes-AMG und der entthronte Serien-Weltmeister Lewis Hamilton wieder auf den rechten Pfad zurückfinden. Spätestens dann müssen sich Mattia Binotto und seine Ingenieure etwas einfallen lassen. 🏁

GROUND EFFECT

DIE TECHNIK DES FERRARI F1-75

TEXT: PETER BRAUN | FOTOS: FERRARI

Der 68. Ferrari-Monoposto zur Teilnahme an der Formel-1-Weltmeisterschaft wurde am 17. Februar 2022 in Maranello in den Räumen der Gestione Sportiva präsentiert. Dabei fiel dem aufmerksamen Betrachter zuerst der neue, tiefrote Farbton ins Auge, den das haus-eigene Ferrari Style Center für die Kollegen von der Rennabteilung zusammengemixt hat. Die Modellbezeichnung spielt auf das 75. Firmenjubiläum an, das man heuer in Maranello mit verschiedenen Aktionen und neuen Modellen feiern wird.

Nach einigen Jahren reglementbedingter Entwicklungspause unterscheidet sich der Neue erstmals wieder grundlegend von seinem Vorjahresmodell. Der Grund liegt hauptsächlich in der Abkehr von der auf große Front- und Heckflügel aufbauenden Aerodynamik: Die den Konstrukteuren zur Verfügung stehenden Flächen wurden stark beschnitten, stattdessen aber die Luftführung unter den Fahrzeug-

boden und die gezielte Ableitung durch Diffusoren und Extraktoren ermöglicht. So feiert die dreißig Jahre verbotene „Ground Effect“-Technik 2022 fröhliche Urständ’.

Auffällig ist die flache, tief heruntergezogene Nase, die schmalen Seitenkästen mit den hoch angesetzten Kühlluft-einlässen sowie die eng um Antriebseinheit und Getriebe geschmiegte Motorabdeckung. Und dann sind da natürlich die neu dimensionierten 18-Zoll-Räder mit vergleichsweise niedrigem Reifenquerschnitt – besonders im direkten Vergleich mit den wulstigen 13-Zoll-Ballons der letzten Jahrzehnte. Anfangs war man auch bei Ferrari bei der weicheren Abstimmung des Fahrwerks zur Kompensation der geringeren Federwirkung der Reifen etwas über das Ziel hinausgeschossen: Bei den ersten Tests hoppelten die Rennwagen förmlich über die Piste, weil die Balance zwischen Federhärte und aerodynamischem Anpressdruck bei hohen Geschwindigkeiten noch nicht passte.

Gegenüberliegende Seite: Enrico Racca, Enrico Gualtieri, Laurent Mekies, Carlos Sainz, Piero Ferrari, John Elkann, Benedetto Vigna, Charles Leclerc und Mattia Binotto (v.l.n.r.)





TECHNISCHE DATEN

FERRARI F1-75

Verbrennungsmotor: Tipo 066/7
Bauart: V6, 90° Zylinderwinkel
Bohrung x Hub: 80 x 53 mm
Hubraum: 1600 cm³, mit Abgas-Turbolader
Ventilsteuerung: DOHC, 4 Ventile pro Brennraum
Höchstdrehzahl: 15.000/min
Max. Einspritzdruck: 500 bar

ERS-System: Energie-Rekuperation mit elektrischen Motor-Generator-Einheiten
Batterie: 4 MJ, Lithium-Ionen
Max. Leistung MGU-K: 120 kW [163 PS]
Max. Drehzahl MGU-K: 50.000/min
Max. Drehzahl MGU-H: 125.000/min

Getriebe: 8 Gänge plus R; längs montiert, hydraulisch gesteuertes Sperrdifferential

Chassis: Karbonfaser und Honeycomb-Kompositmaterial
Karosserie: Karbonfaser
Bremsen: innenbelüftete Karbonfaser-Scheibenbremsen rundum, hinten elektrisch angesteuert (brake-by-wire)
Radaufhängungen: Doppelquerlenker mit Schubstreben vorn und Zugstreben hinten
Räder: 18" rundum
Fahrzeug-Gesamtgewicht: 795 kg (inkl. Wasser, Öl und Fahrer)

Die Stammfahrer der Scuderia, Charles Leclerc und Carlos Sainz, werden bei Bedarf von den Ersatzfahrern Antonio Giovinazzi und Mick Schumacher unterstützt. Testfahrer ist Robert Shwartzman, der auch am Freitag eines Rennwochenendes bei der Abstimmung der Autos behilflich ist. Mattia Binotto bleibt Teamchef und Sportlicher Direktor, Laurent Mekies Rennleiter und Chef im Kommandostand

an der Rennstrecke. Enrico Cardile ist als Cheffingenieur zuständig für Chassis und Fahrwerk des F1-75, Enrico Gualtieri betreut die Entwicklung des Antriebsstrangs mit Verbrennungs- und Elektromotor sowie den verschiedenen Rekuperationsmodulen, und Fabio Montecchi hat die Oberaufsicht über die kontinuierliche Weiterentwicklung des Chassis. 🏁





60 JAHRE 250 GTO

DIE LEGENDE FÄHRT



Vor sechzig Jahren wurde in Maranello ein Auto vorgestellt, das von vielen als der größte Straßenrennwagen aller Zeiten angesehen wird. Nur wenige Wochen später startete seine höchst erfolgreiche Rennsport-Karriere, und damit begann für den Ferrari 250 GTO ein Aufstieg, der ihn nicht nur zum wertvollsten Sammlerauto der Welt werden ließ, sondern ihm auch eine geradezu mystische Aura verlieh.

VON DOUG NYE | FOTOS VON LEE BRIMBLE



Einer der Gründe für die Mystifizierung des 250 GTO ist seine Seltenheit: Es wurden nur 33 Exemplare der berühmten ersten Serie gebaut, danach sechs „verbesserte“ Versionen und ein paar Umbauten. Fast alle (?) existieren heute noch, aber nur wenige sind uneingeschränkt fahrtüchtig und höchstens eine Handvoll wurde von ihren argwöhnischen Besitzern jemals an Fremde verliehen. Ich kann mich daher glücklich schätzen, viele hundert GTO-Kilometer gesammelt zu haben.

ALTER BEKANNTER

Der hier fotografierte Wagen ist der 250 GTO mit der Fahrgestellnummer 4115GT. Er gehört seit 40 Jahren dem ehemaligen Rennfahrer Paul Vestey. Wir haben ihn viele Male gemeinsam auf der Classic Adelaide Rallye, in Goodwood oder einfach nur zum Ausprobieren auf der Straße gefahren. Es ist der einzige GTO, der jemals neu nach Deutschland verkauft wurde (siehe Kasten). Der Bremer Großbauernsohn Hermann Cordes debütierte damit im März 1963 bei einem deutschen Bergrennen, gewann ein kleines Rennen in Hockenheim und wurde Zweiter auf der AVUS. Danach verkaufte er den Wagen an Manfred Ramminger, einen Architekten und schillernden Playboy aus Krefeld.

Bis 1964 fuhr Ramminger (ein toller Name für einen Rennfahrer) Klassensiege in Mainz-Finthen und auf der AVUS ein, bevor er ihn für 1965 an Werner Lindermann aus Duisburg verkaufte, der damit seine Klasse bei kleineren Rennen auf dem Nürburgring und auf der AVUS gewann und mit Ramminger den zweiten Platz seiner Klasse (und den 23. Platz in der Gesamtwertung) bei den ADAC-1000-Kilometern belegte. Ramminger wurde später als KGB-Agent verurteilt, weil er 1967 eine „Sidewinder“-Rakete von einem deutsch-amerikanischen Luftwaffenstützpunkt stahl und sie nach Moskau transportierte. Nachdem er sie auf einer Schubkarre zu einem Loch im Zaun geschoben hatte, lud er sie in seinen Mercedes-Kombi und stellte fest, dass sie zu lang war, um hineinzupassen, also schlug er die Heckscheibe ein und ließ die Raketenspitze herausragen. Darüber drapierte er ein Stück Teppich als Markierungsfahne, um der deutschen Straßenverkehrsordnung Genüge zu tun ...



Der Königsthron des Gran-Turismo-Rennsports befindet sich hinter einer kompletten Sammlung von Rundinstrumenten und einem Dreispeichen-Aluminium-Lenkrad mit filigranem Holzkranz.

Von dort ging 4115GT an den Schweizer H.P. Burkhardt und dann an Bob Roberts bzw. dessen Midland Motor Museum in Bridgenorth, Shropshire. Neil Corner kaufte ihn 1978 und verkaufte ihn 1981 an seinen gemeinsamen Freund Paul Vestey, der ihn seither erhalten und mehr als 80.000 Kilometer gefahren hat.

UNTERWEGS MIT EINER LEGENDE

Die Türöffnung des GTO ist ziemlich eng. Selbst ein Mensch mit normaler Größe muss sich ordentlich verbiegen beim Einsteigen. Das Öffnen des Türschlosses erfolgt über eine winzige Lasche unter dem Verriegelungsknopf. Man drückt den Knopf mit dem Daumen, verdreht die Lasche mit dem Zeigefinger, und die Tür schwingt weit auf. Sie ist innen mit einer leichten schwarzen Verkleidung aus Aluminium versehen,

hat ein recht geräumiges Fach für Karten, Roadbooks usw. und einen verchromten Zuggriff mit Entriegelungsseil – wie beim ursprünglichen Austin Mini.

Man schiebt am besten zuerst das rechte Knie unter das Holzlenkrad, später hat man keine Gelegenheit mehr, um beide Beine ins Cockpit zu holen. Die abgechrägte Rückenlehne des blau gepolsterten Schalensitzes passt bequem unter die Schulterblätter. Es erfordert etwas Gelenkigkeit, sich hinter dem legendären Lenkrad niederzulassen; dafür entschädigt der sich nun bietende Blick auf den holzbelegten Kranz und das gelb-schwarze Cavallino Rampante im Hupenknopf. Aber wenn man erst einmal drin ist, ist es sehr bequem. Die Vierpunktgurte lassen sich leicht schließen.

Die Pedalerie ist leicht nach links versetzt, zur Außenseite des Wagens hin, während der Oberkörper direkt nach vorne zeigt. In den meisten Autos sind die Pe-





Das hinreißende Styling trägt maßgeblich zur ikonenhaften Popularität des 250 GTO bei. Die Form mag sich aus aerodynamischen Überlegungen ergeben haben, doch sie trägt auch künstlerische Züge.

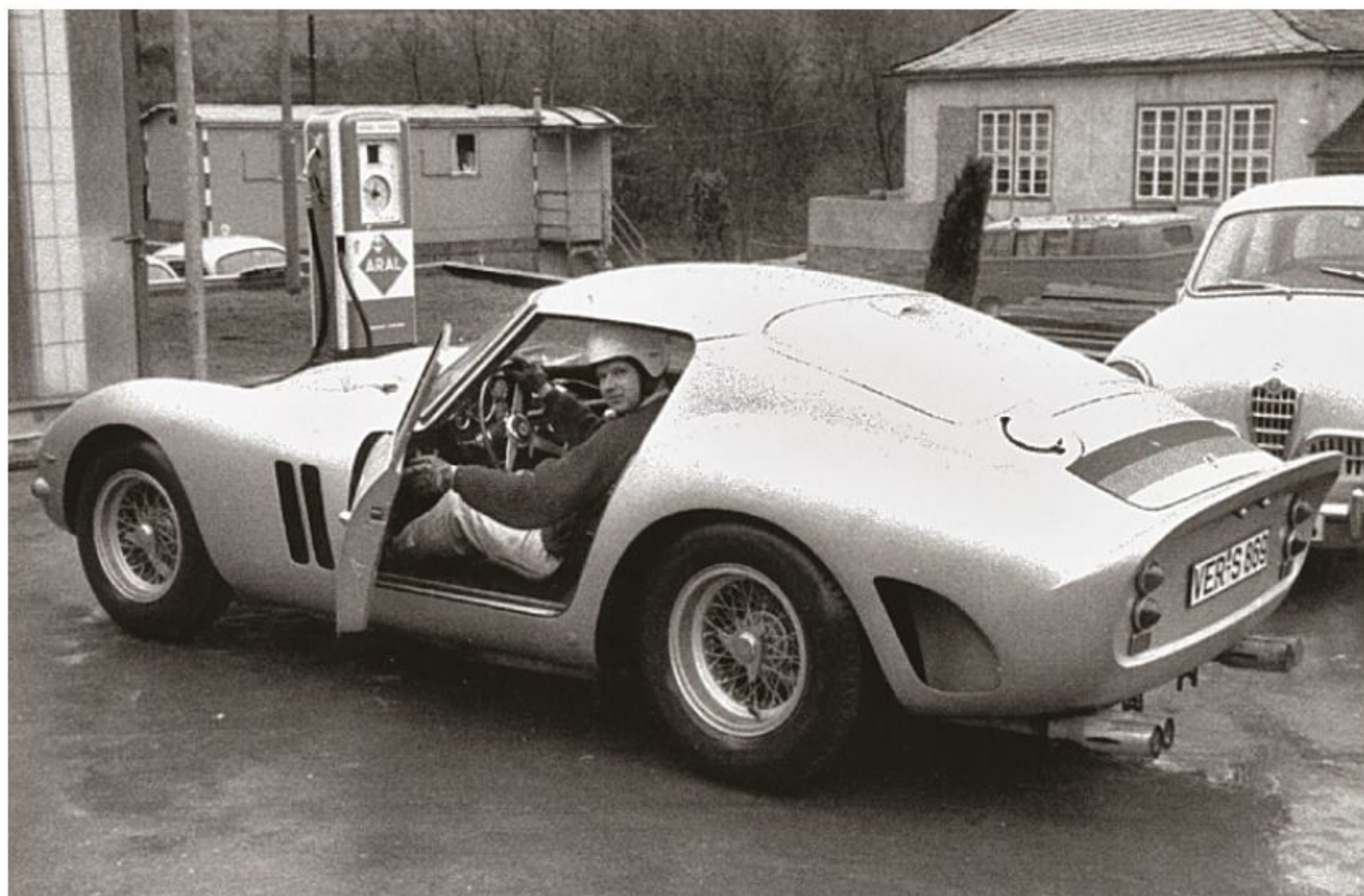




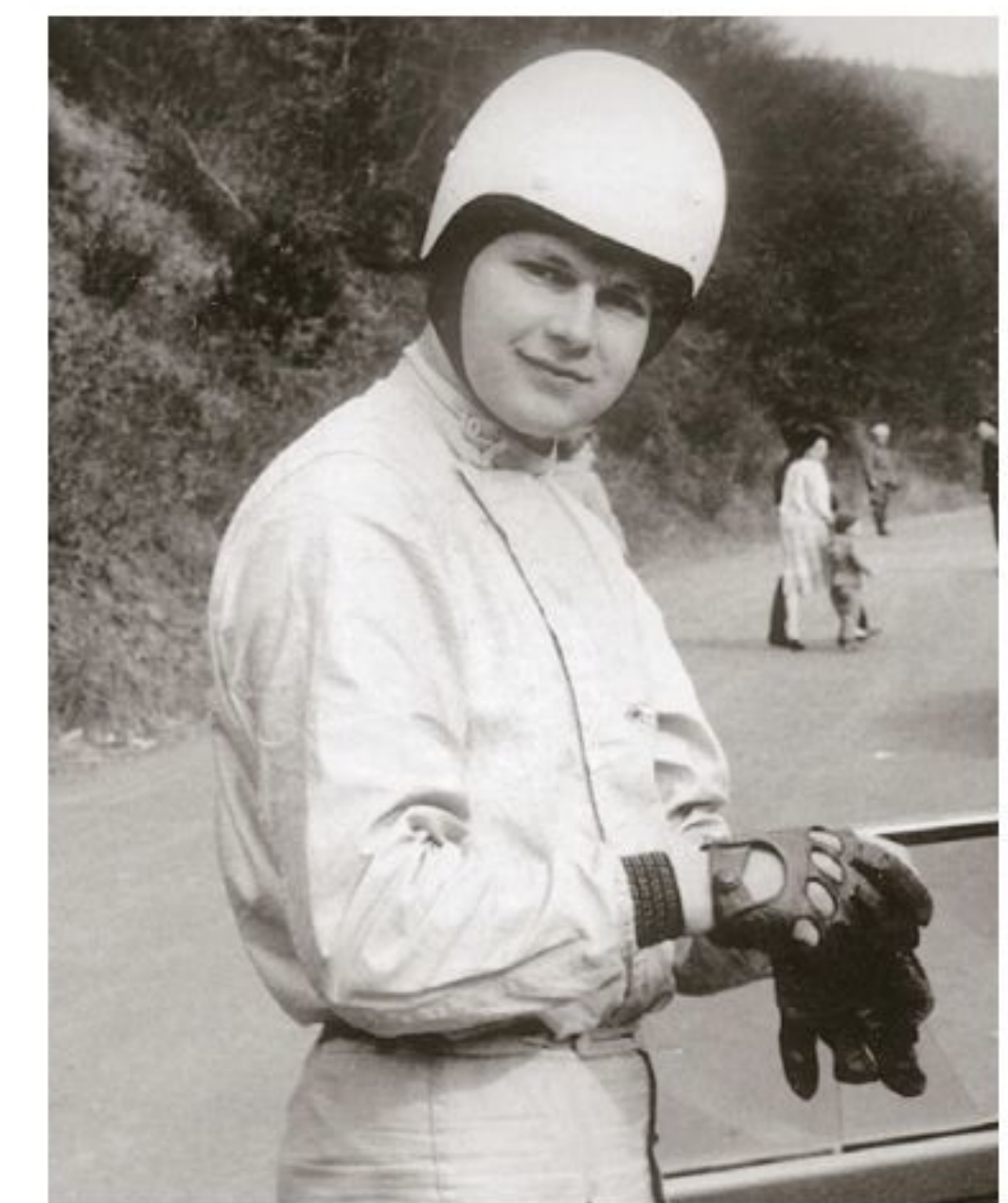
4115GT, DER ERSTE GTO IN DEUTSCHLAND

Der 250 GTO hatte sich in seinem Debütjahr 1962 zum Nonplusultra der GT-Szene entwickelt, und weil man in der Emilia Romagna mit der Fertigung nicht nachkam, konnte man noch lange nicht sicher sein, ein bestelltes Auto auch zu bekommen. Um ein bißchen nachzuhelfen, machte sich Hermann Cordes mit einem Freund im Herbst 1962 auf den Weg nach Italien. Nach einer strapaziösen Fahrt im Mercedes 180 D erreichte der Junglandwirt aus Verden an der Aller die Ferrari-Fabrik in Maranello. Die paar Brocken Italienisch reichten aus, um zu verstehen, dass die GTO gar nicht hier vor Ort, sondern bei Scaglietti in Modena gebaut wurden. Und dort stand er dann: Ein gerade in der Entstehung befindlicher 250 GTO, der laut Papieren an Auto Becker geliefert werden sollte. Weil Cordes gewisse Zweifel hegte, ob Becker den Wagen tatsächlich an ihn verkaufen würde (angeblich lagen noch andere Bestellungen vor), notierte er sich die Fahrgestellnummer: 4115GT. Zu Hause in Deutschland ließ er die Nummer in den Kaufantrag eintragen, um ganz sicher zu gehen. Im März 1963 nahm Hermann Cordes in Düsseldorf seinen brandneuen 250 GTO in Empfang, den sportlichsten Ferrari, den Auto Becker jemals ausgeliefert hat. Das Auto kostete inklusive Überführung exakt 78.750 DM und war standesgemäß in der deutschen Rennfarbe Silber lackiert. Um die Herkunft des Fahrers zu unterstreichen, klebte Cordes Streifen in den deutschen Farben Schwarz-Rot-Gold auf den Kofferraumdeckel.

Am 31. März 1963 debütierte Cordes bei der HMSC-Taunus-Bergprüfung und wurde im strömenden Regen Zweiter. Bereits eine Woche später kam der erste Sieg beim Bergrennen in Bad Neuenahr. Für das ADAC-1000-Kilometer-Rennen wurde ihm die Starterlaubnis verwehrt, weil er nicht über ausreichende Erfahrung verfügte. Vorangegangen war das Trierer Flugplatzrennen, bei dem er sich gewiss nicht besonders schlaue angestellt hatte. Weil er die neuen Reifen für die 1000 Kilometer schonen wollte, hatte er Räder von einem SWB mit alten, viel zu schmalen Pneu montiert. Entsprechend verheerend bewegte Cordes den wild übersteuernden GTO um den Flugplatzkurs und wurde mit der schwarzen Flagge aus dem Rennen genommen ...



