Ausgabe 3/2018 · 28. Jahrgang · **Deutschland € 6,50** · Österreich € 7,25 · Schweiz CHF 11,50 · Luxemburg/Belgien € 7,80 · Italien € 8,50

MARANELLO World

DAS MAGAZIN FÜR FERRARISTI



488 PISTA
MACHT AUCH AUF DER STRASSE SPASS

FORMEL 1
Dranbleiben, Sebastian!

50 JAHRE DINO
Geburtstagsfeier der Ferrari-Legende

HUBLOT & FERRARI
High-Tech fürs Handgelenk

FERRARI 335 S V12
BEST OF SHOW AN DER VILLA D'ESTE

AUKTIONSREKORDE
Fällt die 100-Millionen-Marke?

LE MANS CLASSIC
Rennsport-Festival rund um die Uhr

MODELLISMO
Größe macht den Unterschied



FERRARI & FERRARI CLASSICHE VERTRAGSPARTNER

Eberlein Automobile GmbH

Entusiasmo e Passione.

Ferrari steht für eine einzigartige Geschichte voller Leidenschaft.
Der Spirit dieser Geschichte findet sich in jedem Ferrari wieder.

Um einen Beitrag zum Erhalt der Historie Ferraris zu leisten, sind wir seit 2006 *offizieller Ferrari Classiche Partner* und seit 2017 *Officina Ferrari Classiche*.

So arbeiten wir eng mit dem Werk in *Maranello* zusammen und sind für die Erhaltung, Restauration und Zertifizierung klassischer Ferrari zuständig. Eine Aufgabe, die wir mit Begeisterung und Leidenschaft erfüllen.

Ein Beispiel für unsere Kollaboration mit *Ferrari Classiche* ist die kürzlich abgeschlossene Vollrestaurierung unseres *Ferrari 250 GT Cabriolet Serie II* mit der Fahrgestellnummer 1801GT.

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

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

CLASSICHE
OFFICINA

Ferrari.com

ARTPLUSMEDIA.DE





FOTOS: FERRARI, BIRNER

LIEBE FERRARISTI,

dieser Tage machte die Nachricht Schlagzeilen, dass Ferrari angeblich an jedem verkauften Auto 69.000 Euro verdient und damit der profitabelste Autohersteller der Welt ist. Schon als Ford Anfang der 1960er Jahre mit dem Gedanken spielte, Ferrari zu übernehmen, kamen die Rechnungsprüfer aus Detroit zu dem Schluss, dass der Commendatore bei seinem Engagement in der Formel 1 und in der Sportwagen-WM zwar drauflegte, die Serienproduktion jedoch kostendeckend arbeitete. Vielleicht gibt es bald noch eine weitere Parallele: Der 250 GTO, der zwischen 1962 und 1964 in erster Linie für wohlhabende Privatrennfahrer produziert wurde, ist heute das mit Abstand wertvollste Automobil. Vielleicht tritt der nun präsentierte 488 Pista „Piloti Ferrari" dereinst in die Fußstapfen des GTO, denn auch er ist – trotz Straßenzulassung – der rennfahrenden Ferrari-Klientel vorbehalten und wird deshalb wohl auch nur in homöopathischen Mengen produziert werden. Ferrari hätte diese Stückzahl eigentlich gleich auf 39 Exemplare limitieren können, als augenzwinkernde Allegorie auf die erhoffte Wertsteigerung.

Con saluti cordialissimi

Franz-Christoph Heel



IN DIESER AUSGABE

HAMILTON HALBZEITMEISTER

SEBASTIAN VETTEL UNTER DRUCK



MECHANISCHE UHREN SIND MIKRO-MOTOREN

HUBLOT UND FERRARI



MOTORSPORT

16 FORMEL 1: UNTER DRUCK
Nach seinem Ausrutscher in Hockenheim muss Sebastian Vettel wie ein Löwe kämpfen, um den Anschluss nicht zu verlieren.

40 LE MANS CLASSIC: FREILICHTBÜHNE
Schon zum neunten Mal wurde der traditionsreiche Straßenkurs an der Sarthe ein Wochenende lang für die Klassiker aus der eigenen Geschichte gesperrt.

TECHNIK UND TRADITION

32 PROVA 488 PISTA: DIE RICHTIGE WAHL
Der Fahrbericht bringt es an den Tag: Der werksseitig „angeschärfte“ 488 GTB ist nicht nur als Bolzgerät für die Rennstrecke zu gebrauchen, sondern macht auch auf der Landstraße Spaß!

46 HUBLOT & FERRARI: TRAUMPAARUNG
Seit 2012 engagiert sich der Schweizer Uhrenhersteller als Zeitnahme-Partner in der Scuderia Ferrari und im Kundensportprogramm Corse Clienti. Ferrari revanchiert sich mit neuen, exklusiven Uhren-Designs.

FERRARI AN DER VILLA D'ESTE

SIEG DER SPORTLICHEN ELEGANZ



8. OKTOBER 1978: WAS FÜR EIN TAG!

VILLENEUVES ERSTER GP-SIEG



ELEGANZ

24 50 JAHRE DINO: GEBURTSTAGSFEIER IN MARANELLO
160 Dino aller Baureihen – vom 206 GT über 246 GT/GTS bis zum 308 GT4 – überschwemmten am ersten Juliwochenende Straßen und Plätze in Maranello und Modena. Dabei hatte Ferrari eigentlich gar keine Feier geplant ...

52 VILLA D'ESTE: RENNSPORT-KLASSIKER „BEST OF SHOW"
Wer sagt, dass es bei Schönheitswettbewerben für automobile Kostbarkeiten immer gesittet zugehen muss? Der Ferrari 335 S schwebte nicht lautlos auf die Rampe, sondern brach sich bratzelnd, fauchend und brüllend einen Weg durch das Spalier der Honoratioren.

LEIDENSCHAFT

60 WAS FÜR EIN TAG: VILLENEUEVE GEWINNT HEIM-GP
Der junge Kanadier feierte einen Formel-1-Einstand nach Maß: In seiner ersten vollen Saison bei Ferrari gelang ihm sein erster Sieg in seinem Heim-Grand-Prix in Kanada.

66 FERRARI-CLUBSZENE EUROPA
Die offiziellen Ferrari-Clubs von Österreich und der Schweiz richteten ein gemeinsames Treffen aus: Grenzenlos – „senza confini" – lautete das Motto der Veranstaltung.