Ein paar Wochen später gewann er auf dem Hockenheimring, der damals noch 7,63 km lang war und entgegen der heutigen Fahrtrichtung umrundet wurde, und stellte mit einem Schnitt von 194,1 km/h einen neuen Rundenrekord auf. Dieser sollte übrigens für die Ewigkeit Bestand haben, denn zwei Jahre später wurde der Hockenheimring komplett umgebaut. Beim Avus-Rennen kam es zum Schlagabtausch der beiden stärksten Gran-Turismo-Wagen, die sich damals in Deutschland befanden: Hermann Cordes trat gegen Peter Nöcker im Jaguar E-Type Lightweight an, der den Kampf nach mehreren Führungswechseln für sich entscheiden konnte. Das Rennen auf dem Norisring (das er nicht beenden sollte) wurde zum Schwanengesang für den Ferrari-Piloten Hermann Cordes. Der 250 GTO wurde via Auto Becker an Manfred Ramminger aus Krefeld verkauft, später ging er an Werner Lindermann aus Duisburg. Seit 1981 gehört er dem Rennwagensammler Paul Vestey aus England und ist wohl eines der am besten erhaltenen Exemplare seiner Art. [GREGOR SCHULZ]





Es klingt eher wie das Starten eines Flugzeugmotors, wenn nach dem Wimmern des Anlassers die zwölf Zylinder zum Leben erwachen.

Die Kipp- und Zugschalter links am Armaturenbrett sind unterschiedlich geformt, um sie auch blind ertasten zu können. Der Tachometer sitzt auf dem Getriebetunnel, da stört er nicht.



und hinten relativ lang, vermitteln aber ein sehr präzises Schaltgefühl. Das Spiel ist minimal und eine Feder hält den Schalthebel in der Mittelstellung der Kulisse.

Der Rückwärtsgang liegt links vorne, man muss den Widerstand einer kleinen Sperre überwinden. Der erste Gang liegt unten bzw. hinten links, der zweite Gang in der Mittellinie der Schaltkulisse ganz vorne. Der Weg dahin „um die Ecke“ erfordert eine gewisse Andacht und soll angeblich das Getriebe schonen, das in den unteren Gängen ganz schön unter Motorleistungsdruck steht. Der Schalthebel fällt nach hinten fast von selbst in den Dritten, dann wieder ein Gassenwechsel nach rechts für die Gänge vier und fünf. Wenn ich den Daumen um den Lenkradkranz gelegt habe, kann ich mit der ausgestreckten Spitze meines Zeigefingers den Schaltknopf berühren. Der hohe Schalthebel unterstreicht den Eindruck, tief zu sitzen, fast nach oben zu greifen, um den Gang zu wechseln.

STARTPROZEDUR

dale wegen des vorderen Radhauses mehr rechts angeordnet aber im GTO sitzt man ziemlich weit hinten. Der Fußraum befindet sich hinter dem vorderen Radhaus, während die Rückenlehne hart an der Vorderseite des hinteren Radhauses anliegt. Zusammen mit dem weit hinten montierten Motor und dem Getriebe sitzt der Fahrer mit seinem Gewicht so zentral wie möglich.

Die zweiteiligen seitlichen Schiebefenster sind aus Plexiglas, die formschöne Windschutzscheibe aus Verbundglas. Die Schaltkulisse, hoch oben auf dem Mitteltunnel mit dem elegant geschwungenen Schalthebel und dem gefrästen Kugelgriff, dominiert das Cockpit vollständig. Der Anblick weckt das Verlangen, hier sofort hingreifen zu müssen. Die Schaltwege sind mit etwa fünf Zentimetern nach vorne

Das Zündschloss befindet sich auf der rechten Seite des Armaturenbretts in der Schalterleiste. Schlüssel drehen, die Warnleuchten leuchten auf. Einmal Gas geben. Schlüssel hineindrücken, der Anlasser spurt ein. Es klingt eher wie das Starten eines Flugzeugs als eines Automotors – ein kraftvolles, gleichmäßiges Wimmern, wenn die zwölf Kolben auf und ab gleiten, die beiden Zündverteiler am hinteren Motorende die erzeugte Hochspannung an die Zündkerzen anlegen und der grandiose V12 zum Leben erwacht.

Der GTO ist innen lauter als außen. Ich trete die sehr leichtgängige Kupplung, lege den ersten Gang ein und fahre los. Kurz beschleunigen, nach einer Gedenksekunde den zweiten Gang „um die Ecke“ führen, dann den Schalthebel in den dritten Gang durchziehen, dann den vierten und den fünften Gang einlegen ...



Auf der Straße ist der GTO angenehm direkt zu lenken und – trotz des Lärms und den nach modernen Maßstäben ungefilterten Vibrationen – recht zivilisiert, aber immer präsent. Das kreischende Singen von Steuerketten, ineinander greifenden Zahnradern und tosendes Auspuffgebrüll füllen das Cockpit. Gespräche mit einem Beifahrer sind selbst bei geringer Geschwindigkeit eine Herausforderung. Die vielleicht angenehmste Eigenschaft – abgesehen von der präzisen Schaltung dank der offenen Kulisserie – ist die leichtgängige und progressiv arbeitende Kupplung, dicht gefolgt von der Lenkung, die sich durch geringe Lenkkräfte ohne übermäßige Gegenreaktionen auszeichnet.

Aber das Herzstück eines jeden historischen Ferrari ist zweifellos der V12-Motor, ein beeindruckendes mechanisches Meisterwerk. Stellen Sie sich vor, Sie sitzen im GTO, den Schalthebel zu Ihrer Rechten, die Instrumentensammlung im Armaturenbrett direkt vor Ihnen und dahinter, durch die schräge Windschutzscheibe betrachtet, die üppigen, von Hand geformten Rundungen der Kotflügel und die Motorhaube mit der Wölbung über den Ansaugtrichtern der sechs Vergaser. Nach dem Ortsschild im dritten Gang sanft das Gas aufziehen, wie bei einem Propeller-Jagdflugzeug auf der Startbahn ...

Die knapp 300 PS haben leichtes Spiel mit der knappen Tonne Lebergewicht: Der 250 GTO ist auch nach heutigen Maßstäben noch ein sehr schnelles Auto.

DURCH DIE GÄNGE

Ab 2500 Umdrehungen nimmt der Motor sauber Gas an und beschleunigt den Wagen gleichmäßig. Ab 4000 Umdrehungen setzt allmählich mehr Schub ein. Ganz ordentlich für einen 60 Jahre alten Dreiliter-V12, denken Sie. Bisher haben Sie allerdings lediglich an der Oberfläche des Machbaren gekratzt.

Das straffe, etwas rumpelige Fahrverhalten wird sanfter und geschmeidiger, sobald die Geschwindigkeit steigt. Und wenn die Drehzahlmessernadel die Senkrechte erreicht – 5000/min –, ist es fast so, als würde man einen Schalter umlegen. Dann setzt die Leistung ein – nicht abrupt, nicht mit der explosiven Kraft, die ein moderner Wagen bieten könnte, sondern mit einer

schnellen, unerbittlichen Verstärkung des Drucks in Ihrem Rücken. Der schrille V12-Sound wird härter, entwickelt sich zu einem kehligen Brüllen.

Sie ziehen instinktiv den Kopf etwas ein. Jetzt blitzen draußen die Hecken vorbei. Der Pulsschlag beschleunigt sich. Der Lärm steigert sich ins Ohrenbetäubende. Im Kopf macht sich ein anschwellender Ton breit, ein nachhallendes, wachsendes Heulen. Und die Plexiglas-Seitenscheiben haben angefangen zu klappern.

Bei 6000 Touren scheint das Heck des GTO abzutauchen, obwohl die Hinterachsgeometrie und die straffe Dämpfung in Wirklichkeit nur wenig Federweg zulassen. Jetzt beschleunigt der Wagen wie eine Furie, die Drehzahlmessernadel schwingt schnell über 6500 auf 7000. Hochschalten, den Hebel nach vorne und rechts drücken, in den Vierten ...

Sobald der vierte Gang eingelegt ist, hämmert er auch schon wieder los, der jubelnde V12-Ton ist deutlich zu vernehmen, wenn Sie das Gaspedal durchtreten. Je schneller Sie den V12 füttern, desto hungrier fühlt er sich an, und alles in der GTO-Welt geht über in eine galoppierende Reizüberflutung. Das Auto scheint sich unter der Last zusammenzukauern – vielleicht ein aerodynamischer Effekt –, rollt satter und geschmeidiger als zuvor, und fast augenblicklich überschreitet man bereits die Sechs-Plus-Marke auf der Drehzahlmesserskala, die Nadel schnellt in die Höhe, und bei 7000 Umdrehungen pro Minute wird es richtig laut! Ein Geräusch wie von zerreißendem Segeltuch erfüllt die Luft über der Straße ...

Innen erfüllt ein eindringliches Heulen das Cockpit, und die Haut an Ihren Wangen zittert vor Mitgefühl, der Ton bleibt für eine Sekunde hängen – das ist der Wechsel in den fünften Gang – und würde danach immer noch weiter anschwellen. Aber es ist auch gut jetzt, Sie haben es erlebt. Mit dem richtigen Fahrer auf der richtigen Strecke dreht der GTO bis 8000/min und wird dabei weit über 250 km/h schnell.

Als ich vor vierzig Jahren zum ersten Mal einen GTO fuhr, schrieb ich, dass der Lärm unbeschreiblich ist und Ohrstöpsel ein Muss seien. Heute macht meine beginnende Alterstauglichkeit sie überflüssig. Aber wie sich Pilot und Copilot ohne Gegensprechanlage unterhalten konnten, ist mir bis heute schleierhaft. Der Motor fühlt sich unzerstörbar an. Das Getriebe ist so vertrauenswürdig, dass es „24 Stunden“ zu murmeln scheint oder „Tour de France“. Die vier Scheibenbremsen sind für die Ver-

TECHNISCHE DATEN 250 GTO

Bauzeitraum: 1962-1964

Fahrgestellnummern: 3223GT - 5575GT

Produktionsstückzahl: 39

MOTOR

Typ: 168/62

Bauart: V12, Zylinderwinkel 60°

Ventilsteuerung: obenliegende Nockenwellen (ohc), über Steuerketten angetrieben, 2 Ventile pro Zylinder

Bohrung x Hub: 73 x 58,8 mm

Hubraum: 2953 cm³

Verdichtungsverhältnis: 9,7:1

Leistung: 300 PS bei 7500/min

Gemischaufbereitung: sechs Weber-Vergaser 38DCN20 (38 NX 47 bei #5575GT)

Schmierung: Trockensumpfschmierung

KRAFTÜBERTRAGUNG

Kupplung: mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung

Getriebe: Fünfgang-Schaltgetriebe

KAROSSERIE

Ausführung: zweisitzige Berlinetta

Material: Aluminium

karossiert von: Scaglietti

FAHRWERK

Chassis: Stahlrohr, ovale Längsträger

Vorderradaufhängung: doppelte Dreiecksquerlenker mit Schraubenfedern

Hinterradaufhängung: Starrachse an Längsblattfedern mit Wattgestänge, im Einzelfall zusätzliche Schraubenfedern

Stoßdämpfer: hydraulische Teleskopstoßdämpfer von Koni

Bremsen: Scheibenbremsen rundum

Räder: Borrani-Drahtspeichenräder (15") mit Zentralverschluss


ABMESSUNGEN

Länge x Breite x Höhe: 4400 x 1702 x 1245 mm

Radstand: 2400 mm

Spurweite vorne/hinten: 1351/1346 mm

Gewicht: 1044 kg [GTO '64: 1089 kg]

hältnisse von 1962 recht kräftig, aber heute nicht mehr übermäßig beeindruckend. Dafür verblüfft mich das Fahrwerk immer wieder: es ist stabil und handlich, gut abgestimmt und reagiert sensibel auf die Gaspedalstellung und die Impulse der leichtgängigen Lenkung. In engeren Kurven ist es sehr einfach, ein anfängliches Untersteuern zu erzeugen, aber ebenso einfach, es mit dem Gaspedal wieder auszugleichen. Alles fühlt sich einfach gut ausbalanciert, willig und hilfreich an – der GTO ist ein Partner, kein Gegner. 

ZAHLEN SIND NICHT ALLES

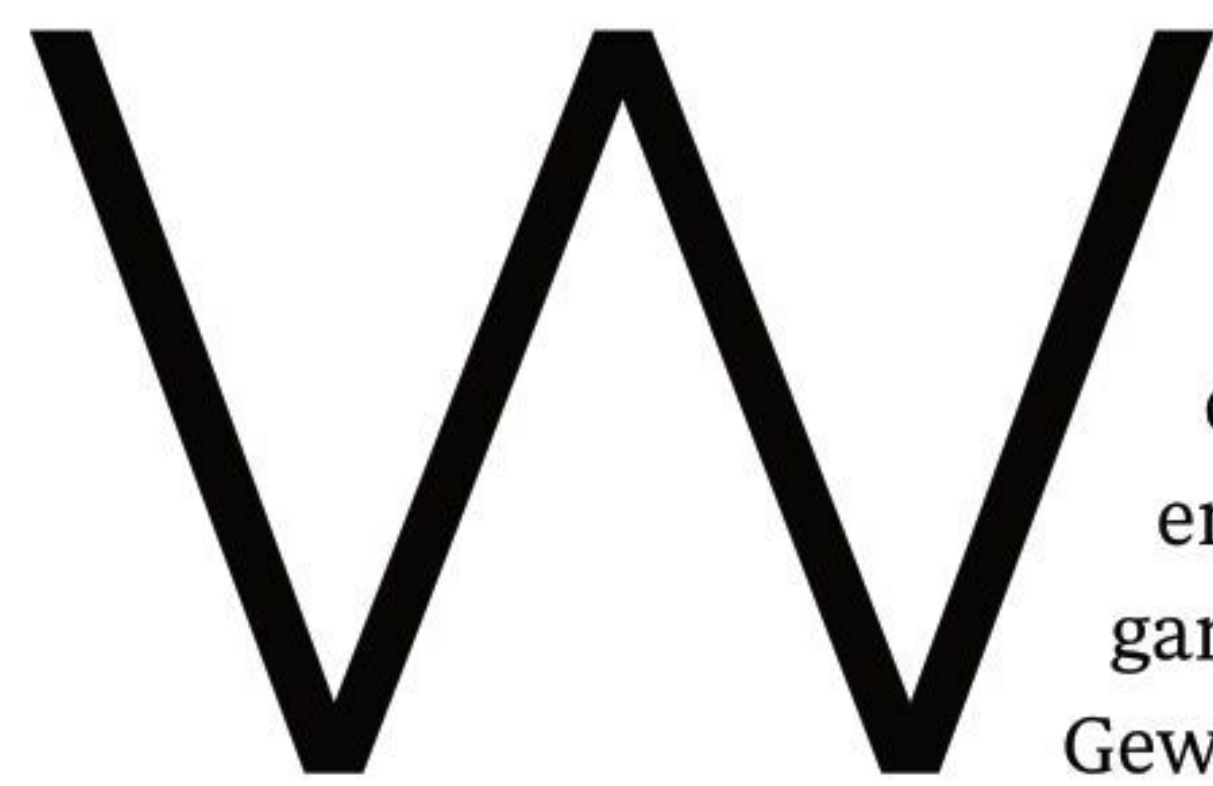
FERRARI 812 COMPETIZIONE

SEIN ZWÖLFZYLINDER SCHÖPFT AUS **6495 KUBIKZENTIMETERN** HUBRAUM **830 PS** UND DREHT BIS **9500 UMDREHUNGEN** PRO MINUTE. ER BESCHLEUNIGT IN **2,85 SEKUNDEN AUF 100 KM/H** UND FÄHRT **ÜBER 340 KM/H** SCHNELL. DIE RUNDE IN FIORANO SCHAFFT ER IN **KNAPP 80 SEKUNDEN**. NUR **999 EXEMPLARE** WERDEN GEBAUT, JEDES KNAPP **500.000 EURO** TEUER. ABER DIE ULTIMATIVE FERRARI-BERLINETTA IST MEHR, ALS DIESE ZAHLEN AUSZUDRÜCKEN VERMÖGEN.

TEXT: MATT ZUCHOWSKI | BILDER: FERRARI STAFF







Wir leben in verrückten Zeiten, das steht außer Frage. Ich er-
tappe mich sogar bei dem Ge-
danken, dass die 830 PS des neu-
en Ferrari-Flaggschiffs eigent-
lich gar nicht so beeindruckend klingen.
Gewiss, das sind eine Menge Pferde-
stärken, aber andererseits scheint jeder
zweite Hersteller von Premium-Elektroau-
tos vergleichbare Leistungswerte in seinen
Limousinen und Familien-SUV anzubie-
ten. 830 PS beziehungsweise 610 Kilowatt
sind irgendwie schon Standard. Das neue
Einstiegermodell in der Ferrari-Modellpa-
lette, der 296 GTB mit V6-Motor, gibt sich
auch nicht mit weniger zufrieden.

Und doch ist der 812 Competizione das
Flaggschiff von Ferrari. Er ist der jüngste
und möglicherweise letzte Vertreter einer
lange gebauten Spezies von Frontmotor-
Berlinetten mit klassischen Proportionen
und aggressiven Details, ausgestattet mit
frei atmenden und hoch drehenden V12-
Saugmotoren sowie mit innovativer Renn-
sporttechnik.

Der 812 Competizione macht dort wei-
ter, wo der F12 tdf im Jahr 2015 aufgehört
hat. Dieser war der Nachfolger des 599
GTO, der 2010 debütierte. Und die drei ma-
gischen Buchstaben wurden seinerzeit
nicht ohne Grund verwendet. Man kann
die Abstammung des 812 Competizione
ohne Mühe bis zum mythischen 250 GTO
von 1962 zurückverfolgen. Wie viel ist die-
ses Konzept eines Sportwagens im Jahr
2022 noch wert?

FORM, FUNKTION – UND FARBE

Der 812 Competizione ist ein ganz beson-
deres Auto, das sich deutlich vom 812 Su-
perfast unterscheidet. Im Gegensatz zum
599 GTO oder sogar zum F12 tdf, die im
Nachhinein lediglich als aufgepeppte Ver-
sionen ihrer Basismodelle betrachtet wer-
den können, scheint der Competizione ein
ganz anderes Tier aus der 812-Herde zu
sein.

Wieder einmal hat das Ferrari-Design-
team unter der Leitung von Flavio Man-
zoni das Kunststück vollbracht, Ingeni-
eurswissenschaft auf höchstem Niveau in
zeitgenössische Kunst zu verwandeln. Der
812 Competizione sieht aus wie ein mo-
derner 250 GTO und fühlt sich auch so an,
auch wenn die Verbindung zu Ferraris rei-
chem Erbe, wie immer bei Manzoni's Ar-
beiten, eher konzeptionell als wörtlich zu
nehmen ist.

Nehmen wir das Beispiel der drei „Kie-
men“ im hinteren Radkasten. Es handelt
sich um eine aerodynamische Lösung, die
einst aus einer technischen Notwendigkeit
heraus entstanden war, eine schöne An-
spielung auf den Ferrari 330 P4 von 1967
oder, in jüngerer Zeit, auf den F12 tdf. Beim
direkten Vorgänger war ein ähnliches Ele-
ment oben auf dem hinteren Radkasten zu
sehen, aber Manzoni hasste es dort, so dass
es versetzt werden musste.

Der Leiter des Ferrari-Designstudios
wählte für diesen Wagen einen neuen An-
satz: „Die Umsetzung klassischer Rennla-
ckierungen in eine dreidimensionale Kar-
rosserie“, wie Manzoni sagt. Diese Idee
führte zu der eigenartigen, kontrastie-
renden Karbonfaser-Blende, die sich quer
über die Motorhaube erstreckt. Als Inspi-
ration für dieses Teil nennt Manzoni den
250 GTO der Ecurie Francorchamps (Fgst.-
Nr. 4153 GT), für den Sieg bei der Tour de
France 1964 ebenso bekannt wie für die
silberne Karosserie, die von einem gelben
Streifen in Höhe der Vorderräder visuell
geteilt wird.