74 MODELLISMO
Der ungebrochene Trend zum Großmaßstab wird durch zahlreiche Neuheiten weiter angeheizt. Da müssen sich die Hersteller kleinerer Maßstäbe ganz schön anstrengen – was ihnen zum Glück ganz gut gelingt!

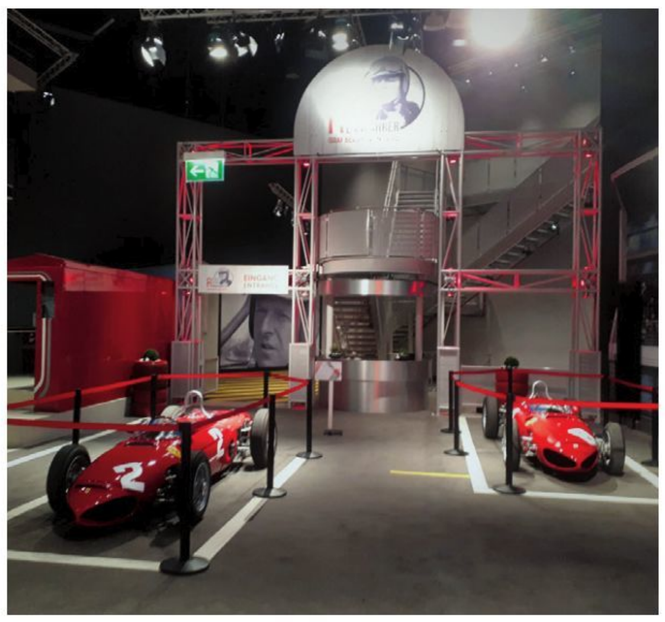
Träume brauchen Sicherheit.
Aachen Münchener



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

VON TRIPS AM NÜRBURGRING

Besucher des Motorsport-Erlebnismuseums „ring°werk" können eine neue Dauerausstellung erleben: Unter dem Titel „Graf Berghe von Trips – Ritter, Reiter, Rennfahrer" gewährt die Schau Einblicke in das Privatleben des Grafen und zeigt zahlreiche persönliche Gegenstände, Plaketten, Pokale und Fotos des ehemaligen Formel-1-Fahrers und Ferrari-Piloten. Als besonderes Highlight zur Eröffnung waren im Mai die beiden einzigartigen, mit Originalteilen nachgebauten Ferrari 156 „Sharknose" ausgestellt mit denen von Trips in der Formel 1 gefahren ist. Ermöglicht wurde die Ausstellung durch die Zusammenarbeit mit dem Stiftungsrat der Trips'schen Sportstiftung und der Entscheidung, dass die Ausstellungsstücke aus dem ursprünglichen Trips-Museum in Kerpen nun dauerhaft am Nürburgring zu sehen sein werden.





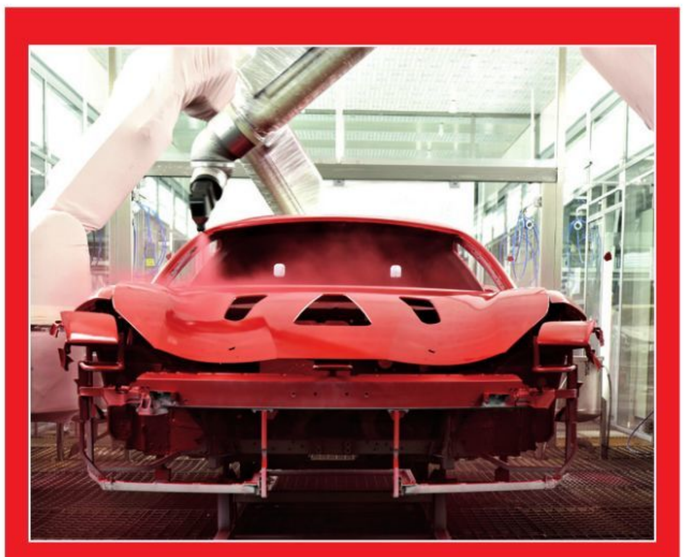
LESERFORUM

Hallo da draußen!

Ich komme zwar erst in ein paar Wochen auf die Welt, aber ich werde bestimmt einmal ein großer Ferrari-Fan. Ich würde mich freuen wenn ich in ein paar Jahren so eine ultimative Garage von Lego

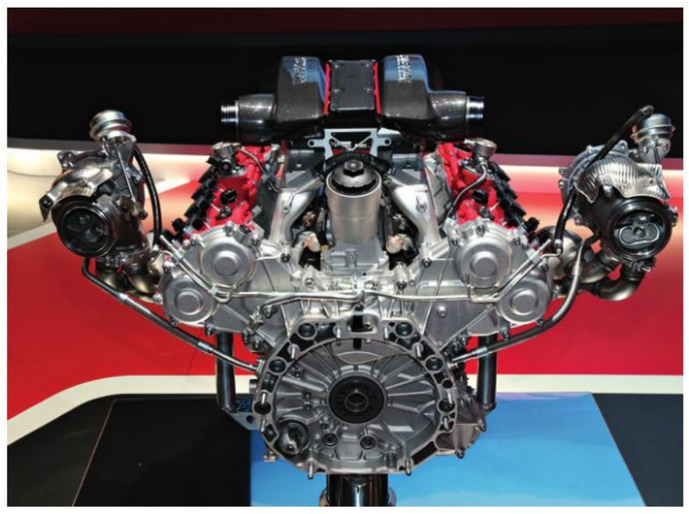


zum Spielen hätte!
Wäre echt cool, wenn ich so ein Lego-Set gewinnen würde! Bis ich groß genug bin, wäre das Lego-Set bestimmt gut bei meinem Papa aufgehoben. Der soll ja auch ein großer Ferrari-Fan sein. Er hat ein eigenes Ferrari-Zimmer und hat sich das Cavallino Rampante vor ein paar Jahren an Enzos Geburtstag auf die Wade tätowieren lassen!
Liebe Grüße aus dem Bauch meiner Mama!



NEUE LACKIERTECHNIK IN MARANELLO

Seit diesem Sommer verwendet Ferrari in der Lackierstraße im Werk eine neue Klarlack-Technologie. „Low Cure Clear Coats" wurde zusammen mit Farbenlieferant PPG entwickelt und hilft den Energieverbrauch in der Trockneranlage zu reduzieren. Der neue Klarlack trocknet und härtet bereits bei 100 statt wie bisher bei 150 °C – was den angenehmen Nebeneffekt hat, dass nun montierte Karbonfaserteile zusammen mit der Aluminiumkarosserie getrocknet werden können, ohne sich zu verziehen, und natürlich bei absoluter Farbtreue.



ENGINE OF THE YEAR

Die neueste Version des Biturbo-Triebwerks, die in diversen Ausführungen in allen Ferrari mit V8-Motor zu finden ist, wurde bei den International Engine of the Year Awards 2018 zum dritten Mal in Folge als bester Motor der Welt nominiert. Bei dieser Verleihung erhielt Ferrari nicht weniger als sechs Preise – die höchste Anzahl, die je einem Hersteller in einem Jahr zuteil wurde. Neben der Ehrung als Motor des Jahres wurde der 3,9-Liter-V8 auch in der Klasse von 3 bis 4 Liter Hubraum in der Kategorie „Performance Engine" und in einer Sondernominierung als „Bester der Besten" ausgezeichnet. Die 68 Juroren wurden dabei gebeten, den Topmotor unter allen Gewinnern der letzten 20 Jahre zu küren.

† SERGIO MARCHIONNE



Sergio Marchionne in Daytona 2017 (Foto: Marco Vitali)

Am 25. Juli 2018 verstarb Ferrari-Präsident und -Geschäftsführer Sergio Marchionne nach längerer Krankheit an den Folgen einer Operation in einem Züricher Krankenhaus. Marchionne (66) hatte schon zuvor angekündigt, ab nächstem Jahr nicht mehr für eine Führungsposition in der FCA-Gruppe zur Verfügung zu stehen – nun hat sein unerwartet rascher Tod die Geschichte beschleunigt.

Sergio Marchionne hatte 2004 die Fiat-Konzernleitung übernommen und den damaligen Partner General Motors aus dem Vertrag entlassen. Kurz darauf fädelte er die spektakuläre Fusion mit dem US-Autobauer Chrysler ein. Beide Unternehmen galten als schwer angeschlagen, doch Marchionne gelang es, sie mit Unterstützung und Garantien durch den US-amerikanischen Staat wieder profitabel zu machen. Mit seinem rigorosen Sparprogramm und einer eigenwilligen Modellpolitik machte sich Marchionne zunächst nicht viele Freunde, und auch die Verlegung des Firmensitzes der 2014 neu entstandenen FCA (Fiat Chrysler Automobiles) nach Amsterdam und London wurde nicht von jedem begrüßt. Doch seine mit hohem Risiko geführten Deals und Transaktionen – Marchionne war passionierter Pokerspieler – gingen auf, und er brachte sogar Ferrari erfolgreich an die New Yorker Börse. Seinen Kritikern entgegnete der 1952 in Italien geborene und später nach Kanada ausgewanderte Betriebswirt und Jurist, dass er überzeugt sei, dass am Ende nur fünf oder sechs globale Autokonzerne überleben werden. „Und ich sorge dafür, dass Fiat dabei ist."

An der Spitze von Fiat steht seit 1. August 2018 der Chef der US-Geländewagen-Tochter Jeep, Mike Manley, John Elkann wurde vom Aufsichtsrat zum Ferrari-Präsident ernannt. Neuer Ferrari-Geschäftsführer ist Louis C. Camilleri, der zuvor unter anderem leitende Positionen beim Tabakmulti Philip Morris (Marlboro) innehatte.



FERRARI 488 PISTA

„PILOTI FERRARI“

Am Freitag vor dem 24-Stunden-Rennen von Le Mans präsentierte Ferrari im Fahrerlager „The Village“ eine Sonderserie des „Tailor made“-Programms. Der 488 Pista „Piloti Ferrari“ lehnt sich optisch an die erfolgreichen WEC-Rennwagen des Rennstalls AF Corse an, die im letzten Jahr Fahrer- und Konstrukteurstitel der World Endurance Championship eroberten, ist aber prinzipiell sowohl in Rosso Corsa als auch in Blu Tour De France, Nero Daytona und Argento Nürburgring erhältlich.





Das Team von AF Corse enthüllte den ersten 488 Pista „Piloti Ferrari“ vor dem Rennen in Le Mans.

Allerdings ist der mit Sitzen und Innenverkleidungen aus Alcantara und einigen anderen Spezialitäten aufgewertete 488 Pista einem sehr speziellen Kundenkreis vorbehalten: Nur „Piloti Ferrari“ können eine Option auf einen solchen Wagen einlösen oder anders gesagt: Nur wer in irgendeiner Art Rennsport mit Ferrari betreibt, darf einen solchen „Dienstwagen“ fahren. Das schränkt den Kundenkreis natürlich ziemlich ein und dürfte die Wiederverkaufswerte nach Ablauf der Haltezeit sprunghaft in die Höhe schnellen lassen.
Der in Le Mans präsentierte Wagen (Chassis Nummer 237115) war mit einem Lorbeerkranz als Siegeszeichen des WEC-Titels, mit dem Logo der Meisterschaft und der „PRO”-Identifikation versehen, die auf die Klassenzugehörigkeit hinweist. Die Trikolore zieht sich auch über die Fahrzeugflanken, an denen die Startnummer angebracht ist, die jeder Kunde nach seinen Wünschen gestalten kann. [Keith Bluemel]



1. INTERNATIONALES R&B SPORTWAGENEVENT

Rund 35 Ferraristi aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und sogar aus Frankreich und Luxemburg fanden sich am zweiten Juniwochenende zum ersten R&B Ferrari-Treffen im Relais & Chateaux Singer Sporthotel in Berwang ein – getreu der Philosophie der R&B-Gründer Hans-Peter Merkl und Thomas Brück, den Teilnehmern ihrer Events nur Top-Hotels, Verpflegung auf höchstem Niveau und geführte Ausfahrten auf artgerechten Sportwagen-Strecken anzubieten. Auf kleinen und wenig befahrenen Straßen ging es durchs Voralpenland und das Allgäu nach Kempten zum gepflegten Lunch beim Edel-Italiener, um anschließend den Jochpass zu „erfahren”. Der zweite Tag führte die durchweg versierten Sportfahrer über Nebensträßchen am schönen Plansee entlang zum Mittagessen ins Kloster Ettal mit anschließender Führung.
Tagsüber aktives Fahrvergnügen, abends im Hotel kulinarische Hochgenüsse – die entspannte Stimmung sorgte für länderübergreifende Benzingespräche. Viele Ferraristi haben sich spontan zur Teilnahme am nächsten R&B-Event Anfang September in den Dolomiten/Südtirol verabredet. Mehr Info unter www.sportwagenevents.de
[kuni]





Hans-Peter Merkl und Thomas Brück freuen sich über den Erfolg ihres Konzepts.