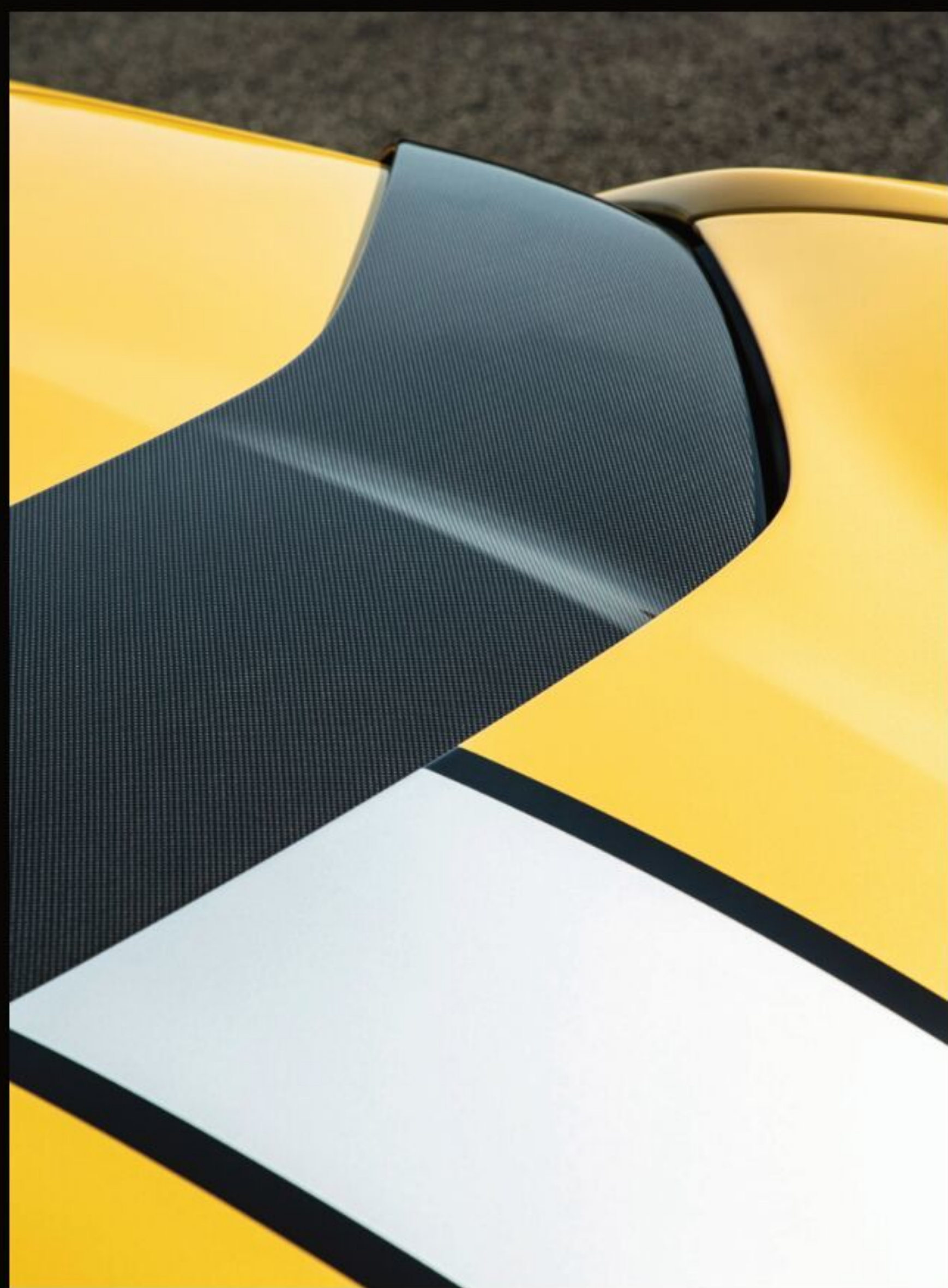
Im Fall des 812 Competizione spielt die
neuartige Designlösung mehr als nur eine
Rolle. Sie führt die heiße Luft höchst effek-
tiv aus dem Motorraum und verändert die
optische Wirkung der Karosserie des 812
auf drastische Weise. Sie macht nicht nur
die bisher ruhige und schnörkellose Front-
partie lebendiger und auffälliger, sondern
verändert auch die Proportionen des ge-
samten Fahrzeugs, bis hin zum Heck. Wäh-
rend der vordere Überhang optisch kürzer
geworden ist – da die Motorhaube kompakter
erscheint –, hat das Heck eine massivere
Präsenz erhalten, unterstrichen durch
eine horizontal verlaufende Blende und
die zurückgesetzten Heckleuchten. Diese
kleinen Design-Gimmicks lassen die diese
Karosserie weniger wie einen klassischen
GT und mehr wie einen Supersportwagen
aussehen.

DIE WAHRE GESCHICHTE

Und dann ist da noch dieser Elefant im
Raum, über den noch nicht gesprochen
wurde: Die geschlossene „Heckscheibe“
mit ihren sechs „Vortex-Generatoren“ zur
Beschleunigung der vorbeiströmenden
Luftmassen. Konservative Gemüter brau-
chen einige Zeit, um sich an das Aussehen
und die damit verbundene Ergonomie zu
gewöhnen. Und dass der Fahrer nur noch
per Kamera im digitalen Rückspiegel sehen
kann, was sich hinter dem Auto befindet.



Es gibt kaum einen effizienteren Fahrer-Arbeitsplatz: In Sachen Ergonomie lässt der 812 Competizione keine Wünsche offen. Die ausgeklügelte Aerodynamik kommt ohne aufgesetztes Flügelwerk aus.



„DIE UMSETZUNG
KLASSISCHER
RENNWAGEN-
LACKIERUNGEN IN EINE
DREIDIMENSIONALE
KAROSSERIEFORM.“





Klassische Proportionen für einen V12 Gran Turismo mit Frontmotor: Trotz sehr flach angestellter Windschutzscheibe konzentriert sich die optische Masse der Karosserie knapp vor den Hinterrädern.

Dabei ist das neue Heck ein äußerst cleveres Stück Aerodynamik: Bei 200 km/h erzeugt die Karosserie des 812 Competizione etwa 80 Kilo mehr Abtrieb als der diesbezüglich bereits recht ausgefeilte 812 Superfast, ohne dass der Luftwiderstand darunter leidet.

Während die Wirbelgeneratoren Anströmung und Effizienz des Heckspoilers maximieren, sorgt der extrem breite Diffusor für zusätzlichen Abtrieb. Der Diffusor verdrängte die Endrohre der Auspuffanlage ganz an den Rand der Karosserie, wo sie zu faszinierenden, vertikal ausgerichteten Rechtecken geformt wurden.

Interessanterweise war die Breite des Diffusors der Ausgangspunkt für den gesamten Karosseriegestaltungsprozess des 812 Competizione. Dies wurde mir nicht von Flavio Manzoni mitgeteilt, sondern von Matteo Biancalana, dem Leiter der Aerodynamikabteilung von Ferrari. Der äußerst talentierte Ingenieur hat das letzte Jahrzehnt damit verbracht, einige der

besten Rennwagen der Welt zu entwerfen. Sie trugen allerdings kein Ferrari-Abzeichen: Matteo sammelte seine Erfahrungen bei Dallara, wo er Entwürfe für einige Autos lieferte, die später die 24 Stunden von Le Mans und die DTM-Meisterschaft gewannen. Einige der Designlösungen dieser preisgekrönten Autos sind auch am 812 Competizione zu erkennen (wenn man weiß, wonach man suchen muss).

Es ist offensichtlich, dass Matteo diesem Design einige modernere Motive hinzugefügt hat, wie z.B. die Lufteinlässe der vorderen Bremsen, die den Eindruck eines F-22 Raptor-Kampffluggesamts vermitteln (sie wurden wegen der neuen vorderen „Aero“-Bremsen erforderlich, die der 812 Competizione vom SF90 Stradale übernommen hat).

Je nachdem, wie man es betrachtet, kann Biancalana entweder als Manzoni's wichtigster Verbündeter gelten oder als sein Erzrivale. Beide sind sich darin einig,



dass sie sich während des Designprozesses in vielen Dingen nicht einig sind, so dass die Arbeit an einem neuen Ferrari wie ein ständiges Ping-Pong von kreativen Ideen und unterschiedlichen Lösungen zwischen ihnen ist.

Das unterscheidet die Firma Ferrari und Autos wie den 812 Competizione von ihren Mitbewerbern: Während in anderen Unternehmen die Abteilungen für Design und Aerodynamik mitunter in verschiedenen Städten angesiedelt sind, so dass sie sich auf Firmen-E-Mails und Zoom-Konferenzen verlassen müssen, können die Jungs bei Ferrari einfach einen kurzen Spaziergang zu ihren Kollegen in praktisch jeder anderen Abteilung machen.

Flavio und Matteo arbeiten in der Fabrik auf zwei Seiten derselben Straße. Außerdem ist das Formel-1-Team mit seinem eigenen, hochmodernen Windkanal im selben Gebäudekomplex untergebracht. Die berühmte Teststrecke der Scuderia, die

Pista di Fiorano, nur einen Katzensprung entfernt. Und genau hier stehe ich jetzt, mit dem Schlüssel zum 812 Competizione in der Hand.

SUPERFAST, SUPERFASTER, SUPERFASTEST

Ich öffne die Tür zu einem Innenraum, der sich gegenüber dem 812 Superfast nicht wesentlich verändert hat. Und doch spürt man förmlich, wie hier das Ambiente eines Daytona mit der Aura einer puren Rennmaschine verschmilzt. Liebevoller Sorgfalt für perfektes Finish und luxuriöse Materialien mischen sich mit zwei hauchdünnen Kohlefaser-Sitzschalen und ernstzunehmenden Renngurten, die man besser mit Hilfe einer zweiten Person anlegt. Einmal angebracht, halten sie Dich auf dem Sitz so fest, dass Du die offene Tür nicht mehr mit der Hand erreichen kannst.

Die TFT-Bildschirme im Cockpit spielen nur die zweite Geige hinter dem sehr großen und sehr gelben Drehzahlmesser, der sich direkt vor den Augen des Fahrers befindet. Wie im 812 Superfast gibt es keinen zentralen Infotainment-Bildschirm – ein bewusstes Statement gegen die Ablenkungen des In-Car-Entertainments. Auch in fünfzig Jahren wird man diesen Verzicht noch als seriös ansehen, zur Zufriedenheit des Herstellers und der Sammler. Nicht ganz so sicher bin ich mir diesbezüglich bei den Getriebe-Wählhebelchen, die zu sehr versuchen, eine offene Schaltkulisse nachzuahmen, aber letztendlich weder gut aussehen, noch leicht zu bedienen sind. Es handelt sich um eines der Details, die vom technisch ausgefeilten SF90 Stradale übernommen wurden. Glücklicherweise verzichtet der 812 Competizione aber auf den digitalen Panoramabildschirm und das Lenkrad mit den berührungsempfindlichen Bedienelementen. Hier weckt der Fahrer den Motor immer noch mit einem großen, roten, physischen Knopf, wie es die Renngötter befohlen haben.

Und so kommen wir zur Existenzberechtigung dieses Wagens. Ein 6,5-Liter-V12-Saugmotor, der 9500 Umdrehungen pro Minute schafft und kurz zuvor 830 PS an die Kurbelwelle wuchtet. Der Motor Tipo F140 hat seit seinem Debüt im Ferrari Enzo im Jahr 2002 (damals mit 660 PS bei 7800/min) einen langen Weg zurückgelegt. In zwanzig Jahren wurde sein Hubraum um einen halben Liter aufgestockt, und dank zahlreicher mechanischer und elektronischer Updates leistete er im 812 Superfast bereits 800 PS bei 8500/min.

Der hier vorgestellte F140 HB evolution ist ein weiterer bedeutender Schritt in dieser Linie, da er sich als leistungsfähiger und dennoch sauberer erweist. Was aber noch wichtiger ist, wie mich der unlängst aus dem Unternehmen ausgeschiedene Chief Technology Officer Michael Leiters überzeugt hat, ist das Einbeziehen des Fahrers und der Spaß, den man mit Zahlen nicht beschreiben kann.

VIEL FEINARBEIT IM DETAIL

Vielleicht vermag eine Zahl das dennoch: Die Motor-Höchstdrehzahl von 9500/min. Die Erhöhung um 600/min gegenüber dem 812 Superfast verbesserte die Quantität (+30 PS), aber vor allem die Qualität der Leistungsentfaltung. Die neue Leistungskurve wurde durch eine komplette Überarbeitung des Motors erreicht, wovon ich

mich persönlich überzeugen konnte, indem ich beide Blöcke am Fließband in Maranello miteinander verglich. Das neue Derivat verwendet vor allem andere Kolben, eine neu gewuchtete Kurbelwelle (3 % leichter als die bisher verwendete) und Pleuel aus Titan. Diese sind 40 % leichter als ihre Stahlpendants und gleichzeitig noch belastbarer.

Die Verbesserung der Leistung eines Saugmotors ist keine leichte Aufgabe. Sie wird hauptsächlich durch die Verfeinerung der Strömungsdynamik erreicht. Vor diesem Hintergrund hat das Team um Michael Leiters sowohl Auspuffkrümmer als auch Ansaugluftsammler kompakter gestaltet und ein System von Einlasskanälen mit variabler Geometrie eingesetzt. Um die dynamische Ladung der Zylinder zu maximieren, wird die Länge der Einlasskanäle kontinuierlich verändert, wobei auch die Zündfolge berücksichtigt wird.

Die höheren Belastungen erforderten den Einsatz weiterer hochmoderner technischer Lösungen. Kolbenbolzen und Nocken erhielten eine diamantharte Kohlenstoffbeschichtung (DLC = diamond-like carbon), die Reibung und Verschleiß dieser Teile und letztendlich auch den Kraftstoffverbrauch reduziert. Um ein steileres Nockenprofil zur Ventilsteuerung zu ermöglichen, setzte Ferrari zum ersten Mal in der Geschichte der Straßenfahrzeuge Schlepphebel aus Stahl ein. Dabei handelt es sich um eine Technologie, die direkt aus der Formel 1 abgeleitet wurde und eine Steuerung der Ventile unter extremen Bedingungen ermöglicht. Das hat nicht nur mit den Nockenwellen zu tun.

Der 812 Competizione nutzt, wie sein Name schon vermuten lässt, die technologischen Erkenntnisse der Scuderia Ferrari. Da es sich aber immer noch um ein Straßenauto handelt, sind noch einige technische Herausforderungen zu bewältigen: Emissionstests. Diese neue extrem ausgelegte Version des 812 ist sowohl mit Katalysatoren als auch mit Partikelfiltern ausgestattet, zwei Vorrichtungen im Abgassystem, die viel Gutes beim Reduzieren von Schadstoffen, aber viel Schlechtes beim Motorsound bewirken. Ehrlich gesagt wirken sie wie effiziente Schalldämpfer.

Wie bei einigen aktuellen Ferrari-Modellen mit Partikelfilter haben die Ingenieure daher die kühne Entscheidung getroffen, die traditionellen Schalldämpfer ganz aus den Auspuffrohren zu entfernen. Darüber hinaus ist die Auspuffanlage des 812 Competizione so geformt, dass

Pures Kraftpaket: Ohne Turbolader oder zusätzliche Elektromotoren wuchtet der V12 über ein Siebenganggetriebe satte 830 PS an die Hinterräder.

sie im Grunde wie eine Trompete funktioniert. Die Idee an sich klingt nicht allzu seriös, aber in der Realität klingt das Auto so weltfremd, wie man es von einem Ferrari-Flaggschiff erwarten würde, vor allem in der Ära der abgasreduzierten und stimmlosen Hochleistungsfahrzeuge.

Wie bei der Herstellung von immer schnelleren Modellen üblich, ging mit der Leistungssteigerung auch eine Gewichtsreduzierung einher. Ermöglicht wurde das nach Angaben von Ferrari durch den umfangreichen Einsatz von Kohlefaser in der Karosserie, exotischen Materialien wie Titan im Antriebsstrang und den Verzicht auf Schalldämpfung im Innenraum. Weitere Kilogramm wurden laut Unternehmen durch den Einsatz einer leichten 12-V-Lithium-Ionen-Batterie und von Felgen aus Vollkohlefaser eingespart, die allein schon eine Reduzierung von 3,7 kg gegenüber den Schmiederädern des 812 Superfast erbrachten.

Insgesamt gibt das Unternehmen offiziell eine Gewichtsverringerung von 38 kg an, aber das stimmt nur teilweise. In Maranello erfuhr ich, dass die dort arbeiten-

TECHNISCHE DATEN FERRARI 812 COMPETIZIONE

MOTOR

Layout: V12, 65° Zylinderwinkel
Bohrung x Hub: 94 x 78 mm
Hubraum: 6496 cm³
Verdichtungsverhältnis: 13,5:1
Leistung: 830 PS (610 kW) bei 9250/min
Max. Drehmoment: 692 Nm bei 7000/min

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb: Hinterräder
Getriebe: 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Elektronische Steuerung: PCV 3.0 („virtual short wheelbase“), ESC, E-Diff3, F1-Trac, Hochleistungs-ABS/EBD, SCM-E, SSC 7.0

ABMESSUNGEN

Länge: 4696 mm
Breite: 1971 mm
Höhe: 1276 mm
Radstand: 2720 mm
Trockengewicht: 1487 kg
Leistungsgewicht: 1,79 kg/PS
Gewichtsverteilung vorn/hinten: 49:51

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit: > 340 km/h
0-100 km/h: 2,85 s
0-200 km/h: 7,5 s
Fiorano-Rundenzeit: 1.20,0 min.







KONSERVATIVE GEMÜTER BENÖTIGEN
EIN WENIG ZEIT, UM SICH AN DAS
GESCHLOSSENE FLIESSHECK MIT SEINEN
SECHS VORTEX-GENERATOREN ZU
GEWÖHNEN



Die quer über die Motorhaube verlaufende Karbonfaserblende dient nicht nur zur Motorraum-entlüftung, sondern unterteilt den Wagen auch optisch.

den Ingenieure eher 70 kg eingespart haben, aber ein Teil der Gewichtseinsparung ging durch den Einbau von zusätzlichen Abgaspartikelfiltern und einigen anderen Ausrüstungen verloren. Man muss sich einmal vergegenwärtigen, welche extreme Mittel erforderlich waren, um 70 kg reduziertes Gewicht bei einem so kohlefaserreichen Stück Technik wie dem 812 Superfast zu erreichen.

ZAHLEN ERZÄHLEN NICHT DIE GANZE GESCHICHTE

Einige Schlüsselkomponenten hat der 812 Competizione unverändert vom Superfast übernommen. Dazu gehören die Karbon-Keramik-Bremsen mit einem Durchmesser von 398 mm vorn und 360 mm hinten oder das 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (das Märchen von den abermals verkürzten Schaltzeiten glaubt langsam eh' niemand mehr). Nach wie vor ist die Gasannahme so heftig, dass man erschrickt, und die elektrisch unterstützte Lenkung ist sehr direkt, fast hektisch – zumindest im normalen Straßenverkehr. Auch die Abstimmung des volladaptiven Fahrwerks ist hierfür etwas zu straff geraten.

Aber heute bin ich auf der Rennstrecke mit dem Ferrari-Testfahrer Raffaele de Simone unterwegs, der mich im Vorausfahrzeug anleiten und instruieren sollte. Stattdessen verschwindet er bereits nach der

ersten langen Rechtskurve am Horizont. Ich drücke das Gaspedal durch, um die gesamten 830 PS auf die Hinterräder zu bringen. Der mächtige V12 dreht und dreht ohne Ende. Dafür hat der Motor weniger Drehmoment als im 812 Superfast, 692 Nm bei 7000/min. Wenn man den falschen Gang drin hat, reagiert der Motor träge, als ob er ein Turboloch hätte. Hält man dagegen die Nadel des Drehzahlmessers im oberen Drittel, erlebt man einen endlosen Schub wilder Kraft, der an die V12-Rennmotoren der goldenen Nachkriegsära erinnert.

Der 812 Competizione beschleunigt in 2,85 s auf 100 km/h und in 7,4 s auf 200 km/h. In Raffaele Simones Händen kann er die Strecke in 1 Minute 20 Sekunden umrunden, nur drei Zehntel langsamer als der Hyper-Hybrid LaFerrari. Aber noch einmal: Beim 812 Competizione geht es nicht um Zahlen. Es gibt jetzt schon einige Autos, die ähnliche Tempi erreichen können, aber nur sehr wenige tun dies mit vergleichbarer akustischer und dynamischer Dramatik.

Ehrlich gesagt ist der 812 Competizione mit seinen 1,5 Tonnen Lebendgewicht nicht gerade leicht für ein Hochleistungsfahrzeug. Manchmal kann man das sogar spüren, zum Beispiel beim Bremsen. Es geht nicht um den Bremsweg, der ist in Ordnung. Vielmehr sind es die Gesetze der Physik, die einen unaufmerksamen Fahrer, der nicht die richtige Fahrtechnik

anwendet, plötzlich überraschen können. Wie viel intelligentes Management in den Fahrassistenzsystemen steckt, erlebt man, sobald man das Manettino in die „CT Off“-Position gebracht hat: Schon das Anfahren ohne Powerslide gerät zu einem kleinen Kunststück.

Die Stabilität, die Agilität und die Leichtigkeit, mit der man im behüteten Fahrmodus mit den 830 PS an den Hinterrädern spielen kann, sind vor allem auf den neuen „Passo Corto Virtuale“ zurückzuführen. Hinter dem im Englischen „Virtual Short Wheelbase“ genannten Begriff verbirgt sich eine clevere Vierradlenkung. Solche Lösungen sind nicht neu, man findet sie heute in allen Arten von Autos, sowohl in ernsthaften Rennwagen als auch in Familien-SUVs.

Was das Ferrari-System wirklich einzigartig und innovativ macht, ist die Tatsache, dass die Hinterräder tatsächlich unabhängig voneinander lenken. Die neuen Möglichkeiten, die diese Lösung bietet, sind nahezu endlos. Die beiden Räder können beim Beschleunigen durch Öffnen der Vorspur die Traktion verbessern. Umgekehrt können sie beim Bremsen mit mehr Vorspur die Stabilität zu erhöhen. In langsamen Kurven lenkt das äußere Rad mehr nach innen als normalerweise vorgesehen, um die Bodenhaftung seitlich und in Längsrichtung zu verbessern. Und in schnellen Kurven sorgt das System für ein Gefühl felsenfester Stabilität.

Das klingt ... fast beunruhigend. Ich wäre selbst kein Fan solcher Innovationen, wenn ich nicht wüsste, wie brillant sie funktionieren und wie natürlich und ehrlich sich das Auto hinter dem Lenkrad anfühlt. Erst nach der vollständigen Deaktivierung der Elektronik wird einem klar, was für eine gigantische Leistung 830 PS wirklich sind und wie gefährlich dieses Auto sein kann.

Die Tatsache, dass man sich darüber keine Gedanken machen muss und sich ganz darauf konzentrieren kann, das Beste aus diesem Rezept herauszuholen, macht den 812 Competizione für mich zum vollständigsten und einfach besten Gran Turismo, den Ferrari je gebaut hat – und das mit einigem Abstand. Die Chancen stehen gut, dass der Wagen diesen Titel behalten wird, denn die Elektrifizierung der Produktpalette, die bereits mit dem SF90 Stradale und dem 296 GTB begonnen hat, wird unweigerlich einige dynamische Kompromisse mit sich bringen, die den 812 Competizione als einen der ganz großen Vollblüter erscheinen lassen. 🏁

812 COMPETIZIONE UND COMPETIZIONE A: ES GIBT GUTE GRÜNDE, BEIDE ZU KAUFEN

Die offene Ausführung eines extrem ausgelegten Sportwagens ist immer ein heikles Thema, das leicht als zynischer Akt des Autoherstellers heruntergespielt werden kann, um noch tiefer in die Taschen seiner Kunden zu greifen. In der Tat ist der 812 Competizione A seltener (es werden nur 599 Stück gebaut) und teurer (578 000 Euro) als die Berlinetta. Die Tatsache, dass beide gleichzeitig auf den Markt gebracht wurden, kann auch als Folge der Ungeduld von Ferrari gesehen werden, die Auftragsbücher zu füllen.

Diese Einstellung hatte ich im Kopf, als ich das Designstudio von Flavio Manzoni betrat, um den statischen Aperta präsentiert zu bekommen, aber ich änderte meine Meinung schnell. Schon beim Anblick kann man feststellen, dass es sich um ein ganz anderes Auto handelt. Es ist unvermeidlich, dass es ein bisschen schwerer, ein bisschen weniger steif und ein bisschen langsamer ist als sein Gegenstück mit geschlossenem Dach. Wichtiger ist jedoch, dass der Aperta einen anderen Charakter verkörpert. Der Competizione A bietet eher ein GT-Gefühl, mit dem Gefühl von Wind in den Haaren und den schönen Designzügen der feinen Ferrari der Vergangenheit, wie 330 P4 oder Dino 206 GT. Als mich der Ferrari-Designer fragte, welchen ich lieber hätte, gab es für mich nur eine Antwort: Ich müsste beide kaufen! [MZ]



FERRARI IN LE MANS

TESTA ROSSA

MIT INSGESAMT NEUN GESAMTSIEGEN HAT FERRARI EIN KAPITEL LE-MANS-GESCHICHTE GESCHRIEBEN. IN DEN VERBLEIBENDEN HEFTAUSGABEN BIS ZUM 24-STUNDEN-RENNEN 2023 WOLLEN WIR SIE IHNEN ALLE NOCH EINMAL IN ERINNERUNG RUFEN.

TEXT: MARCO VITALI | FOTOS: THE KLEMANTASKI COLLECTION

LE-MANS-SIEG NR. 5

1961

Nach dem Erfolg der vorangegangenen Saison ging Ferrari beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans 1961 als großer Favorit an den Start. Das von der FIA für die zweite Saison bestätigte technische Reglement brachte keine wesentlichen Änderungen an den Autos. Die umstrittenen Regeln für Mindesthöhe und -breite der Windschutzscheibe wurden um die Festlegung einer maximalen Neigung ergänzt, die den Ermessensspielraum beschnitt, den Maserati im Vorjahr geschickt genutzt hatte.

Die Technische Abnahme der Fahrzeuge wurde 1961 vom Place des Jacobins im Zentrum von Le Mans an die Rennstrecke vor den Toren der Stadt verlegt. Dort experimentierte der ACO auch mit einem neuen IBM-Computer-Zeitmesssystem. Die Zahl der Nennungen für das Rennen war mit insgesamt 65 Teilnehmern wie immer hoch, aber zwei Anträge wurden zurückgewiesen, und so gingen am Ende 55 Autos (plus 8 Reserve-Nennungen) an den Start.

Elf Ferrari standen auf der Nennliste, verteilt auf die verschiedenen Sport- und GT-Klassen. Die Rennabteilung des Unternehmens aus Maranello, das bereits in der vergangenen Saison in Società Esercizio Fabbriche Automobili e Corse (SEFAC) umbenannt worden war, stellte vier Fahrzeuge auf. Zwei von ihnen waren die neuesten Versionen des bewährten Testa Rossa, gefahren von Phil Hill und Olivier Gendebien sowie Willy Mairesse mit dem Ferrari-Rookie Mike Parkes. Mit dabei hatte man auch den neuen, sehr schnellen Mittelmotor-Prototyp 246 SP, der von den Ferrari-F1-Piloten Wolfgang von Trips und Richie Ginther gefahren wurde. Er nahm dem stärkeren, aber weniger wendigen Testa Rossa von Phil Hill drei Sekunden ab und distanzierte den Maserati Tipo 63 um neun Sekunden. Auch bei den GT bestätigte Ferrari seine Vormachtstellung: Der 250 GT SWB war 20 Sekunden schneller als sein englischer Rivale Aston Martin.

Der Renntag begann mit leichten Regenschauern, aber zum Zeitpunkt des Starts waren die Bedingungen perfekt. Am Ende der ersten Runde lag Richie Ginther an der Spitze des Felds vor dem TRI 61 von




Setzte sich am Ende gegen den neuen Mittelmotor-Prototyp durch: Der zuverlässige Testa Rossa TRI 61, hier mit Paul Frère am Steuer. Sein Teamkollege Phil Hill (unten im weißen Overall) sollte im selben Jahr auch Fahrer-Weltmeister werden.

Phil Hill, dem Maserati von Walt Hansgen und Pedro Rodriguez im NART-Ferrari, den er zusammen mit seinem Bruder Ricardo pilotierte. Innerhalb von fünf Runden hatte Rodriguez die Führung übernommen und setzte sich zusammen mit Ginther und Hill von der Verfolgergruppe ab, wobei sie mehrmals die Positionen tauschten. Am späten Nachmittag kehrten die Regenfälle zurück und verursachten eine sehr rutschige Strecke, die zu zahlreichen Ausfällen führte. In der Zwischenzeit erzielten Stirling Moss und Graham Hill im 250 GT SWB unglaubliche Rundenzeiten und führten die GT-Klasse an, sogar vor einigen Prototypen von Aston Martin und Maserati.

Der Regen prägte auch die ersten Nachtstunden. Ginther musste sein Licht reparieren lassen, wobei ihn der Stopp mehrere Runden kostete. Damit lagen Hill/Gendebien vor den gegnerischen Rodriguez-Brüdern und ihren Teamkollegen Parkes/Mairesse. Im Morgengrauen war die Strecke in Le Mans wieder abgetrocknet. Von Trips und Ginther hatten sich nach der Reparatur der Kraftstoffzuführung an ihrem 246SP bis auf den zweiten Platz vorgearbeitet, doch kurz vor Rennende ging der Motor ein, und auch der Testa Rossa der Rodriguez-Brüder sah die Zielflagge nicht.

Von da an hielten die Ferrari ihre Positionen, und das Rennen endete im Regen. Phil Hill und Olivier Gendebien wiederhol-

ten ihren Erfolg von 1958 und distanzieren ihre Teamkollegen Parkes/Mairesse um drei Runden. Platz drei mit 13 Runden Rückstand ging an den privaten Ferrari 250 GT SWB von Pierre Noblet und Jean Guichet.

Der Sieg an der Sarthe vervollständigte ein bedeutendes Jahr für Ferrari: Bandini und Scarfiotti gewannen den letzten Meisterschaftslauf in Pescara und holten den Weltmeistertitel. Giancarlo Baghetti schrieb Geschichte als einziger Formel-1-Fahrer, der gleich bei seinem ersten Auftritt einen Grand Prix gewann. Ferrari sicherte sich den Konstrukteurswertung, und Phil Hill und Wolfgang von Trips trugen einen Kampf um den Fahrer-Weltmeistertitel aus, der in Monza durch von Trips' tragischen Unfalltod entschieden wurde. 





DIE LETZTE FAHRT DES „PETIT PRINCE“

40. TODESTAG VON GILLES VILLENEUVE

Vor 40 Jahren verlor die Welt des Motorsports einen der talentiertesten Rennfahrer seiner Zeit. Mit seinen 32 Jahren hätte Gilles Villeneuve, der in seinem Umfeld liebevoll „Le Petit Prince“ (der kleine Prinz) genannt wurde, in der Formel 1 noch einiges erreichen können.
Am 08. Mai 1982 verunglückte er tödlich.

TEXT: ETIENNE BOURGUIGNON
FOTOS: THE CAHIER ARCHIVE, HERBERT TULODZIECKI,
GUNTHER ASSHAUER, ARCHIV BOURGUIGNON



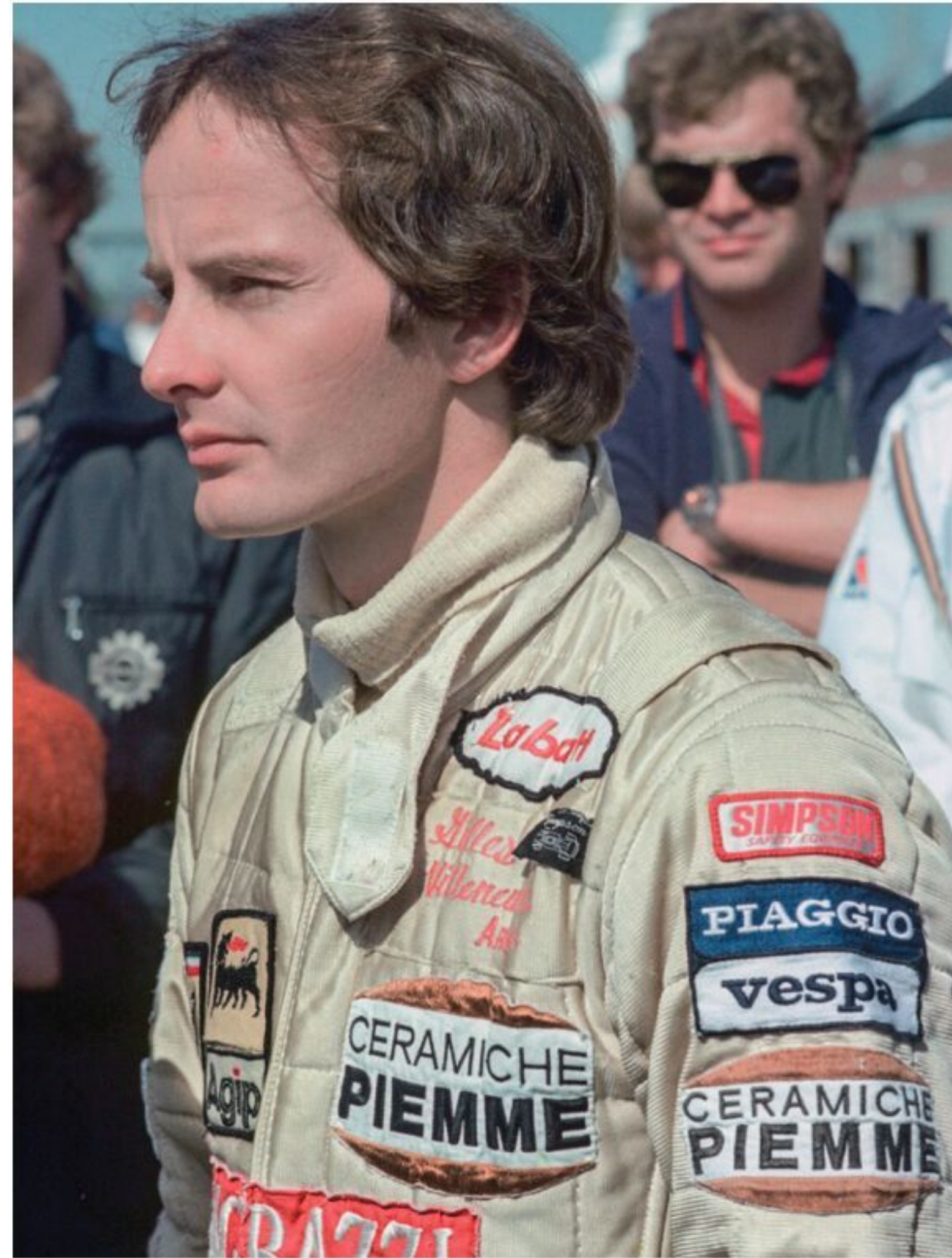
Seit er 1981 zu Ferrari gekommen war, fuhr Didier Pironi konstant im Schatten seines Teamkollegen Gilles Villeneuve. Dieser kam mit dem ersten turbogeladenen Ferrari 126 CK einfach besser zurecht, stand dreimal auf dem Treppchen, gewann das interne Qualifikationsduell 10 zu 5 und belegte in der Fahrerweltmeisterschaft den 7. Rang, während Pironi 13. wurde. Für 1982 hatte Ferrari mit dem verbesserten 126 C2 einen Wagen mit Weltmeister-Potenzial auf die Räder gestellt. Pironi musste sich in den ersten drei Rennen erneut Villeneuve geschlagen geben. Der Franzose kämpfte verbissen um die Anerkennung im Team.

KONTROVERSE IN IMOLA

Anfang April 1982 erwarb Gilles Villeneuve einen Agusta-Hubschrauber des Typs A109A, ausgestattet mit zwei Triebwerken und Radar. Neben der Rennerei war das Hubschrauberfliegen seine zweite große Leidenschaft. Und außerdem ein sehr praktisches, schnelles Fortbewegungsmittel. Ferrari hatte ihm 1978 einen 308 GTS zur Verfügung gestellt, mit dem er zwischen seinem Haus in Monaco und der Teststrecke in Fiorano bzw. dem Werk in Maranello pendelte, eine Strecke von etwa 400 Kilometern, die unter normalen Umständen in viereinhalb Stunden zurückgelegt werden konnte. Einmal schaffte der Kanadier die Strecke nach eigenen Angaben jedoch in weniger als zweieinhalb Stunden, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von knapp 180 km/h entsprach ...

Der neue Hubschrauber kam bereits am letzten Aprilwochenende zum Einsatz, als Villeneuve zusammen mit seinem Teamkollegen Pironi zum Grand Prix von San Marino nach Imola flog. Aus der Perspektive von Ferrari standen die Zeichen vor dem Rennen sehr gut: Zum einen hatte der 126 C2 sein Potenzial in Long Beach bewiesen (dritter Platz, leider wegen Reglementverstoß nachträglich disqualifiziert), und zum anderen boykottierten die englischen Teams unter Leitung der FOCA das Rennen. Nur die starke Turbo-Konkurrenz von Renault mit René Arnoux und Alain Prost galt es zu überwinden. In der Tat standen am Ende der Qualifikation beide Renault vor den Ferrari.

Vom Start weg führte Arnoux das Rennen an, gefolgt von Prost, Villeneuve und



Gilles Villeneuve,

* 18. Januar 1950, Saint-Jean-sur-Richelieu, Kanada,

† 8. Mai 1982, Zolder, Belgien.

Pironi. In der 6. Runde schied Prost mit einem Motorschaden aus, und in der 27. Runde zog Villeneuve an Arnoux vorbei und übernahm die Führung – für drei Runden. Dann ging Arnoux wieder an dem Kanadier vorbei und Pironi nutzte den Windschatten des Renault, um seinen Teamkollegen ebenfalls zu überholen. In der 45. von 60 Runden fiel der Renault mit Turboladerschaden aus, und die beiden Ferrari mit den Startnummern 27 und 28 fuhren nunmehr einsam vorne weg.

Die Ferrari-Rennleitung gab ihren Fahrern das Zeichen „slow“, und alle Beteiligten stellten sich darauf ein, dass die beiden Piloten das Rennen auf ihren Plätzen zu Ende fahren würden. Doch eine Runde später übernahm Pironi überraschend die Führung – offenbar interpretierte der Franzose das Signal „slow“ anders als sein Teamkollege. Nach wenigen Runden quetschte sich Villeneuve wieder an Pironi vorbei und drosselte daraufhin sein Renntempo, so dass Pironi ihn erneut überholte. Der Kanadier ließ seinen Teamkollegen gewähren, übernahm Anfang der letzten Runde wieder die Führung, doch Pironi „kassierte“ Villeneuve in geradezu draufgängerischer Manier auf den letzten Metern und gewann das Rennen.

Für den Franzosen war es ein schöner Sieg, aber für den Kanadier war es ein klarer Vertrauensbruch. Wütend lehnte Villeneuve seine Teilnahme bei der Ehrenrunde an der Seite von Pironi ab. Auf dem Podi-

um zeigte er eine grimmige, abweisende Miene. Pironi, der sich über seinen ersten Sieg für Ferrari freute, wechselte kein einziges Wort mit seinem Teamkollegen. Auf das Rennen angesprochen, sagte Villeneuve: „Ich dachte, ich hätte einen Freund. Ich habe mich geirrt, ich bin ein Idiot. Ich lerne heute Pironi von seiner wahren Seite kennen. Er hat mich im Rennen auf hinterhältige Weise angegriffen, wir hätten beide ausfallen können, wenn uns das Benzin ausgegangen wäre. Ich hatte langsam gemacht, um das Rennen sicher zu Ende zu fahren, und nicht, um auf diese Weise betrogen zu werden.“ Kurz darauf verließ Villeneuve die Rennstrecke und flog mit seinem Hubschrauber davon – ohne Pironi!