MARANELLO NOTTE ROSSA

Am 16. Juni 2018 feierte die Stadt Maranello zum siebten Mal eine „Rote Nacht". Von Sonnenuntergang bis weit nach Mitternacht lockte ein vielschichtiges Programm Anwohner, Touristen und Ferrari-Fans aus aller Welt auf die Straßen der Heimatstadt von Ferrari. Und überall stand die Marke mit dem springenden Pferdchen im Zentrum – ob bei der Boxenstopp-Demonstration der Scuderia Ferrari mit anschließender Pit Stop Challenge, bei den Fahrsimulatoren, der riesigen Carrera-Rennbahn oder bei den zahllosen Ausstellungsflächen, die zum Teil vom Ferrari-Werk, zum Teil aber auch vom Ferrari-Museum (geöffnet bis 22.30 Uhr) bestückt wurden.



Der Bürgermeister spendierte eine große Showbühne auf der Piazza Libertà, auf der Künstler aus der Region auftraten; dazu zogen Straßenmusikanten und Street Artists durch die Stadt, und kurz vor Mitternacht erleuchtete ein gigantisches Feuerwerk die Szenerie. Unnötig zu erwähnen, dass sämtliche Cafés, Bars, Restaurants bis tief in die Nacht geöffnet hatten und die letzten Besucher erst in den frühen Morgenstunden den Heimweg antraten.

(Fotos: Massimo Fornaciari)









AUTOHAUS ULRICH GMBH

NEUE FERRARI-WELT IN FRANKFURT

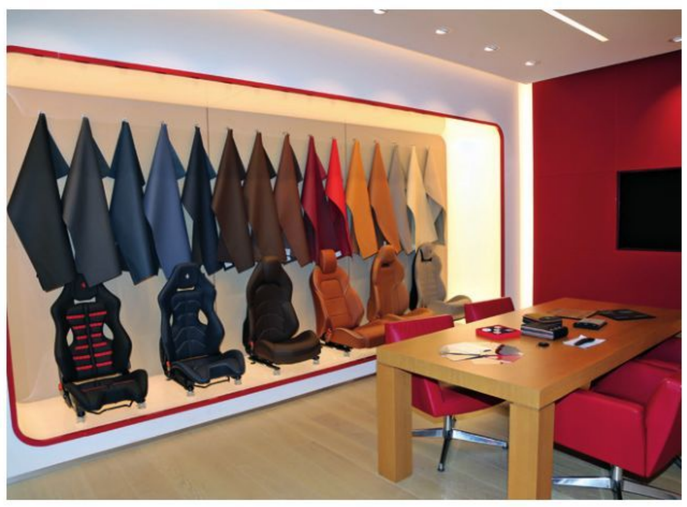




Frank Ulrich (rechts) mit Architekt Götz Seidel (links) und Ferrari-Vertriebschef Arthur Lécluse.

Die faszinierenden Fahrzeuge von Ferrari verdienen ein außergewöhnliches Ambiente. Deshalb hat sich das Autohaus Ulrich in Frankfurt nicht einfach vergrößert – was schon lange nötig war –, sondern direkt neben dem derzeitigen Firmengelände in einem zukunftsweisenden, ganz von der Marke geprägten Stil (Architekt: Götz Seidel) eine der größten und modernsten Ferrari-Vertretungen Europas errichtet.

In dem lichtdurchfluteten doppelstöckigen Showroom lässt sich die komplette Palette der aktuellen Ferrari-Modelle und auch ein Angebot an gepflegten Ferrari aus Vorbesitz auf deutlich mehr Raum als zuvor genießen. Auf insgesamt über 3000 Quadratmetern taucht der Kunde tief in die Welt von Ferrari ein. „Wir haben in Frankfurt einen besonderen Ort geschaffen, der Kunden und Interessenten der Marke eine neue Dimension aufzeigen wird. Unsere Vision ist, unseren Kunden und Gästen ein besonderes, emotionales und qualitativ hochwertiges Erlebnis in unseren neuen Räumlichkeiten zu vermitteln und die Verbindung zu dem italienischen Geburtsort von Ferrari in Maranello herzustellen", erklärt Frank Ulrich, Geschäftsführer der Autohaus Ulrich GmbH. Frank Ulrich übernahm nahtlos die Leitung von seinem Vater, Klaus Ulrich, der das Unternehmen 1959 gründete und 1989 nach Frankfurt brachte. „Die Kunden, die wir hier treffen, sind Teil einer stetig wachsenden, großen Familie. Wir freuen uns mitzuerleben, wie das Autohaus Ulrich an diesem Standort aufblüht. Dieses neue und modernisierte Gebäude ist das perfekte Symbol dafür", sagt Jean-Philippe Leloup, Geschäftsführer der Ferrari Central/East Europe GmbH.





Autohaus Ulrich GmbH
Schmidtstraße 51
60326 Frankfurt am Main
Telefon: 069 – 300 34 80
www.ulrich-frankfurt.de

WANDSCHMUCK

Sie sehen aus wie die Trophäen eines Autojägers: die Türen, Kotflügel und Seitenteile historischer Renn- und Sportwagen, die sich plakativ und lebensgroß an die Garagen- oder Wohnzimmerwand dübeln lassen.





Nicolas Dubost formt aus Aluminiumblech schwungvolle Reliefs, die er mit verschiedenen Techniken höchst originalgetreu bemalt. Nieten, Schraubenköpfe und Fugen treten geradezu plastisch hervor, Sponsor-Sticker und Startnummern wirken wie aufgeklebt. Man könnte meinen, es handle sich um echte Fundstücke vom Streckenrand in Le Mans, Spa oder Silverstone. Dubost hat lange als Grafikdesigner gearbeitet, bevor er sich auf seine Liebe zum Rennsport konzentrierte und seine Marktlücke fand. Er stellt regelmäßig auf Salons wie der Rétromobile oder im Fahrerlager der Le Mans Classic aus, unterhält aber auch eine Website mit Shop unter www.dubostnicolasartautomobile.fr. Die mehrteilige Installation Ferrari 312B kostet z.B. 3200 Euro *(pia)*.

Mario Bernardi
Klassische Automobile GmbH



Ferrari 275 GTB/2

Besichtigung nach Vereinbarung • Wartung und Restauration klassischer Ferrari
34346 Hann. Münden • Welfenstr. 1 • Tel. +49 172 691 3028 • Fax +49 5541 34462
E-Mail: info@mariobernardi.de • www.mariobernardi.de

MICHAEL SCHUMACHER PRIVATE COLLECTION

PILGERSTÄTTE FÜR SCHUMI-FANS

Am 16. und 17. Juni 2018 wurde im Rahmen der Eröffnung der neuen Motorworld-Dependance Köln-Rheinland auf dem Areal des ehemaligen Flughafens Butzweilerhof die Michael Schumacher Private Collection einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht.