DAS NACHBEBEN

Am Donnerstag, den 29. April 1982, verließ Villeneuve seine Villa in Monaco und fuhr nach Fontvieille zum Hubschrauberlandeplatz, um von dort aus nach Fiorano zu fliegen. Pironi hatte auf der Ferrari-Test-

strecke schon am Vortag mit dem 126 C2 trainiert. Als die beiden Männer aufeinander trafen, herrschte eisiges Schweigen. Innerhalb der Scuderia hatten sich zwei Lager gebildet, wobei einige Techniker gut verstehen konnten, dass Pironi es leid war, ständig im Schatten von Villeneuve zu stehen. Villeneuve blieb kategorisch: „Es ist unmöglich für mich, Imola zu vergessen. Das Signal war klar: Wir mussten unsere Positionen halten. Außerdem gilt bei Ferrari eine Regel: Wer an der Spitze liegt, wird von seinem Teamkollegen nicht angegriffen. Pironi hatte kein Recht, mich zu überholen.“

Eine Woche ging die Reise ins belgische Zolder, wohin der Kanadier mit seinem Hubschrauber flog – allein. Die Lage schien sich dennoch überraschend entspannt zu haben. Gilles Villeneuve ließ sich keinen Ärger anmerken, obwohl seine Beziehung zu Pironi auf dem Nullpunkt angelangt war. Der Franzose verhielt sich ebenfalls ruhig und versuchte sogar, den Dialog mit seinem Teamkollegen wieder aufzunehmen. Vergeblich, Villeneuve blieb stur. Die

Großer Preis von San Marino, 1982, Variante Tosa. Da ist die Welt noch in Ordnung: Gilles Villeneuve führt vor seinem Teamkollegen Didier Pironi.





Für die Ferraristi ist der Ferrari-Doppelsieg in Imola 1982 ein Grund zum Feiern. Für den bis dahin stets im Schatten von Villeneuve stehenden Pironi kommt der Sieg einer Erlösung gleich.

beiden tauschten sich abwechselnd mit dem Technischen Direktor Mauro Forghieri aus, ohne direkt miteinander zu sprechen.

Villeneuve entschied das erste Training teamintern zu seinem Gunsten: Er fuhr eine Zeit von 1.17,507, Pironi war mit 1.18,796 über eine Sekunde langsamer. Beides waren jedoch mittelmäßige Zeiten im Vergleich zu den Spitzenzeiten von René Arnoux (1.15,903) und Alain Prost (1.15,962) in den Turbo-Renault. Villeneuve ließ die anwesende Presse wissen, dass seine Wut auf Didier Pironi nach den Ereignissen in Imola noch nicht verflogen war: „Was ich zu sagen habe, werde ich auf der Rennstrecke sagen“, kündigte er an und fügte hinzu: „Hier habe ich einen Gegner mehr: Pironi.“

Als am Samstag im Kiefernwald von Zolder die letzten Minuten des Qualifikationstrainings liefen, war der Kampf innerhalb der Scuderia in vollem Gange: Es galt die bestmögliche Startposition hinter den Renault zu sichern. Die Leistungen hatten sich deutlich verbessert: Villeneuve fuhr auf weichen Reifen eine Zeit von 1.16,616, Pironi schaffte 1.16,501. Der Kanadier ließ seinen zweiten Reifensatz aufziehen, klappte mit einer geradezu rituellen Geste das Helmvisier herunter und verließ mit Vollgas die Boxengasse.

Die erste Runde drehte Villeneuve in 1.19,370, die zweite Runde dann mit war-

men Reifen zwei Sekunden schneller. Auf der Geraden war er mit 272 km/h als Schnellster gestoppt worden, während Prost, der noch die Pole Position innehatte, 268 km/h erreichte. Als Villeneuve die Box passierte hielt ihm ein Mechaniker auf Anweisung von Mauro Forghieri ein Schild hoch, das ihn aufforderte, in der nächsten Runde zurück an die Box zu fahren. Als der Ferrari Nummer 27 in der Ferne verschwand, blickte Forghieri instinktiv auf die große Uhr: Es war 13:52 Uhr.

RENDEZ-VOUS MIT DEM TOD

Gilles Villeneuve rast mit 260 km/h am Renault von René Arnoux vorbei, kurz bevor er die Terlamen-Kurve im fünften Gang durchfuhr. Plötzlich taucht vor ihm an der rechten Fahrbahnseite der viel langsamere March von Jochen Mass auf. Der Ferrari kollidiert mit dem Hinterrad des March, der „Ground Effect“ reißt ab, der Wagen steigt auf, überschlägt sich und prallt mit der Front voran heftig auf einen Erdwall. Dabei wird das Vorderteil des Chassis vor dem Lenkrad abgerissen. Durch die Wucht des Aufpralls wird der Schalensitz mit dem Fahrer aus dem Rumpf herausgerissen. Wie eine Puppe wird Gilles Villeneuve durch die Luft in einen Fangzaun geschleu-

dert und schlägt dann hart auf den Boden auf. Rettungssanitäter sind sofort zur Stelle, beginnen mit Wiederbelebungsversuchen. Mehrere Fahrer halten an, um Hilfe zu leisten: Arnoux, Warwick, Winkelhock, Guerrero. Alle sind völlig entsetzt.

Mit dem Verstummen der Motorengeräusche breitet sich eine unheimliche Stille über der Rennstrecke aus. Die Zuschauer flüstern nervös, als die schnarrende Stimme des Streckensprechers ertönt: Ein Ferrari sei in einen schweren Unfall verwickelt.

Augenblicke später erscheinen auf den Bildschirmen Aufnahmen der Streckenkamera in der „Terlamenbocht“, die das Ausmaß des Unfalls zeigen: Wrackteile des Ferrari liegen über die ganze Strecke verstreut, in der Mitte das Heck des Chassis, an dem noch das rechte Hinterrad hängt, der komplette Vorderwagen auf der Höhe des vorderen Cockpitausschnitts abgetrennt. Am Streckenrand stehen hilflos wirkende Streckenposten und versuchen mit Decken den Blick auf den reglosen Piloten zu versperren.

Gilles Villeneuve wird mit dem Hubschrauber in das Spezialkrankenhaus Saint-Raphaël in Leuven ausgeflogen. Die ersten Untersuchungen sind ernüchternd: die Hirnströme des Kanadiers sind kaum noch messbar, sein Herz schlägt nur noch schwach. Sein Leben hängt an einem seidenen Faden.

An der Strecke verkündet der Sprecher eine Mitteilung der Rennorganisation. Sie ist vorsichtig formuliert und wird zunächst auf Flämisch und auf Französisch, den beiden belgischen Amtssprachen, und schließlich auf Englisch verlesen: „Das linke Vorderrad des Wagens mit der Nummer 27 traf das rechte Hinterrad des Wagens mit der Nummer 17. Der Wagen mit der Nummer 27 wurde daraufhin

in die Luft katapultiert und beim anschließenden Aufprall wurde der Fahrer in einen Fangzaun geschleudert. Der Fahrer ist sehr schwer verletzt.“

In den Boxen schließen die schockierten Mechaniker der Scuderia Ferrari die Rolltore. Bei den anderen Teams werden besorgte Blicke ausgetauscht, in kleinen Grüppchen wird leise gesprochen. Wer den Unfall am Bildschirm verfolgt hat, lässt seinen Tränen freien Lauf, ebenso wie einige Fahrer, die an der Unfallstelle angehalten hatten. Die verbleibenden acht Minuten der Qualifikationszeit werden noch absolviert, aber nur wenige Rennwagen drehen halbherzig ein paar Runden. Schließlich packen alle Teams ihre Ausrüstung zusammen und schließen die Tore.

ZURÜCK IN MARANELLO

Bei Ferrari wurden Material und Werkzeuge auf die Transporter verladen, einschließlich der Überreste des Rennwagens mit der Nummer 27. Die Mannschaft fuhr noch am selben Tag zurück nach Italien, wo tausend Kilometer vom Unglücksort ein alter Mann wartete, bestens informiert, aber zutiefst verstört: Enzo Ferrari. Gebrochen vor Schmerz, sprach er nur ein paar Worte mit leiser Stimme: „Ich empfinde ein ganz besonderes Gefühl für Gilles.“

Vom Pressezentrum in Zolder aus übermittelten die Journalisten die Nachrichten an die wartende Welt und ergänzten sie mit den regelmäßigen Mitteilungen der Ärzte, die Gilles Villeneuve behandelten. Um 17:40 Uhr wurde offiziell bekanntgegeben, dass Gilles Villeneuve bewusstlos war und schwere Verletzungen an Halswirbelsäule und Hirnstamm erlitten hatte; seine Vitalfunktionen wurden in der Inten-



Man sah Villeneuve die Enttäuschung über den seiner Meinung nach unrechtmäßig erschlichenen Sieg von Pironi in Imola an. Auf dem Podium schmolte der Kanadier und ging nicht mit auf die Ehrenrunde.



Beim Großer Preis von Belgien wirkte Villeneuve verschlossen. Vor der letzten Qualifikationsrunde blieb er hoch konzentriert. Er wusste, dass er die Antwort auf die Ereignisse von Imola nur auf der Strecke geben konnte.


sivstation aufrechterhalten. Gegen 18 Uhr traf Villeneuves Ehefrau Joann im Krankenhaus ein. Ihr Mann lag in einem tiefen Koma, wurde künstlich am Leben gehalten. „Gilles Villeneuve ist klinisch tot. Nur ein Wunder könnte ihn retten. Und selbst dann würde er zweifellos für den Rest seines Lebens gelähmt bleiben“, beschreibt Professor Delooz die hoffnungslose Situation gegenüber Ferraris Sportdirektor Marco Piccinini und Didier Pironi, der ebenfalls anwesend war.

Obwohl Gilles Villeneuve äußerlich unversehrt erschien, war der Tod ins Innere des kleinen Mannes eingedrungen: Die gebrochenen Halswirbel und die geplatzte Leber zeugen davon, wie heftig der Aufprall gewesen war. Schließlich akzeptiert Joann nach einigem Zögern, dass das System, das ihren Mann künstlich am Leben hält, abgeschaltet wird. Es ist 21:12 Uhr, als Gilles Villeneuves Herz aufhört zu schlagen. Wenige Minuten später wird der Öffentlichkeit in einer offiziellen Mitteilung der Tod des „Kleinen Prinzen“ mitgeteilt.

Als Zeichen der Trauer zog sich die Scuderia Ferrari offiziell vom Großen Preis

von Belgien zurück, wobei die Mannschaft sich seit dem Vortag ohnehin bereits auf den Heimweg befand. Enzo Ferrari ordnete zwei Tage Trauer an, während derer die Fabrik geschlossen blieb.

Beim Start zum Grand Prix am Sonntag kam es zu einer Kollision am Ende der Startaufstellung zwischen Bruno Giacomelli und Eliseo Salazar. Alain Prost verpatzte seinen Start und wurde von Keke Rosberg überholt, der sich auf die Jagd nach René Arnoux machte, der das Feld anführte. Doch dessen Rennen endete abrupt, weil er nach nur fünf Runden mit einem Turboladerschaden aufgeben musste. Wieder einmal..

Am Tag nach dem Rennen fuhr Keke Rosberg, der hinter John Watson Zweiter wurde, noch einmal allein nach Zolder und erinnert sich: „Die Rennstrecke war der ödste Ort der Welt. Nach all der Aktivität und Intensität am Vortag war keine Menschenseele zu sehen. Es herrschte Todesstille. Überall herumliegender Müll. Und draußen vor dem Fahrerlager stand der Hubschrauber von Gilles. Da traf es mich wie ein Schlag.“ 

«AUFRECHT, EHRlich UND GROSSZÜGIG»

RENÉ ARNOUX, DER BEKANNTLICH EINE SEHR ENGE BEZIEHUNG ZU GILLES VILLENEUVE UNTERHIELT UND ALS SEIN BESTER FREUND IN DER FORMEL 1 GILT, ERINNERT SICH IN EINEM KURZEN INTERVIEW AN DAS TRAGISCHE WOCHENENDE VOR 40 JAHREN.

René, der Grand Prix von San Marino in Imola hatte für Dich so gut angefangen. Über drei Viertel der Renndistanz hattest du alles unter Kontrolle. Hast du besondere Erinnerungen von diesen Rennen behalten?

ARNOUX: An das Rennen in Imola habe ich keine besonderen Erinnerungen. Was mir im Kopf geblieben ist: Ich hätte das Rennen gewinnen müssen, wenn der Turbo bloß durchgehalten hätte. Er explodierte auf der Geraden nach der „Tamburello“. Das hat mich ziemlich genervt. Ich sehe mich immer noch zu Fuß zurück in die Boxengasse gehen. Ansonsten kann ich mich, ehrlich gesagt, an nichts mehr erinnern.

Wie hast Du das Duell zwischen Villeneuve und Pironi erlebt? Du kannst beide Fahrer sehr gut. Denkst Du, dass Imola der Auslöser war für das, was in Zolder passierte?

ARNOUX: Viele wollen einen Zusammenhang sehen zwischen dem Ausgang des Rennens in Imola und dem schwarzen Wochenende in Zolder, an dem Gilles tödlich verunglückte. Ich sehe diesen Zusammenhang nicht. Auch wenn Gilles wütend war und seitdem nicht mehr mit Pironi sprechen wollte.

Gilles war fest davon überzeugt, dass Pironi sich nicht an die Anweisungen des Teams gehalten und – schlimmer noch – ihn um den sicheren Sieg betrogen habe. Wie ist Deine Einschätzung?

ARNOUX: Ich weiß nicht, welche Anweisungen den beiden aus der Boxengasse gegeben wurden. Das interessierte mich auch nicht. Meiner Meinung nach lag darin auch nicht die Ursache für den Unfall in Zolder. Aber eines ist sicher: Wenn du Gilles betrogst, konntest du damit rechnen, dass er es dir nicht verzeihen würde. Wenn Gilles einmal eine Entscheidung getroffen hatte, war sie unwiderruflich. Und das ist genau das, was ich an Gilles sehr bewunderte: Er war ein aufrechter, ehrlicher und großzügiger Mensch. Daher war ich über seine Reaktion keineswegs überrascht. Seiner Meinung nach hatte Didier sein Vertrauen gebrochen. Ihre Beziehung war beendet. Keine Entschuldigung hätte gereicht, um das wiedergutzumachen, was zerbrochen war.

Lass uns den Sprung nach Zolder machen: Hattest Du dich noch mit Gilles an diesem Wochenende getroffen?

ARNOUX: An Grand-Prix-Wochenenden aßen wir freitags oder samstags oft zusammen zu Mittag, meistens spontan, wenn wir uns im Fahrerlager bei den Wohnmobilen trafen. Sonntags war das jedoch nie der Fall. Wir blieben meistens allein, um uns auf das Rennen zu konzentrieren, und aßen bloß eine Kleinigkeit. In Zolder hatten wir uns am Freitag getroffen, aber ich werde Dir nicht verraten, worüber wir uns unterhalten haben. Aber um auf das Problem zwischen den beiden zurückzukommen: Gilles hatte beschlossen, niemals wieder mit ihm zu sprechen oder ihn zu treffen. Seit Imola gingen beide ihrer Wege.

Glaubst Du, dass Gilles unruhig war wegen des Streits mit Pironi und deshalb in dieser letzten, schicksalhaften Qualifikationsrunde die Kontrolle verlor, in einem letzten Versuch die Zeit von Pironi zu unterbieten?

ARNOUX: Gilles wollte Maas vor der Kurve auf der Innenseite überholen. Als er merkte, dass Maas nicht nach links ausscherte, sondern rechts blieb,



war es zu spät. Gilles hatte damit gerechnet, dass Maas Platz machen würde. Da Gilles an dieser Stelle nicht auf die Ideallinie fuhr, wäre er sicherlich nicht Bestzeit gefahren. Keinesfalls. Er hätte mindestens vier bis fünf Zehntel verloren. Deshalb glaube ich nicht an die Theorie, wonach Gilles wegen des Vorfalls zwei Wochen zuvor in Imola verunglückt ist. Gilles leistete sich eine folgenschwere Fehleinschätzung, die ihm zum Verhängnis wurde.

Während der Qualifikation am Samstag fuhrst Du noch auf der Strecke, als Gilles Dich überholte. Wenige Kurven später ereignete sich das Unglück. Kannst Du uns noch diese letzten Momente schildern?

ARNOUX: Gilles hatte mich gerade überholt und ich fuhr 70-80 Meter hinter ihm, als ich merkte, dass er geradewegs auf den Wagen vor ihm zu fuhr und plötzlich abhob. Leider habe ich alles gesehen. Wie er abflog, wie das Auto durch den Aufprall auf den Boden zerbrach und Gilles auf der anderen Seite der Strecke gegen den Fangzaun geschleudert wurde. Ich hielt sofort auf dem Seitenstreifen an und rannte instinktiv zu ihm. Er lag zusammengekrümmt im Gras. Mir wurde klar, dass er auf der Stelle tot war. Zwei Details sind mir bis heute im Gedächtnis geblieben: Sein Gesicht war blau angeläutert, und er hatte keinen Helm und keine Schuhe mehr an. Schließlich fuhr ich mit dem Krankenwagen zurück zur Boxengasse und mir wurde schlecht.

Warst Du auf Gilles' Beerdigung?

ARNOUX: Nein, ich bin nicht zu Gilles' Beerdigung gegangen, weil ich mir das nicht antun wollte. Ich hatte bereits einen sehr schmerzhaften Moment auf der Rennstrecke erlebt. Mit der Zeit zog ich es vor, all die wunderbaren Momente, die wir zu seinen Lebzeiten geteilt haben, in Erinnerung zu behalten. Gilles per sempre.

René, im Namen unserer Leser bedanken wir uns für das Interview.

RUF DER WILDNIS


SKANDINAVIEN IM 458 SPIDER



ES IST VIELLEICHT NICHT DIE LÄNGSTE REISE, DIE JEMALS
IN EINEM FERRARI UNTERNOMMEN WURDE. DOCH OBWOHL
SHAHAF GALIL AUF SEINER FAHRT DURCH SKANDINAVIEN IN
SEINEM 458 SPIDER IM JAHR 2021 KEINE REKORDE BRECHEN
WOLLTE, BIETET SEINE 72 TAGE UND 24.000 KM LANGE
ODYSSEE SICHERLICH GENÜGEND STOFF FÜR EINE LEGENDE!

TEXT: ROBB PRITCHARD | BILDER: SHAHAF GALIL

Auf der E6 nahe
Kvisløyra, Grong
(Norwegen)



Der Weg zum ersten Ferrari führt meist über eine Reihe zunehmend potenterer Sportwagen, bevor man schließlich bei einem der besten Fahrzeuge der Welt landet. Nicht viele Menschen können von sich behaupten, dass ein Ferrari 458 ihr erstes Auto ist, aber als Shahaf Galil viele Jahre in New York lebte, brauchte er gar keines. Bei seinen Besuchen in Europa mietete er sich am liebsten einen Ferrari, um die Serpentina der Alpen zu erkunden. Als es dann an der Zeit war, ein eigenes Auto anzuschaffen, wusste er genau, was er wollte und übersprang alle Zwischenschritte.