Souverän bewältigte das Event-erprobte Team der Motorworld Group den großem Publikumsandrang zur offiziellen Eröffnung der neuen Motorworld-Dependance am ehemaligen Kölner Flughafen Butzweilerhof, heute passenderweise Nicolaus-Otto-Park genannt in Erinnerung an den Erfinder des Viertaktmotors, der Köln am Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts zu einem der ersten europäischen Zentren der Automobilität machte. Kölns Oberbürgermeisterin Henriette Reker hatte bei der Pressekonferenz am Vortag betont: „Die Motorworld musste ihren Weg ganz einfach nach Köln finden, denn unsere Stadt ist eine Autostadt.“
Nun lebt eine Motorworld – es gibt in Deutschland inzwischen sieben Niederlassungen – in erster Linie von den Mietern und Mitmachern sowie den integrierten Werkstätten und Dienstleistern. Respekt für den Mut, angesichts der Menschenmassen so viele Sammlerfahrzeuge offen auszustellen, und ein Kompliment für die Kompetenz der Besu-















Auf über 1000 qm werden in Köln unzählige Devotionalien und an die zwanzig Rennwagen aus der Karriere von Michael Schumacher ausgestellt.

cher, die nichts anfassten und sich nicht zum Selfie auf fremden Motorhauben räkelten.

Ein großer Teil der Besucher kam jedoch wahrscheinlich wegen der erstmals in dieser Opulenz präsentierten Sammlung von Rennwagen und Devotionalien aus dem Leben der Motorsport-Legende Michael Schumacher. Die Michael Schumacher Private Collection war zuvor im Foyer der Firmenzentrale der DVAG in Marburg ausgestellt gewesen, doch bietet die Motorworld Köln-Rheinland unendlich viel mehr Platz (1000 qm) für den reichen Fundus. „Der Besuch der Ausstellung ist selbstverständlich kostenlos", versichert Motorworld-Group-Inhaber Andreas Dünkel, obwohl so etwas heutzutage beileibe keine Selbstverständlichkeit ist. Sabine Kehm, die Sprecherin der Familie Schumacher, weiß diese Offenheit zu schätzen und freut sich mit den zahlreichen Schumi-Fans über die Möglichkeit, auf den Spuren des Idols wandeln zu können – so nahe bei seinem Heimatort Kerpen.

Der ehemalige Ferrari-Präsident Luca di Montezemolo kam ebenso zur Eröffnung der Ausstellung wie Michael Schumachers Ehefrau Corinna, Vater Rolf und Sohn Mick sowie Hunderte ehemalige Weggefährten und Verehrer des siebenfachen Formel-1-Weltmeisters. [Peter Braun, Fotos: Kuni]



Seite gegenüber, von oben: Die Kölner Oberbürgermeisterin Henriette Reker, Luca di Montezemolo und F1-Fotograf Rainer W. Schlegelmilch, Motorworld-Chef Andreas Dünkel. Rolf und Corinna Schumacher, Sabine Kehm und Moderator Kai Ebel.

Firmen-, Privat- u. Sonderrisiken
TOP SCHUTZ zum TOP PREIS



KFZ Sondertarife für

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

Firmen- und Industrieversicherung

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

Fragen Sie den Spezialisten!

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

Allianz
Generalvertretung
Max Schneider



Zentrale Deuerling:
Regensburger Straße 2 | 93180 Deuerling
Tel. 09498 9403-0 | Fax 09498 940320
Mo. - Do. 9 - 18 Uhr | Fr. 9 - 16 Uhr
maximilian.schneider@allianz.de
www.max-schneider-allianz.de
Büro Regensburg im Maserati-Landrover-Zentrum:
Walhallaallee 20 | 93059 Regensburg
Tel. 0941 49088-72
Mo. - Fr. 9 - 13 Uhr

FERRARI

Es hätte ein wunderschönes und repräsentatives Jubiläumsgeschenk zum 70. Geburtstag unserer Lieblingsmarke werden können – so aber kommt das unglaublich schwere, unhandlich große und unfassbar teure Riesen-Ferrari-Buch aus dem Taschen-Verlag ein wenig zu spät, um richtig Furore zu machen. Die Aufmachung mit Präsentationsbox und Buchständer von Designer Marc Newson ist zweifellos opulent, was auch für die Ausstattung der 480 großformatigen Seiten zutrifft. Leider fehlt der Bildersprache der rote Faden, und die meisten Fotos hat man entgegen der vollmundigen Behauptung des Verlags schon oft gesehen. Auch die Aufteilung der Kapitel ist so naheliegend, dass sie schon fast banal wirkt, und so servieren der Motorjournalist Pino Allievi sowie einige szenebekannte Co-Autoren im Grunde alten Wein in neuen Schläuchen. Einzig das Kapitel über die Zeit nach dem Tod des Commendatore bietet interessante Details. Das auf 1947 Exemplare limitierte und nummerierte Buch kostet schon in der normalen „Collector's Edition" (Nr. 251-1947) stolze 5000 Euro. Einen besonderen Reiz erhält die sagenhafte 25.000 Euro teure „Art Edition", bei der die Aluminiumbox im Stil der roten Ventildeckel eines Testarossa wie ein Lesepult auf zwölf „Auspuffrohren" thront, durch die Tatsache, dass die von 001-250 nummerierten Buchexemplare wohl die letzten Dokumente waren, die der inzwischen verstorbene Ferrari-Präsident Sergio Marchionne persönlich unterzeichnet hat.





Pino Allievi: Ferrari. 480 Seiten, 32,4 x 43,2 cm, ledergebunden in Präsentationsbox. ISBN 978-3-8365-6577-6 (englischer Text). Erschienen im Taschen Verlag. Preis: 5000,- Euro (Collector's Edition) bzw. 25.000 Euro (Art Edition, 250 Ex.), Gesamtlimitierung 1947 Ex.