Die meisten von Ihnen würden mir recht geben, wenn ich behauptete, dass die größeren Frontmotor-GT wie der 812 oder der GT4 Lusso bequemer sind, wenn man viele Stunden hinter dem Lenkrad verbringt und sich daher besser für Langstreckenfahrten eignen. Aber Shahaf ist ein so großer Fan des V8-Mittelmotors, dass er nie in Betracht zog, etwas anderes zu kaufen. „Ich habe es immer geliebt, wie agil und wendig der 458 ist“, erklärt er. „Das Handling ist perfekt, man spürt die Straße, vor allem mit den harten Karbonsitzen. Und der Sound ist göttlich. Meiner Meinung nach ist der 458 das beste Langstrecken-Auto, das je gebaut wurde.“

STÜTZ- UND STARTPUNKT DEUTSCHLAND

Shahaf Galils 458 Spider steht in Deutschland und wird von Mertel Italo Cars in Nürnberg betreut. Nach zwei Jahren und vielen Ausflügen über die Serpentina der Alpen und der Karpaten ist der Kilometerzähler, der beim Kauf des Wagens bei 14.000 km stand, auf 25.000 geklettert. Aber Shahaf hatte nie die Absicht, seinen 458 zu einem „Garagenkönig“ zu machen. „Der Kilometerstand ist mir ehrlich gesagt egal“, zuckt er mit den Schultern. „Ich habe den Ferrari zum Fahren gekauft, nicht als Investition. Die Erlebnisse auf meinen Reisen sind mir wichtiger als der Wiederverkaufswert.“

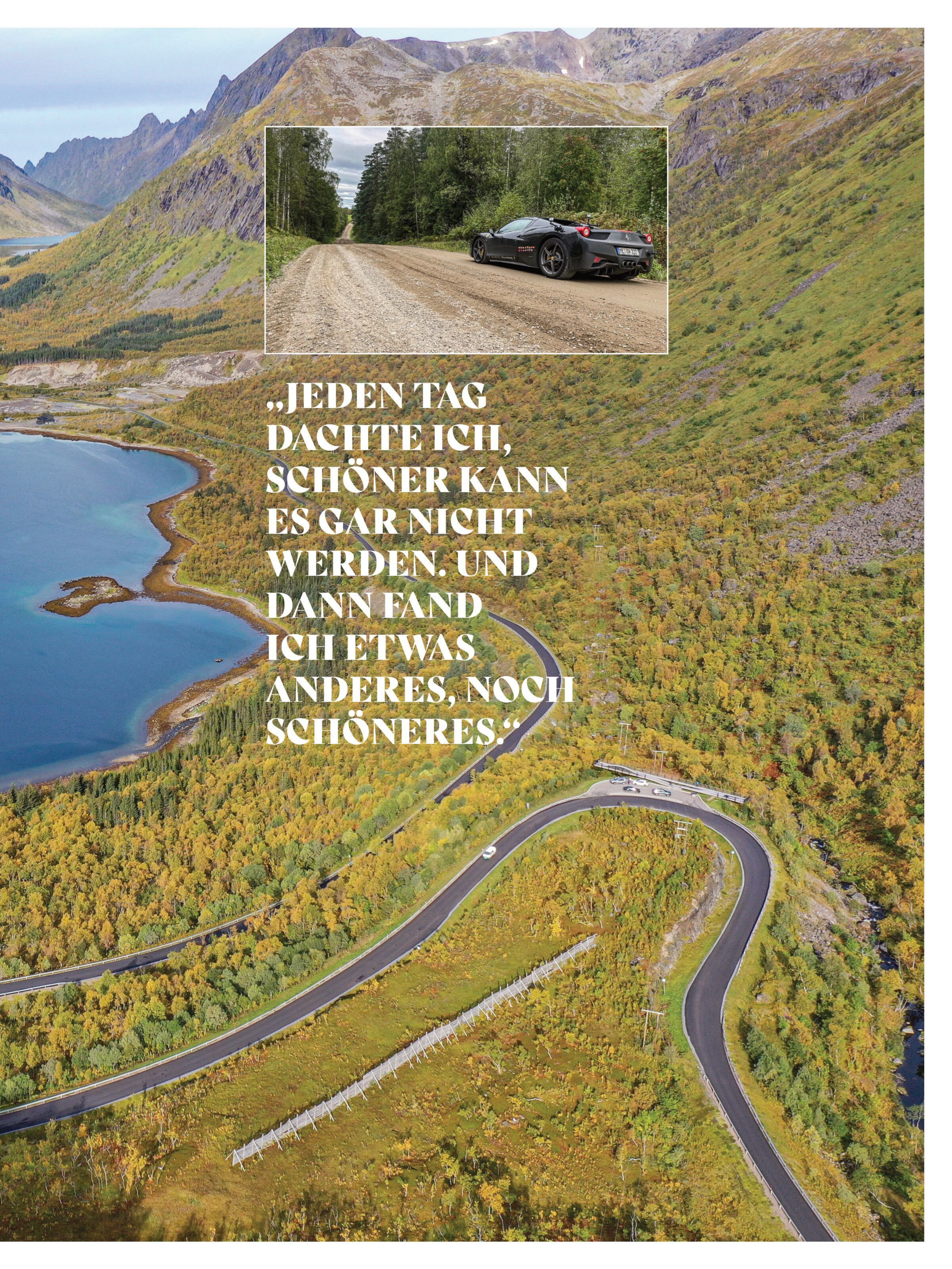
Über die Landschaften Norwegens hatte er immer wieder großartige Dinge gehört, und im Lockdown-Winter 2020 nutzte Shahaf die langen Abende, um eine Route durch Skandinavien zu planen. Anfang August 2021 nahm Shahaf die 20-stündige Fähre von Kiel nach Oslo, aber leider erkannten die norwegischen Grenzbeamten seinen Impfpass nicht an und ließen ihn nicht einreisen. Enttäuscht nahm er die Fähre zurück nach Kiel und dachte, die Reise sei zu Ende, bevor sie überhaupt begonnen hatte. „An diesem Punkt hatte ich zwei Möglichkeiten“, sagt er. „Schlecht gelaunt nach Hause zu fahren und die vierzig Tage, die ich mir von der Arbeit freigeschaufelt hatte, auf der Couch zu verbringen, oder zu versuchen, was sonst so geht.“

Ein kurzer Abstecher durch Dänemark, und schon war er in Schweden, wo er die malerische Küstenstraße nahm, die sich zwischen spiegelnden Seen und wunderschönen Wasserfällen schlängelte und zu malerischen Städten führte. Die freundlichen finnischen Grenzbeamten ließen ihn in das Land der Mumins und Rallyefahrer einreisen, und er verbrachte ein paar Tage mit Inselhopping vor der Südküste. Im bewaldeten Landesinneren wurde ihm schnell klar, warum die WRC-Rallye Finnland früher „1000-Seen-Rallye“ genannt wurde. Doch auf dem Weg nach Norden kam er den Sonderprüfungen näher, als ihm lieb war, denn Asphalt war oft Mangelware. Und so verbrachte Shahaf die nächsten 10 Tage damit, die Off-Road-Fähigkeiten seines 458 zu entdecken.

Die Straße in
Richtung West-
kapp, Stadlandet
(Norwegen)



**„JEDEN TAG
DACHTE ICH,
SCHÖNER KANN
ES GAR NICHT
WERDEN. UND
DANN FAND
ICH ETWAS
ANDERES, NOCH
SCHÖNERES.“**



Er erinnert sich mit Schauern: „Der Asphalt hörte einfach auf, und dann hatte man eine 30 oder 40 km lange Strecke mit 10 cm tiefem Schotter. Ich habe oft nicht geglaubt, dass das Auto das schaffen würde.“

IMMER WEITER NORDWÄRTS

Es gibt keine Offroad-Einstellung im Setup-Menü des Ferrari, also fuhr er mit der Traktionskontrolle auf „Wet“ um die Schlaglöcher herum. Immer wenn er die Steine eine halbe Stunde lang gegen den Wagenboden prasseln hörte, war er überzeugt, dass etwas kaputtgegangen sein musste. Jeden Morgen untersuchte er die Stelle, an der das Auto geparkt war, auf Öl- und Wasserpfützen. Doch obwohl der 458 für derartige Straßenverhältnisse nicht ausgelegt ist, hielt er dem Einsatz im Schotter bemerkenswert gut stand.

Je weiter er nach Norden kam, desto einsamer wurde die Landschaft, und die Tankstellen lagen so weit auseinander, dass er die Benzinuhr des 458 im Auge behalten musste. Ganz im Norden Finnlands verläuft die norwegische Grenze, und er versuchte, wieder einzureisen. Es dauer-

te ein paar Stunden, aber es gelang ihm, die Grenzposten davon zu überzeugen, ihn durchzulassen – unter der Bedingung, dass er sich in einem Hotel in Quarantäne begab. Sieben Tage wartete er auf das negative Testergebnis und starrte durch das Fenster auf seinen schmutzigen Ferrari.

Zu diesem Zeitpunkt waren die dreißig Tage, die er ursprünglich für die Reise eingeplant hatte, zwar bereits verstrichen, aber jetzt, wo er endlich in Norwegen war, wollte er auf keinen Fall schon wieder nach Hause fahren. Zumal Norwegen noch spektakulärer war, als er es sich vorgestellt hatte: „Es war einfach so schön, dass ich jeden Tag dachte, schöner kann es gar nicht werden, aber am nächsten Tag fand ich etwas anderes, das genauso schön war. Wenn eine Straße interessant aussah, fuhr ich sie hinauf, schaute mir die Aussicht an und machte ein paar Fotos. Wenn ich in einer schönen Stadt landete, hielt ich zum Mittagessen oder für einen Kaffee an.“ Ein Roadtrip in Reinkultur.

So weit im Norden setzt der Herbst früh ein, und jetzt, Anfang September, waren die Morgen frostig, und auf den höchsten Bergen lag schon ein wenig Schnee. Eines Tages fand er sich auf einer beson-

Lieber nicht verpassen! Hoch im Norden sind Tankstellen rar! Und lieber nicht erwischen lassen: Volle Lötten den Trollstigen hinauf (Bild oben).







ders rauen Piste wieder, navigierte zwischen Schlaglöchern hindurch und dachte lächelnd, dass hier oben wohl noch nie ein anderer Ferrari unterwegs gewesen war. Und kurz darauf überholte ihn jemand – mit einem Testarossa! Jeder der beiden Ferrari-Fans war natürlich höchst überrascht, hier auf einen Seelenverwandten zu treffen, und so saßen sie zusammen, plauderten und tauschten Geschichten aus. Shahaf fand einen neuen Freund.

ERLEBNIS VOR ERGEBNIS

Zu den Höhepunkten in diesem atemberaubenden Teil der Welt gehörten die Leuchttürme am Nordkap, dem nördlichsten Punkt Europas, die magischen roten Herbstwälder, endlose Hochebenen mit breiten, kurvenreichen Straßen, auf denen stundenlang kein Auto zu sehen war, und der „Trollstigen“ mit seinen elf Haarnadelkurven mit Wasserfall. Er fand auch einen Pass mit Haarnadelkurven in einem Tunnel. Oder die Straße nach Lysebotn, die insgesamt 27 Haarnadelkurven aufweist, um zu dem Dorf am Fuße des steilen Fjords zu gelangen.

Nach 72 Tagen, 47 Fährpassagen und 24.000 problemlosen Kilometern fuhr Shahaf Galil zurück nach Deutschland. Der Wagen hatte in Oslo den obligatorischen Ölwechsel nach 20.000 Kilometern hinter sich gebracht, aber abgesehen davon waren während der gesamten Reise keine Arbeiten angefallen. Zu Hause wurde der Ferrari einer umfassenden 200-Punkte-Inspektion unterzogen, und verständlicherweise war Shahaf etwas nervös, denn er rechnete mit einer hohen Reparaturrechnung, da er während der Reise unglaubliche 2000 km auf unbefestigten Straßen zurückgelegt hatte. Aber abgesehen von einer gründlichen Reinigung und einer Ausbesserung des abblättrenden Klarlacks waren keinerlei Reparaturen notwendig. 🏁

Auf einer Nebenstraße
in Richtung Lycksele,
Västerbotten (Schweden).
Seite gegenüber oben:
In Mölle Fyr (Schweden).
Kleine Bilder darunter:
Unerwartetes Treffen
mit einem norwegischen
Testarossa, Polarlichter
im Hafen von Trondheim,
der 458 Spider auf einer
der zahlreichen Fähren.

... UND LÄUFT UND LÄUFT UND LÄUFT: 24.000 KILOMETER IN 72 TAGEN PANNENFREI, OHNE PROBLEME.



UNGEBROCHENE LEIDENSCHAFT

36. RÉTROMOBILE IN PARIS

Die französische Leitmesse für klassische Automobile kehrte in die Hauptstadt zurück. Aufgrund der Pandemie war die Rétromobile im letzten Jahr abgesagt worden und fand heuer Mitte März statt, einen Monat später als gewohnt. Die 36. Ausgabe war geprägt vom 50. Jubiläum des Renault 5 und verwöhnte Ferraristi mit einigen interessanten Exponaten.

TEXT UND FOTOS: ARNAUD MEUNIER

In den verschiedenen Gängen der beiden großen Hallen konnten die Tifosi rund zwanzig Ferrari entdecken. Der älteste war der hellgraue 212 Inter Spider Vignale (Bj. 1951, Fgst.-Nr. 0125EL). Der als Berlinetta entstandene Wagen wurde nach einem Unfall wenige Tage nach der Erstzulassung von Vignale zum Cabriolet umgebaut und 1952 von Automobiles Richard in Brüssel nach Belgien verkauft. In den 1980er Jahren wurde der Wagen in Italien von Dino Cognolato mit einer Fantasie-Spider-Karosserie versehen. 0125EL trägt heute wieder seine ursprüngliche Spider-Karosserie von 1951, die über 40 Jahre lang eingelagert war.

Die Association Sport & Collection, Organisatorin der Veranstaltung „500 Ferrari gegen den Krebs“ auf dem Circuit Val de Viennes in Zentralfrankreich, präsentierte einen dunkelroten 275 GTB Bj. 1966 (08507) und den dritten von 25 gebauten 500 Superfast der Serie 1. Chassis 5979SF wurde 1964 als Neuwagen in die USA verkauft und ist nun im Besitz eines französischen Sammlers. Ferrari Classiche war durch den französischen Importeur Ch.Pozzi mit einem roten F40 (80858) vertreten.

Die Artcurial-Auktion am 19. März war das Highlight des Messe-Samstags mit dem Porsche 907 aus der Sammlung Ernst Schuster, der 4.390.400 Euro erzielte, oder einem Gordini Typ 18S, einst von Juan-Manuel Fangio in Le Mans gefahren, der für 1.013.200 Euro verkauft wurde. Auch einige Ferrari-Supercars erreichte Höchstwerte: ein F50 mit 4.161.600 Euro, ein Enzo mit 2.846.000 Euro, ein LaFerrari für 2.714.440 Euro und schließlich ein F40, der für 2.102.400 Euro versteigert wurde.

Ein F40 am Stand von Ferrari Classiche (unten). Rechte Seite: Das wiederaufgestandene Vignale-Cabriolet 0125EL, darunter ein 500 Superfast und ein 250 GT Coupé Pinin Farina





Der wahrscheinlich interessanteste Treffpunkt war der ausschließlich mit Ferrari bestückte Gemeinschaftsstand von Eleven Cars und GTC. Hier waren zu sehen ein silberner 365 GT 2+2 Bj. 1969 (12963) und ein grauer 365 GTB/4 Bj. 1972 (15375), der an den letzten beiden Tagen der Messe durch einen grauen Dino 246 GT ersetzt wurde, dazu ein Dino 246 GTS Bj. 1973 in Rosso Dino (06862) sowie drei Rennwagen. Beim ersten handelte es sich um den 312 PB (0886), der 1972 von Ronnie Peterson und Tim Schenken gefahren wurde. Sie wurden Erste bei den 1000 km von Buenos Aires im Januar, Zweite bei den 12 Stunden von Sebring im März, Dritte bei den 1000 km von Monza im April und gewannen schließlich die 1000 km auf dem Nürburgring im Mai. Der zweite Rennwagen war der ehemals auf dem Genfer Salon 1975 präsentierte 365 GTB/4 Special Targa Michelotti, der mit seiner blau-weiß-orangefarbenen Lackierung aus der Masse heraussticht. Bestückt mit einem Rennmotor wurde er im selben Jahr in Le Mans getestet, aber nach den Testfahrten wieder zurückgezogen. 1978 wurde er für das 24-Stunden-Rennen von Daytona gemeldet, ging aber ebenfalls nicht an den Start. Der Dritte im Bunde war einer der



Publikumsmagnet:
Der Gemeinschafts-
stand von Eleven
Cars und GTC.
Der schwarze 400i
Automatic soll
Tennis-Legende John
McEnroe gehört
haben. Unten der
exotische 365 GTB/4
Special Targa, den
Michelotti einst für
Coco Chinetti bzw.
das N.A.R.T. auf die
Räder stellte.

beiden 512 BB/Competizione (24127) des
Teams Pozzi Ferrari France, eingesetzt in
Le Mans 1978. Der Wagen wurde von Jean-
Claude Andruet und Spartaco Dini gesteu-
ert, fiel aber aus wegen eines Getriebepro-
blems. Dieser BB/C wurde später an den
Franzosen Albert Uderzo, den „Vater“ der
Asterix-Comics, verkauft.

Bei Tennisfans rufen die Namen Björn
Borg, Jimmy Connors, Ivan Lendl und John
McEnroe Erinnerungen an einige der bes-
ten Momente in der Geschichte des wei-
ßen Sports wach. Der Ferrari 400i Auto-
matic (43255) wurde 1982 von Charles
Pozzi in Frankreich ausgeliefert, lackiert
in Schwarz mit der seltenen Kombination
einer beigefarbenen Lederpolsterung und
einem schwarz belederten Interieur. Der
Wagen wurde angeblich im selben Jahr
auf dem Pariser Autosalon ausgestellt und
1988 von John McEnroe erworben, nach-
dem er in die USA exportiert worden war.
Jetzt ist er wieder in Europa und wird zum
Verkauf angeboten.

Der große Besucherandrang in den
Gängen der Rétromobile 2022 zeugt von
einer ungebrochenen Leidenschaft für die
Oldtimerei. Auch wir freuen uns schon auf
die nächste Ausgabe mit der Rückkehr der
großen ausländischen Aussteller, die we-
gen des geänderten Datums der Messe und
der Ungewissheit, ob sie tatsächlich statt-
finden würde, abgesagt hatten. 🏁



THE NEW LUXURY

Robb Report

Das multithematische Luxusmagazin

THE NEW LUXURY

◆ Robb Report

Deutsche Ausgabe

Edition Nr. 26



Jetzt
am Kiosk

Edition
Nr. 26

Traumhafte Pools

So wird das Schwimmen
zum reinsten Vergnügen

Arabien neu entdecken

Naturwunder Al-'Ula als
endlose Dosis Abenteuer

Luxusuhren Trends 2022

Die wichtigsten neuen
Modelle in der Übersicht

Oder gleich bestellen unter:
shop.jalag.de/robb-report/

FERRARI OWNERS' CLUB SWITZERLAND

AUFTAKT ZUM 50. JUBILÄUM DES FOCS

Rekordbeteiligung an der 49. Generalversammlung auf Schloss Lenzburg im „Stumpenland“

Schloss Lenzburg thront majestätisch auf einem Hügel über der gleichnamigen Stadt im Kanton Aargau. In seiner rund 1000-jährigen Geschichte diente es als Grafensitz (u.a. der Habsburger), als Amtssitz verschiedener Berner Landvögte und als privates Heim reicher amerikanischer Familien.

2022 steht bekanntlich das 50. Jubiläum des FOCS an, zeitgleich mit dem 75. Geburtstag von Ferrari. Eine „total verrückte Reise“ ans Nordkap zählt heuer ebenso zu den Aktivitäten wie die Jubiläums-Zielfahrt nach Maranello. Übrigens: Gäste mit ihrem Ferrari sind im FOCS jederzeit willkommen!

Die nach der langen Corona-Zwangspause gelöste Stimmung und die Herzlichkeit unter den Mitgliedern waren bei der 49. GV deutlich spürbar. Die Versammlung verlief wohlthuend zügig. Präsident Raphael Weibel durfte mit gut 90 Personen eine beeindruckend große Teilnehmerschar begrüßen. Seine kurzweiligen Ausführungen, die präzisen Erläuterungen des Kassiers Roger M. Leu zu Jahresrechnung und Budget sowie die spannenden Informationen des Vizepräsidenten Marcel Aumer zu den geplanten Veranstaltungen des FOCS im Jubiläumsjahr stießen auf reges Interesse. Die Mitglieder genehmigten sämtliche Tagesordnungspunkte sowie die Wiederwahl aller Vorstandsmitglieder. 🏁

TEXT: RAPHAEL WEIBEL
FOTOS: HANS-PETER THOMA





Entspannte Stimmung bei der Generalversammlung auf Schloss Lenzburg: Die FOCS-Mitglieder bereiten sich auf das 50. Jubiläumsjahr ihres Clubs vor.