TERMINE 2018

26. AUGUST
Pebble Beach Concours d'Elégance
Nach wie vor der wichtigste internationale Schönheitswettbewerb für klassische Automobile
www.pebblebeachconcours.net

6. - 9. SEPTEMBER
Ferrari-Treffen St. Christina/Gröden (Südtirol)
www.sportwagenevents.de

7. - 9. SEPTEMBER
Goodwood Revival (GB)
Ein Festival der guten Manieren auf der Rennstrecke vor dem ehrwürdigen Goodwood House: Krawattenpflicht im Fahrerlager, zeitgenössische Kleidung willkommen.
www.goodwood.com

27. - 30. SEPTEMBER
Int. Sportwagenfestival Kitzbühel
www.kasperteam.at

AB 27. SEPTEMBER
PS: Ich liebe Dich
Sportwagen-Design der 1950er, 1960er und 1970er Jahre
Als erstes europäisches Kunstmuseum präsentiert die Stiftung Museum Kunstpalast (SMKP) in Düsseldorf einen Überblick über die Entwicklung des Automobildesigns anhand von rund 30 herausragenden Sportwagen der 1950er bis 1970er Jahre, darunter naturgemäß auch viele Ferrari von der 166 MM Barchetta bis zum Dino 246. Gezeigt werden Sportwagen, die in ihrer Gestaltung Maßstäbe für das Automobildesign gesetzt haben und heute zu den Ikonen der Design- und Technikgeschichte gehören. In den letzten Jahrzehnten entwickelten sich viele der gestalterisch wie technisch innovativen Sportwagen, nicht zuletzt aufgrund der begrenzt produzierten Stückzahl, zu begehrten Sammelobjekten. Neben Serienfahrzeugen werden auch sogenannte Concept Cars und verschiedene Prototypen präsentiert. Die Leihgaben stammen überwiegend aus europäischen Privatsammlungen, die ansonsten der Öffentlichkeit nicht zugänglich sind. Die Ausstellung läuft bis 10. Februar 2019. Der Eintritt beträgt 14 Euro (inkl. Audioguide), Kinder unter 13 Jahren zahlen nichts. www.smkp.de



REKORDPREISE FÜR FERRARI 250 GTO



Am 25. August kommt bei RM Sotheby's in Monterey (Kalifornien) ein Ferrari 250 GTO unter den Hammer. Obwohl der Wagen mit der Fahrgestellnummer 3413 aussieht wie eine 1964er-Version, handelt es sich tatsächlich um einen sehr frühen GTO aus dem Baujahr 1962, der von der Scuderia Ferrari als Trainingswagen für die Targa Florio genutzt wurde. Erster Besitzer war der Gentleman Driver Edoardo Lualdi, der einige Bergrennen bestritt, bevor er 3413GT an Gianni Bulgari (aus der römischen Juweliersdynastie) verkaufte. Ende 1963 ließ ihn sein nächster Besitzer Corrado Ferlaino bei Scaglietti nach der neuesten Mode umkarossieren: Mit der flacheren Windschutzscheibe aus dem 250 LM, längerer Haube und modifiziertem Heck.

Besitzer Greg Whitten (USA) hegt angeblich keine allzu hohen Ambitionen bezüglich des Preises, doch GTOs werden nur sehr selten auf Auktionen angeboten – in den letzten 20 Jahren erst dreimal. Der von Bonhams verkaufte 3851GT aus der Violati-Sammlung brachte 38,1 Mio. Dollar und war damit 2014 das bis dato teuerste jemals versteigerte Auto.

Auch die letzten privaten GTO-Verkäufe wecken hohe Erwartungen. Bereits 2013 trennte sich der US-amerikanische Sammler Paul Pappalardo von seinem 250 GTO (Fgst.-Nr. 5111GT) angeblich für über 50 Millionen Dollar. Und erst vor einigen Monaten wurde der silberfarbene 250 GTO mit der Fahrgestellnummer 4153, das Tour-de-France-Siegerfahrzeug von 1964, aus der Familienstiftung Glaesel verkauft – für mutmaßlich mehr als 70 Millionen Dollar (neuer Besitzer: David MacNeil, USA). Es dürfte also nurmehr eine Frage der Zeit sein, bis der erste Ferrari 250 GTO einen neunstelligen Dollarbetrag realisiert.



Ob dies aber ausgerechnet dem etwas aus der Reihe tanzenden 3413GT gelingen wird – ohne Werks-Renngeschichte, dafür aber mit zwei Karosserie-Identitäten – darf bezweifelt werden. Da die Auktion in Monterey nach Redaktionsschluss stattfand, wissen Sie wahrscheinlich schon mehr als wir heute ...



Die 39 Ferrari 250 GTO sind schon jetzt die kostbarsten Automobile der Welt. Der silberfarbene GTO (4153GT) kostete dem Vernehmen nach über 70 Mio. Dollar, der rote GTO (3413GT) sollte bei der RM-Auktion noch mehr bringen. Fotos: Schulz, Birner (2)

F1-CHASSISNUMMERN 2017

Seit Anfang letzten Jahres gibt Ferrari mit den Rennergebnissen keine Informationen mehr über die eingesetzten Chassis heraus. Sven Girgensohn ist es in akribischer Kleinarbeit gelungen, unter Zuhilfenahme verschiedener Quellen die in der Saison 2017 verwendeten SF70H-Chassis zu identifizieren und zuzuordnen.



Die einzige ungeklärte Frage bleibt: Fuhr Vettel beim GP der USA 2017 im Rennen das alte Chassis #319 oder das Ersatzchassis #320 aus dem Qualifying?

GP AUSTRALIEN, 26. MÄRZ 2017
1. Sebastian Vettel .....Ferrari SF70H #319
4. Kimi Räikkönen .....Ferrari SF70H #322

GP CHINA, 9. APRIL 2017
2. Sebastian Vettel .....#319
5. Kimi Räikkönen .....#322

GP BAHRAIN, 16. APRIL 2017
1. Sebastian Vettel .....#319
4. Kimi Räikkönen .....#322

GP RUSSLAND, 30. APRIL 2017
2. Sebastian Vettel .....#319
3. Kimi Räikkönen .....#322

GP SPANIEN, 14. MAI 2017
2. Sebastian Vettel .....#319
A. Kimi Räikkönen .....#322
..... (Aufhängung vorne links gebrochen)

GP MONACO, ... 28. MAI 2017
1. Sebastian Vettel .....#319
2. Kimi Räikkönen .....#322

GP KANADA, 11. JUNI 2017
4. Sebastian Vettel .....#319
7. Kimi Räikkönen.....#322

GP ASERBAIDSCHAN, 25. JUNI 2017
4. Sebastian Vettel .....#319
A. Kimi Räikkönen .....#322
..... (aufgrund der Distanz als 14. gewertet)

GP ÖSTERREICH, 9. JULI 2017
2. Sebastian Vettel .....#323
5. Kimi Räikkönen .....#322