FOCS-VERANSTALTUNGEN IM JUBILÄUMSJAH 2022

9. - 10. JULI 2022

Gemeinsame Ausfahrt mit dem Maserati Club Schweiz über den Simplon-Pass in die Lepontinischen Alpen.

14. AUGUST 2022

FOCS Classic Day «Speed, Style & Sound». Wussten Sie, dass der FOCS ursprünglich «Bugatti and Ferrari Owners' Club Switzerland (BFOCS)» hieß? Beim Classic Day im Emmental gibt es ein Wiedersehen der beiden Marken.

21. - 25. SEPTEMBER 2022

«Jubiläumsreise nach Maranello»

- Dolce Vita und Bella Italia samt Werksbesichtigung.

Ferrari feiert seinen Fünfundsiebzigsten - und der FOCS seinen Fünfzigsten.

3. DEZEMBER 2022

Jubiläumsdinner «Feiern & andere Leckerbissen». Ein eleganter Abend im «The Dolder Grand» zum festlichen Ausklang des Jubiläumsjahres.



FERRARI 360 STRADALE | EZ 4/2008 | 37.800 KM | 313 KW (426 PS) | 209.900 €



Wir bieten Ihnen einen absolut kompromisslosen & extremen Ferrari! Der Wagen ist auf das Allernötigste reduziert - außer einer Klimaanlage gibt es nichts!

Die 360 Stradale sind die ab Werk lautesten & intensivsten je gebauten Ferrari!

Dieser 360 Stradale befindet sich in einem hervorragenden Zustand, innen, wie außen. Er weist ein hervorragendes Serviceheft auf! Alles sehr regelmäßig und lückenlos gewartet! 2021 wurden bei 36.350km der Zahnriemen und die Wasserpumpe erneuert. Die Michelin Reifen sind neuwertig!

Ein traumhaftes Anlageobjekt - mit garantiertem Spaßfaktor!





FERRARI FOREVER

Das Museo Enzo Ferrari in Modena präsentiert zur Zeit eine spektakuläre Sonderausstellung zum 75-jährigen Bestehen der Automarke Ferrari, illustriert anhand perfekt restaurierter Zeitzeugen aus den Werkstätten von Ferrari Classiche. Einige Exponate gibt es auch in maßstäblicher Verkleinerung, hat unser Spezialist Dietmar Rudolph herausgefunden.

VON DIETMAR RUDOLPH

Der Ferrari 125 S war 1947 der erste straßentaugliche Sportwagen, der das Zeichen des Springenden Pferdes im Emblem trug. Die große Bühne des Rennsports betrat Ferrari zwei Jahre später mit dem 166 MM, der bei der Targa Florio, der Mil-le Miglia, den 24 Stunden von Le Mans und den 24 Stunden von Spa als Erster durchs Ziel fuhr. Die erfolgreichste dieser Barchetten (Fgst.-Nr. 0008M), die von Luigi Chinetti in Le Mans mit vorsichtigem Gasfuß ins Ziel gelenkt wurde, finden wir jetzt im Angebot von KK-Scale in 1:18 neben zwei zivilen Versionen in Rot und Blau-metallic. Mit gelungener Form, sauber umgesetzten Speichenrädern, Zusatz-scheinwerfer und abgeklappten Frontscheiben ist der 166 MM ein ansprechendes Modell.

Barchetta forever: KK-Scale lanciert den 166 MM neben der Version Le Mans 1949 auch in zwei zivilen Varianten (Seite gegenüber oben). Darunter das 250 GT PF Cabriolet S2 von CMC (alle 1:18).





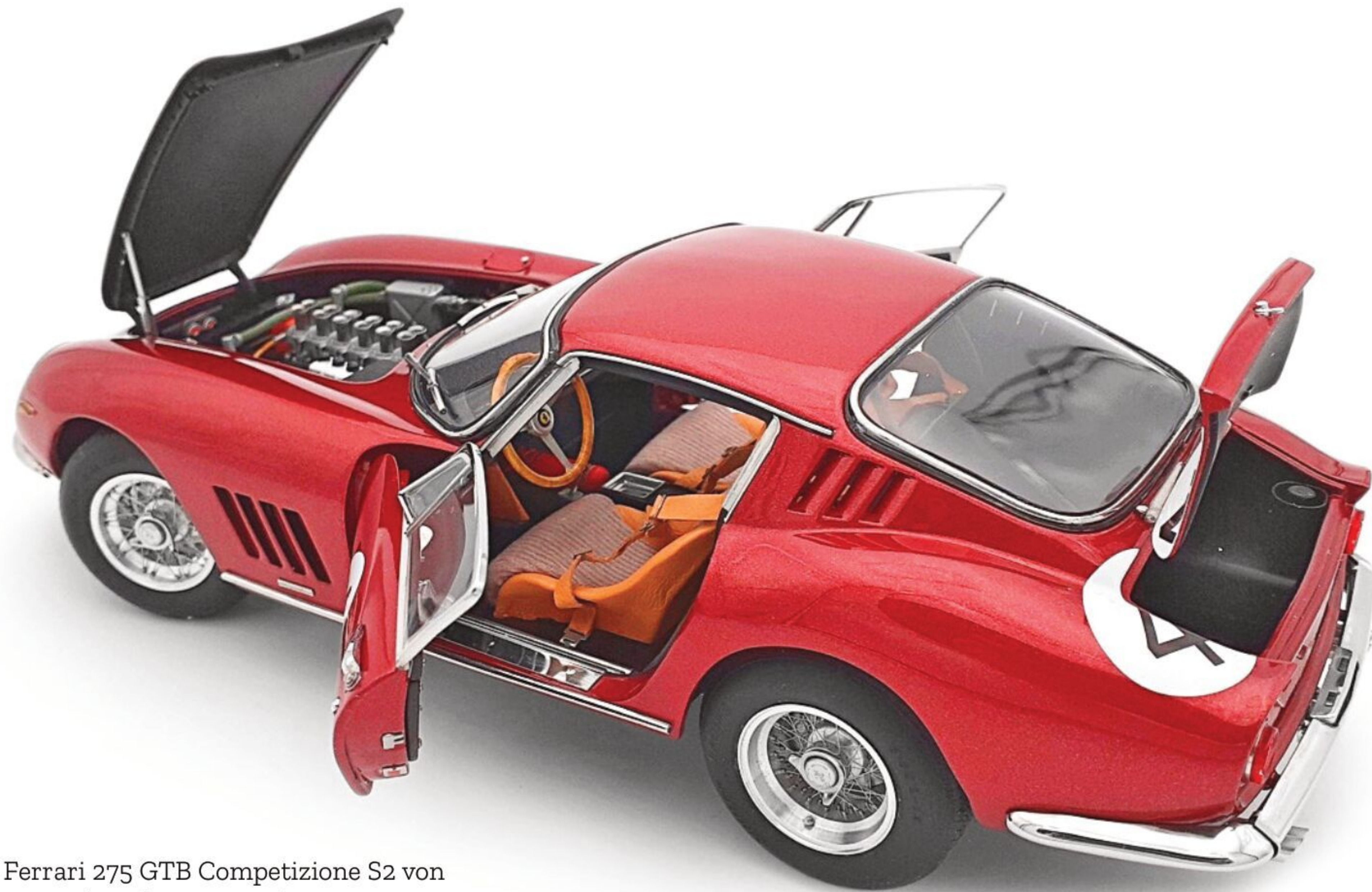
MEILENSTEINE

Wie der 166 MM hatte auch das im Sommer 1959 vorgestellte 250 GT Cabriolet Pinin Farina Serie 2 einen Colombo-Motor. Mit 201 Exemplaren war das elegante Cabrio aus dem neuen Pinin-Farina-Werk in Grugliasco fast schon ein „Serienprodukt“ im Vergleich zu den



einzelnen von Hand gebauten Modellen der frühen fünfziger Jahre. Das Matrix-Modell im Maßstab 1:18 zeigt den typischen Hüftschwung hinter der Tür und trägt an der Front und im

Heckbereich die Stilelemente des 250 GT Coupé, das als erster „Serien-Ferrari“ gilt. Nach geduldigem Warten erscheint bei CMC mit dem Ferrari 275 GTB Competizione Serie 2 eine echte Designikone. Die „Long Nose“-Ausführung mit Aluminium-Karosserie und dem Colombo-Motor Tipo 213C mit je einer obenliegenden Nockenwelle pro Zylinderreihe zählt mit nur zwölf gebauten Exemplaren zu den besonderen „Ferraritäten“. Das komplett zu öffnende CMC-Modell im Maßstab 1:18 lädt zu einem Technikrundgang ein, wobei die Blicke der Freaks sehr lange unter der Motorhaube verweilen. Eine echte Meisterleistung ist auch der Innenraum mit Schalenitzen, und neben der perfekten Wiedergabe der Karosserie beeindrucken die Chromteile und die Campagnolo-Leichtmetallfelgen. Das exzellente Modell ist in den Farben Rosso, Pino Metallic, California Blue und Giallo erhältlich, die Rennversionen sind allesamt mit Drahtspeichenrädern ausgestattet. Hier stechen beson-



Ferrari 275 GTB Competizione S2 von Matrix, oben die Version der Governor's Trophy 1966, rechts die Ausführung Le Mans 1966. Unten der sehenswerte 330 GTC als Resin-Modell von CMR (alle 1:18).



ders zwei Modelle heraus: Fgst.-Nr. 09015 als Teilnehmer der 24h von Le Mans 1966 und Nummer 09063 als Starter bei der Governor's Trophy in Nassau im selben Jahr. Während Biscaldi/de

Bourbon-Parma am frühen Sonntagmorgen mit defekter Kupplung ausschieden, schaffte Pedro Rodriguez auf den Bahamas gegen harte Konkurrenz einen beachtlichen siebten Platz. Ein Blick auf den Motor beweist die sorgfältige Arbeit von CMC, denn der 275 GTB/C mit der Startnummer 26 von Le Mans hat gekrümmte Vergaser-Ansaugstutzen, der rubinrote Renner von Rodriguez zeigt die senkrechten Stutzen. Neben diesem beinharten Sportler präsentierte Ferrari auf dem Genfer Salon den faszinierenden 330 GTC. Hier hatte Pininfarina die Front- und Dachpartie des 500 Superfast mit dem Heck des 275 GTS kombiniert und ein hinreißendes Coupé auf die Räder gestellt. Bei CMR von Christoph Krombach ist das Resin-Modell in einer Neuauflage in den Farben Grünmetalllic und Hellblau-Metallic in sehr hochwertiger Ausführung im Angebot.



EXOTEN UND EINZELSTÜCKE

Zu Beginn der 1950er Jahre zeichneten sich die Ferrari-Sportwagen durch besondere luxuriöse Aufbauten für exklusive Kunden aus. Das 342 America Vignale Cabriolet (0232AL) ist unter den insgesamt nur sechs Exemplaren ein echtes Einzelstück und konnte zuletzt beim Concours d'Élegance auf Schloss Coppet am Genfer See 2019 bestaunt werden. Das Modell von Matrix im Maßstab 1:43 ist sowohl in der ursprünglichen silbernen Lackierung als auch in der Zweitlackierung (Schwarz mit Beige) erhältlich, ein wirkliches



Von oben nach unten: 342 America Vignale Cabriolet in zwei Farbvarianten, unten der 212 Inter als Coupé von Pinin Farina (alle Matrix 1:43).

Meisterstück, das sicher auch in der aktuellen blauen Farbgebung des Originals als Modell seine Liebhaber finden würde. Zeitgleich zu den hubraumstarken Modellen mit Lampredi-Motor entstanden bei den bekannten Karosseriebauern die 212 Inter als Coupés oder Cabriolets in links- und rechtsgesteuerten Versionen. Hier hat sich Mark Asbreuk, Technischer Direktor von Matrix, das Coupé von Pinin Farina mit der Fgst.-Nr. 0279EU vorgenommen und sich nach sorgfältiger Recherche für zwei Versionen entschieden: Im roten Erstlack und in hellblau-beigefarbener Zweifarbenlackierung wie auf der Auktion von RM Sotheby's in London 2018. Die hervorragenden Modelle werden sicher die Liebhaber spezieller Ferrari-Preziosen begeistern. Vom selben Hersteller kommen mit dem 365 GTB/4 Shooting Brake (15275) und dem 456 Pininfarina Venice im Maßstab 1:18 zwei Exoten aus jüngerer Zeit. Bei Panther Westwinds in Weybridge in der englischen Grafschaft Surrey entstand 1975 der 365 GTB/4 Shooting Brake nach einem Auftrag des Immobilienmoguls Bob Gittleman an Luigi Chinetti, der mit dem Designer Gene Garfinkle das etwas skurrile Projekt federführend umsetzte. Wie das Original erregt auch das Modell (das Matrix auch im Maßstab 1:43 umgesetzt hat) besonderes Aufsehen und erinnert natürlich an den „Breadvan“ und den Volvo P 1800 ES, bekannt auch als „Schneewittchensarg“. Das außergewöhnliche Matrix-Modell begeistert mit hervorragend um-





Oben und rechts der 365 GTB/4 Shooting Brake, ein Unikat von Panther Westwinds, unten der von Pininfarina in sieben Exemplaren gebaute Venice auf Basis des Ferrari 456 GT (alle Matrix 1:18)



gesetzter Heckscheibe und den großen Seitenscheiben sowie einem exakt verkleinerten Innenraum mit einer genauen Wiedergabe des von Panther geänderten Armaturenbretts. Auch Prinz Jefri Bolkiah, der Bruder des Sultans von Brunei, hatte den Wunsch, einen Ferrari-Kombi zu fahren. Dazu ließ er aus seiner Flotte von 25 Ferrari 456 bei Pininfarina sieben Exemplare zu Shooting Brakes umbauen, von denen er sechs zum Stückpreis von 1,5 Millionen Dollar in seine riesige Sammlung aufnahm. Die Matrix-Modelle in 1:18 sind sehr gelungene Nachbildungen. Zahlreiche Bilder bestätigen das Original mit silberner Lackierung, über die Existenz eines roten Kombis kann nur spekuliert werden; eventuell war der erste Prototyp so ausgeführt.

Bei manchen Modellen genügt schon die Lackierung, um als Exot gehandelt zu werden. Bei Autocult finden wir den 365 GT/4 BB im Maßstab 1:43, der vom Ravensberger Handelskontor in der Produktserie „Masterpiece“ angeboten wird. Die Farbe „verde germoglio“, ein seltenes Hellgrün, weckt sofort die Aufmerksamkeit, und die sehr gekonnt nachgebildete Miniatur wird zum Schaustück jeder Sammlung.



365 GT/4 BB von Autocult, unten der 488 Pista von BBR für RGM Design (beide 1:43)

NEUES AUS ITALIA

Für die Liebhaber aktueller Ferrari ist BBR die richtige Adresse. Neben dem Ferrari 488 Pista in 1:43 als exklusive Produktion für RGM Design von Rainer Goetzke beeindruckt ein limitierter Ferrari F12 TdF in „Azzurro La Plata“.

Im Maßstab 1:18 erweiterte BBR die Palette der Ferrari SF90 Spider mit geschlossenem Dach um drei Modelle mit interessanten Farben, und wer einen besonderen F40 sucht, der wird an dem schwarzen Michelotto-Boliden seine helle Freude haben.

Mit einem Ferrari 275 GTB in „grigio metallic“ im Maßstab 1:43 denken Fernando Reali und Alberto Balestrini von BBR auch an die zahlreichen Collezionisti klassischer Ferrari, die als Originale heute immer näher an die Millionengrenze rücken. Der 275 GTB mit Aluminium-Karosserie debütierte 1964 auf dem Pariser Salon, der Colombo-V12 Tipo 213 mit je einer obenliegenden Nockenwelle pro Zylinderbank wurde 1966 durch den Doppelnocker-Typ 226 mit gleichem Hubraum ersetzt. Alle Miniaturen von BBR stehen im Zeichen des



Ein Hingucker in „Azzurro La Plata“: Der F12 TdF von BBR, eine limitierte Auflage in 1:43.

1:18
1:43



Spektakuläre Farben bringt BBR beim SF90 Spider (mit geschlossenem Dach) ins Spiel (1:18).



Ultimativer F40 Michelotto in Schwarz (1:18) und bestechend schön gemachter 275 GTB (1:43) von BBR.




Strebens nach Perfektionismus und sind sicher die Kleinode jeglicher Ferrari Sammlung. Immer mehr Modelle kommen komplett „Made in Italy“ direkt aus Saronno, strenge Qualitätskontrollen und eine sehr abwechslungsreiche Modellauswahl machen immer wieder deutlich, dass hier Könner mit inzwischen jahrzehntelanger Erfahrung am Werk sind.

RENNSPORT – GIOIE E DOLORI ...

In der langen Geschichte der Scuderia Ferrari spiegeln sich immer wieder die Freuden und das Leid des Rennsports und ein Wechsel von Misserfolgen und Höhenflügen konnte über Dekaden miterlebt werden. Nachdem man in den CanAm-Serien 1968/69 mit dem Typ 612 CanAm nur bescheidene Erfolge hatte erzielen können, kehrte man nach einer Auszeit erst wieder 1972 in den anspruchsvollen Rennzirkus zurück. Der Motor des Ferrari 512 wurde bis an seine technische Grenze auf fast sieben Liter Hubraum aufgebohrt und erreichte bei 7000/min eine Leistung von 680 PS. In der 512 M Berlinetta (Fgst.-Nr. 1010) mit 712er-Motor gelang Arturo Merzario unter den Augen von Enzo Ferrari im Mai 1972 der Sieg bei der Interserie in Imola. Danach erfolgte der Umbau zum 712 CanAm Spyder und der erste Start in Watkins Glen. Mit zwei Runden Rückstand auf Peter Revson (McLaren M8F-Chevrolet) fuhr Mario Andretti als Vierter über die Ziellinie, doch Ferrari sah zugunsten der Sportwagenweltmeisterschaft von weiteren Einsätzen ab und gab den 712 CanAm unter die Fittiche von Luigi Chinetti.

Der rasende Unterlegkeil: 712 CanAm Spyder, bei Tecnomodel in verschiedenen Versionen zu haben (1:18).



Das N.A.R.T. versuchte 1972 wieder sein Glück in Watkins Glen und später auf dem Road America Circuit in Elkhart Lake mit dem Nachwuchspiloten Jean-Pierre Jarier am Steuer, wobei erst ein zehnter Platz und später der vierte Platz herausprangen. Nach längerer Pause erschien der 712 erst wieder 1974 in Watkins Glen. Hier erhoffte man sich durch die Abwesenheit der Porsche 917 einen Erfolg gegen die dominierenden Shadow-DN4-Chevrolet. Nach einem zweiten Platz beim Sprint Cup zwang ein gebrochener Hinterachs-Querlenker beim CanAm-Cup-Rennen den routinierten Brian Redman zur Aufgabe. Alle drei Watkins Glen Racer sind bei Tecnomodel mit viel Detailtreue im Maßstab 1:18 startklar für die Sammlung und stellen die Fans vor die Frage: Welchen Spyder mit dem absolut hubraumstärksten Ferrari-Motor stellt man sich in die Vitrine? Für die zahlreichen Freunde der Ferrari-Formelwagen stellt MCG (Model Car Group), eine Marke von Modelcar World, zwei sehr gelungene Ferrari 312 T2 der Saison 1977 im Maßstab 1:18 für einen sagenhaften Preis von unter 60 Euro an die Startlinie. Mit Niki Lauda oder Carlos Reutemann am Steuer begeistern die Modelle mit sauberer Lackierung, feinen Gravuren, super Slick-Rennwalzen und exakter Dekoration. Auch technische Details wie Längslenker, Dreiecks-Querlenker vorn und die geschlängelten Auspuffrohre sind neben den sehr ordentlich ausgeführten Felgen zu entdecken. Jetzt hoffen natürlich viele Miniatur-Ferraristi auf Nachfolgemodelle zum günstigen Preis.. 

Viel Rennauto fürs Geld gibt es bei MCG, wie bei diesem 312 T2, Version Niki Lauda (1:18).