GP ENGLAND, 16. JULI 2017
3. Kimi Räikkönen .....#322
7. Sebastian Vettel.....#323

GP UNGARN, 30. JULI 2017
1. Sebastian Vettel .....#323
2. Kimi Räikkönen .....#321

GP BELGIEN, 27. AUGUST 2017
2. Sebastian Vettel .....#323
4. Kimi Räikkönen .....#321

GP ITALIEN, 3. SEPTEMBER 2017
3. Sebastian Vettel .....#323
5. Kimi Räikkönen .....#321

GP SINGAPUR, 17. SEPTEMBER 2017
A. Sebastian Vettel .....#323
A. Kimi Räikkönen .....#321

GP MALAYSIA, 1. OKTOBER 2017
4. Sebastian Vettel .....#319
DNS. Kimi Räikkönen.....#321

GP JAPAN, 8. OKTOBER 2017
5. Kimi Räikkönen .....#321
A. Sebastian Vettel .....#319
..... (Zündkerzendefekt)

GP USA, 22. OKTOBER 2017
2. Sebastian Vettel ..... #319/320*
3. Kimi Räikkönen .....#321

*(*Chassis am Samstag getauscht für Training und Quali, Ersatzchassis #320 evtl. auch für das Rennen am Sonntag verwendet)*

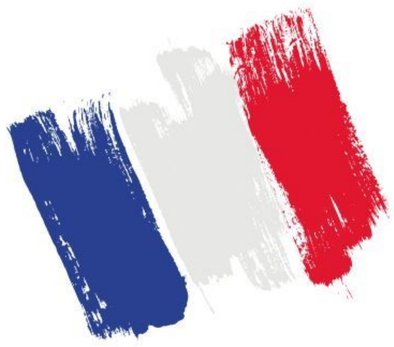
GP MEXIKO, 29. OKTOBER 2017
3. Kimi Räikkönen .....#321
4. Sebastian Vettel .....#319

GP BRASILIEN, 12. NOVEMBER 2017
1. Sebastian Vettel .....#319
3. Kimi Räikkönen .....#321

GP ABU DHABI, 26. NOVEMBER 2017
3. Sebastian Vettel .....#319
4. Kimi Räikkönen .....#321

TOUR AUTO 2018

REISEN UND RENNEN





Die Optic 2000 Tour Auto ist eine einzigartige Mischung aus szenischen Überlandfahrten und herausfordernden Sprinteinlagen auf abgesperrter Strecke. Auch in diesem Jahr tingelte der Tross von knapp 230 Autos kreuz und quer durch Frankreich von einer (ehemaligen) Rennstrecke zur anderen. Die Teilnehmer der Kategorie „Competition“ nehmen den Rennsport sehr ernst und gehen mit dem historischen Material nicht gerade zimperlich um. Die meisten Ferrari-Besitzer optieren dagegen für die Kategorie „Regularity“, bei der es – ähnlich wie bei der Mille Miglia und anderen Veranstaltungen dieser Art, auf das möglichst exakte Einhalten vorgegebener Zeiten ankommt. Nachdem wir in der letzten Ausgabe die sieben (!) 308 GTB Gruppe IV der diesjährigen Tour Auto vorgestellt haben, listen wir hier nun die 14 bzw. 13 historischen Ferrari vom 250 MM Bj. 1953 bis hin zu verschiedenen Dinos.

[Fotos: Arnaud Meunier]



Abwechslungsreich: Die Tour Auto tingelt über reizvolle Nebensträßchen von Rennstrecke zu Rennstrecke.



TOUR AUTO 2018: ALLE FERRARI IN DEN KATEGORIEN REGULARITY UND COMPETITION VHC

NR.	KAT.	STARTER	NAT.	FERRARI	BJ.	FGST.-NR.	PLATZ
7	R	SUCARI/SUCARI	ARG / ARG	250 MM Berlinetta PF	1953	0340MM	42
8	R	OXENFORD/CELADA	ARG / ARG	275 GTB ‚short nose‘	1965	07333	6
12	R	MELLINGER/GELMINI	FRA / ITA	365 GTB/4C	1970	13367	47
16	R	BACCANELLI/SALIMEI	ARG / ARG	275 GTB ‚short nose‘	1965	06707	37
17	R	INGRAM HILL/INGRAM HILL	GBR / GBR	275 GTB ‚long nose‘	1965	07819	DNF
36	R	HAMONIAU/LEHEMBRE	FRA / FRA	250 GT Lusso	1963	5157GT	8
41	R	PECULIER/PECULIER	FRA / FRA	Dino 246 GT	1973	05322	20
46	R	POZZOLI/PIASCO	ARG / ARG	Dino 246 GT	1972	03500	25
47	R	BESSE/BESSE	FRA / FRA	275 GTB ‚short nose‘	1965	06915	35
49	R	SCHMITZ KOEP/CURTIS	DEU / GBR	250 GT Coupe Boano	1957	0661GT	69
50	R	POZNER/FORFAR	GBR / GBR	275 GTB/4	1967	10403	41
117	R	DODRIDGE/BROWN	GBR / GBR	Dino 246 GT	1973	06092	DNF
161	C	BEECROFT/ROY	GBR / GBR	250 GT SWB	1960	2129GT	DNS
172	C	DESPLACES/DESPLACES	FRA / FRA	275 GTB ‚long nose‘	1966	08465	6

zusammengestellt von Arnaud Meunier

MIT RÜCKSTAND IN DIE SOMMERPAUSE

DRAN BLEIBEN!

Da lachte noch die Sonne über dem Motodrom: Pole-Setter Sebastian Vettel biegt als Erster in die Kurve ein. Eine Stunde später spülte der Sommerregen seine Siegchancen ins Kiesbett von Hockenheim ...

Kleiner Ausrutscher mit großen Auswirkungen: Durch den selbst verschuldeten Nuller in Hockenheim geriet Sebastian Vettel gegenüber seinem ärgsten Rivalen ins Hintertreffen: Lewis Hamilton nimmt ein beruhigendes Punktepolster mit in die Sommerpause.

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

Die Saison 2018 hat sich zu einem wahren Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen Sebastian Vettel und Lewis Hamilton entwickelt. Und bei allem Ärger über den Ausrutscher bei einsetzendem Regen in Hockenheim, mit dem der Ferrari-Pilot den sicheren Sieg an seinen schärfsten Widersacher verschenkte, muss man doch der Fairness halber sagen, dass beide Top-Piloten in diesem Jahr schon ihr Päckchen zu tragen hatten. Wobei wiederum Hamilton stets das Beste aus einer verkorksten Situation zu machen verstand: Zweiter nach dem Rückfall ans Ende des Feldes in Silverstone, Sieger von Startplatz 14 in Hockenheim. Vettel schafft es in solchen Fällen meist nicht einmal aufs Podium. Aber der Reihe nach.