FERRARI KLASSIKER PREISGUIDE

2022

MODELL	KAROSSERIE	BAUJAHR	ZYLINDER	HUBRAUM	PS	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5
frühe 2+2 Sitzler										
250 GTE (2+2)	Cpé	60-63	12	3	235	520000	370000	270000	210000	90000
330 GT 2+2	Cpé	63-67	12	4	300	340000	260000	160000	110000	60000
365 GT 2+2	Cpé	67-71	12	4,4	320	260000	212000	141000	75000	39000
275, 330 und 365 GT										
275 GTB (Shortnose)	Cpé	64-66	12	3,3	280	2600000	2200000	1700000	0	0
275 GTB (Longnose)	Cpé	66	12	3,3	280	2500000	2100000	1700000	0	0
275 GTB/4	Cpé	66-68	12	3,3	300	3500000	2500000	2000000	0	0
275 GTS	Cab	64-66	12	3,3	260	1800000	1500000	1200000	0	0
330 GTC	Cpé	66-68	12	4	300	670000	504000	369000	252000	155000
330 GTS	Cab	66-68	12	4	300	2200000	1850000	1450000	0	0
365 GTC	Cpé	68-69	12	4,4	320	870000	670000	440000	220000	140000
365 GTS	Cab	69	12	4,4	320	3200000	2500000	1700000	0	0
365 / 400 / 412 / 456										
365 GT4	Cpé	72-76	12	4,4	340	117000	92000	61000	31000	21000
400 GT	Cpé	76-79	12	4,8	340	113000	72600	44600	26400	15000
400i	Cpé	79-84	12	4,8	310	120000	74800	46100	27500	15100
412	Cpé	85-89	12	4,9	340	101000	63700	39200	23300	12900
456 GT	Cpé	94-94	12	5,4	442	64700	52700	41300	24800	0
Daytona und 365 GTC/4										
365 GTB/4 Daytona	Cpé	68-73	12	4,4	352	830000	640000	420000	210000	130000
365 GTS/4 Daytona	Cab	69-73	12	4,4	352	2450000	1900000	1300000	630000	400000
365 GTC/4	Cpé	71-72	12	4,4	320	349000	262000	170000	88000	60000
Berlinetta Boxer										
365 GT4 BB	Cpé	73-76	12	4,4	344	485000	370000	242000	124000	81000
512 BB	Cpé	76-81	12	5	340	325000	254000	182000	125000	0
512 BBi	Cpé	81-84	12	5	340	332000	259000	186000	127000	0
Testarossa										
Testarossa	Cpé	84-91	12	5	390	139000	100000	73000	43000	0
512 TR	Cpé	92-94	12	5	428	157000	113000	83000	50000	0
F 512 M	Cpé	94-96	12	5	440	220000	158000	115000	68000	0

MODELL	KAROSSERIE	BAUJAHR	ZYLINDER	HUBRAUM	PS	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5
Dino 206 / 246 GT										
206 Dino GT	Cpé	66-69	6	2	180	560000	410000	330000	200000	0
246 Dino GT	Cpé	69-74	6	2,4	195	410000	320000	250000	160000	0
246 Dino GTS	Trg	72-74	6	2,4	195	470000	350000	260000	170000	0
208 / 308 / 328										
208 GT4	Cpé	75-80	8	2	170	92200	55300	31400	16600	8300
308 GT4	Cpé	74-80	8	3	250	120000	67000	38000	20000	10000
308 GTB	Cpé	77-80	8	3	255	125000	85000	63000	37000	21000
308 GTS	Trg	77-80	8	3	255	130000	89000	66000	39000	22000
308 GTBi	Cpé	80-82	8	3	205	116000	79000	59000	34000	20000
308 GTSi	Trg	80-82	8	3	205	117000	80000	60000	34000	20000
308 GTB Quattrovalvole	Cpé	82-85	8	3	240	119000	80000	60000	35000	20000
308 GTS Quattrovalvole	Trg	82-85	8	3	241	121000	82000	61000	36000	20000
328 GTB	Cpé	85-89	8	3,2	270	133000	82000	58000	31000	18000
328 GTS	Trg	85-89	8	3,2	270	136000	84000	59000	32000	18000
348										
348 TB	Cpé	89-93	8	3,4	300	0	62000	41500	22500	0
348 TS	Trg	89-95	8	3,4	300	0	70400	47200	25500	0
348 GTB	Cpé	93-94	8	3,4	320	0	78100	52200	28300	0
348 GTS	Trg	93-94	8	3,4	320	0	79300	53200	28700	0
348 Spider	Cab	93-95	8	3,4	320	0	80800	53900	29200	0
Mondial										
Mondial 8	Cpé	80-82	8	3	255	0	42800	30000	18700	0
Mondial QV	Cpé	82-85	8	3	240	0	45400	31800	19800	0
Mondial QV	Cab	83-85	8	3	240	0	49000	34300	21400	0
Mondial 3.2	Cpé	85-89	8	3,2	271	0	50600	35400	22100	0
Mondial 3.2	Cab	85-89	8	3,2	271	0	53700	37500	23400	0
Mondial t	Cpé	89-93	8	3,4	295	0	47500	33200	20700	0
Mondial t	Cab	89-93	8	3,4	295	0	51600	36100	22500	0
288 GTO und F 40										
288 GTO	Cpé	84-86	8	2,8	400	2800000	2300000	1500000	0	0
F40	Cpé	91	8	3	479	1650000	1200000	950000	0	0



Wenn das Geld auf der Bank keine Zinsen bringt, kann man seine Rendite auch aus schönen Autos ziehen: Der Daytona steuert zielsicher auf die Millionenmarke zu [FOTO: H. THIBAUT]

VORSCHAU

AUSGABE 3-2022 ERSCHEINT AM 26.08.2022

ANZEIGENSCHLUSS IST DER 25.07.2022

Ferrari feiert 75 Jahre und hat für die kommenden Monate ein Feuerwerk von Neuvorstellungen angekündigt. Nach der Abrundung des Einstiegs-Angebots mit 296 GTB und GTS sind wir natürlich gespannt auf den Ferrari-SUV, der keiner sein darf und doch als Schlüsselprodukt für den Weltmarkt angesehen werden muss. Vielleicht beendet Maranello bald die diesbezüglichen Spekulationen. Auch der weitere Verlauf der Formel-1-Weltmeisterschaft ist eher schwer vorherzusagen, und so halten wir uns an dieser Stelle lieber an die Fakten. Wir haben Antonello Coletta interviewt, den Mann, der bei Ferrari das gesamte GT- und Sportwagen-Renngeschäft koordiniert und neben dem Aufbau eines Le-Mans-Hypercars auch die Entwicklung des 296 zum GT-Champion betreut. Außerdem werfen wir einen Blick auf den einzigen wirklichen Ferrari am Bootsanleger: Die spektakulär designte Riva 32 machte in den 1980er Jahren Furore als erste und einzige Kooperation eines Motorbootherstellers und der Marke mit dem springenden Pferdchen im Emblem. Wir vergleichen die 790-PS-Barkasse mit dem nur halb so starken Ferrari Testarossa. Und nach zwei von Corona geprägten Jahren ist nach dem Start in die erste Saison mit nur geringen corona-bedingten Einschränkungen unser Kalender voll mit reizvollen Ferrari-Veranstaltungen – von international bis regional.



IMPRESSUM

MARANELLO WORLD erscheint in der:
HEEL Verlag GmbH
Gut Pottscheidt, 53639 Königswinter
Tel.: 02223 9230-0, Fax: -13
www.maranello-world.de
info@maranello-world.de

Herausgeber: Franz-Christoph Heel

Redaktionsleitung: Peter Braun

Redaktionsanschrift:
Friedrichsplatz 12, 68165 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, Roman Rätzke, Vincenzo Romeo, Dietmar Rudolph, Gregor Schulz, Markus Siebenmorgen, Marco Vitali, Thomas Wirth, Mateusz Zuchowski

Objekt- und Anzeigenleitung:
Steffen Wagner
Tel.: 02223 9230-53, Fax: -26
s.wagner@heel-verlag.de

Anzeigenpreise: Es gilt die Anzeigenpreisliste 2022.

Preise und Erscheinungsweise:
MARANELLO WORLD erscheint alle drei Monate zum Preis von EUR [D] 9,80.
Der Preis für ein Jahresabonnement (vier Ausgaben) beträgt im Inland EUR 35,00 inkl. Versandkosten
[Europa: EUR 49,60; 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 1232549, Fax: 0531 708601, www.heel-verlag.de

Vertrieb Deutschland:
DMV Der Medienvertrieb GmbH & Co. KG
Meißberg 1, 20086 Hamburg
Tel.: 040 3019-1800
dermedienvertrieb.de

Vertrieb Österreich/Schweiz (nur Einzelheftbestellungen):
HEEL Verlag GmbH
Gut Pottscheidt, 53639 Königswinter
Tel.: +49 531 1232549, Fax: +49 531 708601
bestellung@vsb-service.de, www.heel-verlag.de

Design und Layout: HEEL Verlag GmbH, Axel Mertens

Litho: gb-s Mediendesign, Königswinter
HEEL Verlag GmbH, Margit Grommes

Lektorat: Manfred Kolb, Aschaffenburg

Druck: westermann DRUCK | pva
Georg-Westermann-Allee 66,
38104 Braunschweig

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, aboservice-mw@vuservice.de

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

ABONNIEREN LOHNT SICH!

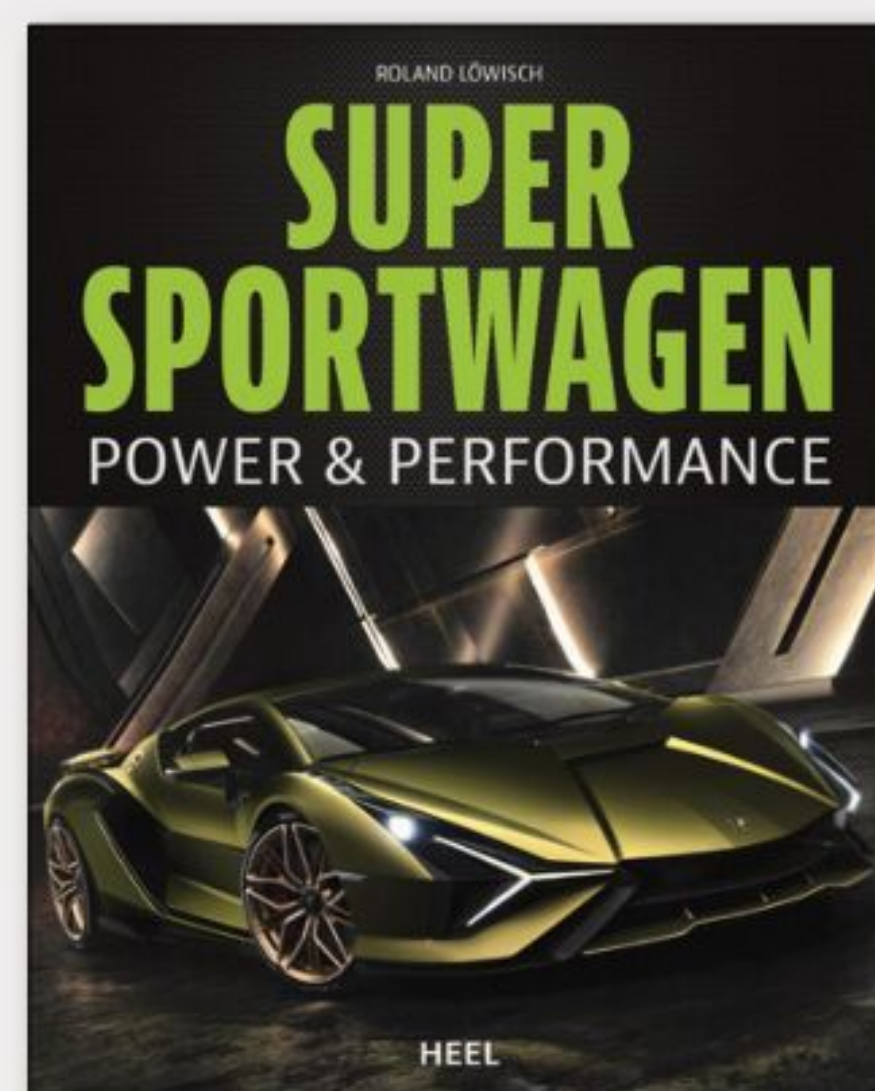
IHRE VORTEILE

- Wunschprämie* ohne Zuzahlung
- fast 10 % gegenüber dem Einzelkauf sparen
- versandkostenfreie Lieferung**
- Sie erhalten Ihre Ausgabe vor dem offiziellen Verkaufsstart***
- keine Ausgabe verpassen
- nach Ablauf des ersten bzw. zweiten Abo-Jahres jederzeit zur nächst erreichbaren Ausgabe kündbar

**BESTELLEN SIE IHR
ABONNEMENT AUF
www.maranello-world.de
oder telefonisch unter:
+49 (0) 6123 9238-277**

1-JAHRES-ABO FÜR 35,- €

+ IHRE PRÄMIE



WERT 14,99 €



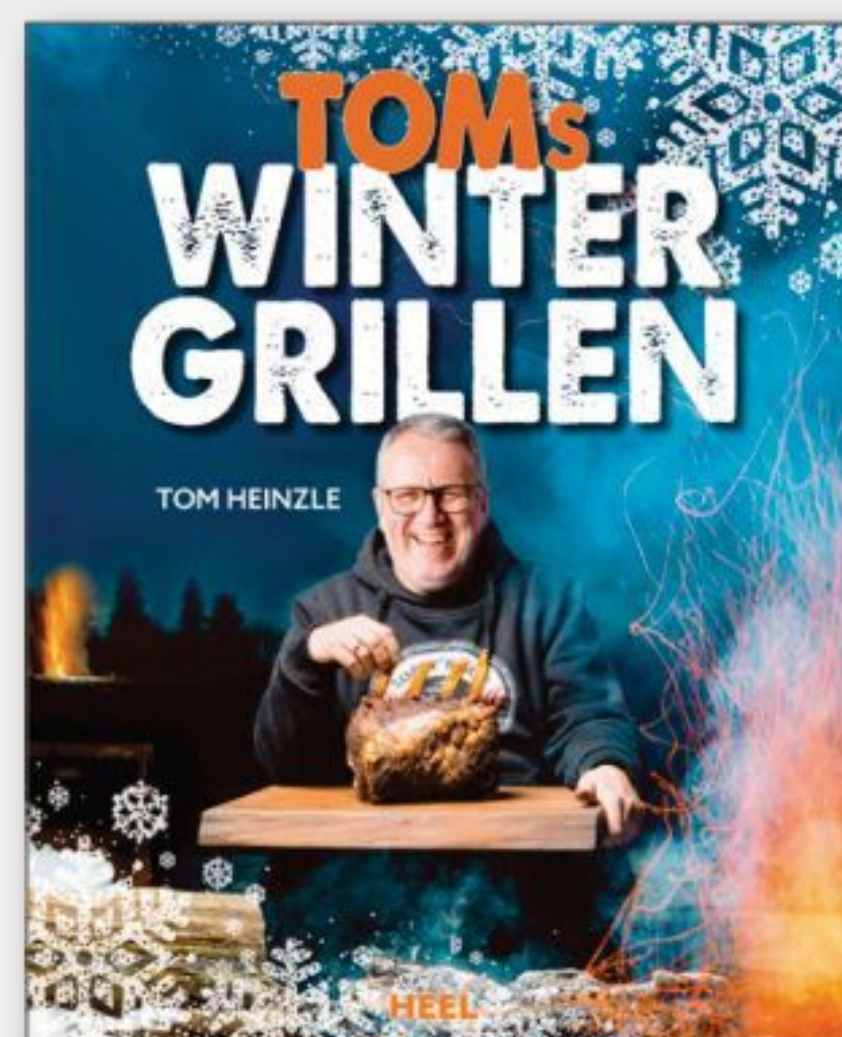
WERT 19,99 €



ZWEI BACK ISSUES
NACH WUNSCH

2-JAHRES-ABO FÜR 70,- €

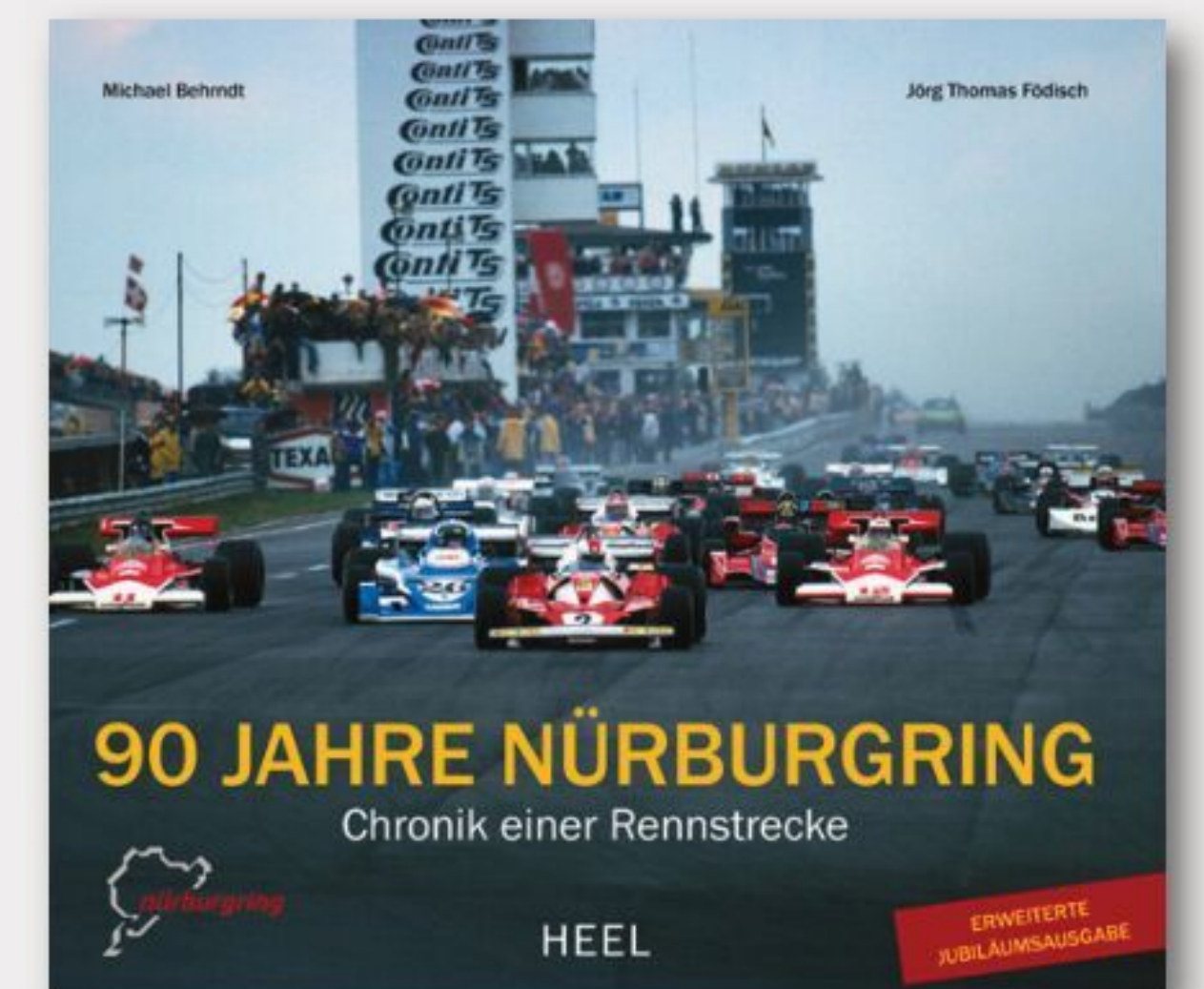
+ IHRE PRÄMIE



WERT 29,95 €



WERT 29,95 €



WERT 29,95 €

* Eine Prämie erhält nur, in wessen Haushalt in den letzten 12 Monaten niemand Abonnent von Maranello World war

** im Inland, im Ausland auf Anfrage; *** innerhalb Deutschlands

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-verbundene Produkte. Falls Sie keine Werbung mehr auf dieser Grundlage erhalten wollen, können Sie jederzeit widersprechen. Weitere Infos zum Datenschutz: ds.heel-verlag.de

RICHARD MILLE



CALIBER RM 72-01