Großer Preis von Spanien

Die beiden Mercedes erwiesen sich schon im Qualifying als harte Nuss und sicherten sich die erste Startreihe. Sebastian und Kimi starteten von den Plätzen drei und vier, hatten aber keine Mühe, die Pace mitzugehen. Mehrere Safety-Car-Phasen brachten Unruhe in die Formation und offenbar auch in die Strategie der Scuderia: Reflexartig holte man Vettel bei einer Gelbphase kurz vor Schluss zum Reifenwechsel an die Box – was alle anderen aber nicht taten und deshalb an dem bis dato zweitplatzierten Ferrari vorbeischlüpften und ihn sogar vom Podium stießen. Räikkönen hatte einen rätselhaften Leistungsschwund zu beklagen und war bereits in Runde 25 ausgeschieden.

GP SPANIEN, 13. MAI 2018

1.	Lewis Hamilton	Mercedes-AMG F1 W09
2.	Sebastian Vettel	Ferrari SF71H
A.	Kimi Räikkönen	Ferrari SF71H

Großer Preis von Monaco

Daniel Ricciardo war der Überraschungsgast bei der Formel-1-Gala im Wohnzimmer von Prinz Albert und Prinzessin Charlene: Schon im Qualifying ließ der australische Sonnyboy nichts anbrennen und verwies Vettel, Hamilton und Räikkönen auf die Plätze. Es war erst die zweite Pole Position in seiner Karriere, und er sollte das Beste daraus machen. Da es in Monaco so gut wie unmöglich ist zu überholen, entwickelte sich das Rennen zu einer faden Prozession, die Ricciardo auch dann noch anführte, als sein Motor zu schwächeln begann. Am meisten dürfte sich Sebastian Vettel darüber geärgert haben, denn Hamilton haderte mit seinen Reifen und musste am



GP MONACO, 27. MAI 2018

1.	Daniel Ricciardo	Red Bull RB14
2.	Sebastian Vettel	Ferrari SF71H
4.	Kimi Räikkönen	Ferrari SF71H

GP KANADA, 10. JUNI 2018

1.	Sebastian Vettel	Ferrari SF71H
2.	Valtteri Bottas	Mercedes-AMG F1 W09
5.	Kimi Räikkönen	Ferrari SF71H



Ende sogar froh sein, seinen dritten Platz gegen den „Iceman“ verteidigt zu haben.

Großer Preis von Kanada

Vierzig Jahre nach Gilles Villeneuves historischem Ferrari-Sieg beim ersten Grand Prix von Kanada (mehr darüber in unserer Story „Was für ein Tag!“ auf Seite 60) auf dem Straßenkurs auf der Île Notre-Dame im Herzen der Metropole Montreal stellte Sebastian Vettel seinen Ferrari auf die Pole Position und gab sich zuversichtlich für das Rennen am Sonntag. Rivale Hamilton war enttäuscht über seinen vierten Startplatz, und auch Räikkönen konnte mit dem fünften Start-



Sebastian im Glück: Auf den glorreichen Sieg in Kanada folgte ein hart erkämpfter zweiter Platz in den Häuserschluchten des Fürstentums Monaco.

FORMEL-1-KALENDER 2018

25. MÄRZ
Australien, Melbourne

08. APRIL
GP Bahrain, Bahrain

15. APRIL
GP China, Shanghai

29. APRIL
GP Aserbaidschan, Baku

13. MAI
Spanien, Barcelona

27. MAI
Monaco, Monte-Carlo

10. JUNI
Kanada, Montreal

24. JUNI
Frankreich, Le Castellet

01. JULI
Österreich, Spielberg

08. JULI
England, Silverstone

22. JULI
Deutschland, Hockenheim

29. JULI
Ungarn, Budapest

26. AUGUST
Belgien,
Spa-Francorchamps

02. SEPTEMBER
Italien, Monza

16. SEPTEMBER
Singapur, Marina Bay

30. SEPTEMBER
Russland, Sotschi

07. OKTOBER
Japan, Suzuka

21. OKTOBER
USA, Austin

28. OKTOBER
Mexiko, Mexico City

11. NOVEMBER
Brasilien, Sao Paulo

25. NOVEMBER
Abu Dhabi, Yas Marina



platz nicht zufrieden sein. Während die schlechte Performance der Mercedes aber darin begründet lag, dass das angekündigte neue und stärkere Triebwerk wegen Qualitätsproblemen noch nicht zum Einsatz freigegeben war, ging Kimis schlechte Platzierung auf seine eigene Kappe.
Am Start setzte sich Vettel gleich ein paar Meter ab und entging so dem Gerangel zwischen Bottas und Verstappen hinter ihm. Er fuhr einem nie ernsthaft gefährdeten Sieg entgegen, und weil Hamilton im lahmen Mercedes über einen fünften Platz nicht hinauskam, übernahm Vettel auch wieder die Tabellenspitze. Räikkönen hatte keinen besonders glücklichen Tag und wurde Sechster – in Kanada ist Überholen fast ebenso schwierig wie in Monaco.

Großer Preis von Frankreich

Der erste Frankreich-GP seit einigen Jahren wurde auf der Renn- und Teststrecke von Paul Ricard in Le Castellet an der Mittelmeerküste ausgetragen. Die mit neuen Triebwerken ausgerüsteten Mercedes zeigten schon in den Freien Trainings, dass von nun an ein anderer Wind pfeift, und Hamilton und Bottas sicherten sich die erste Startreihe. Vettel wurde Dritter, Räikkönen enttäuschte erneut mit Startplatz 6, nur zwei Plätze vor Ferrari-Academy-Rookie Charles Leclerc im Alfa-Romeo-Sauber.
Der Start geriet für Sebastian Vettel und Valtteri Bottas zum Desaster: Der Ferrari-Mann fuhr dem Mercedes ins Heck und ruinierte die Nase seines Wagens. Weil weiter hinten Ocon und Gasly aneinander geraten waren, wurde eine Gelbphase verhängt, in der Vettel und Bottas zur Reparatur an die Boxen gingen. Anschließend pflügte Sebastian von hinten durchs Feld bis nach vorne auf den fünften Platz, der torpedierte Valtteri Bottas wurde am Ende noch Siebter. Kimi Räikkönen holte für Ferrari die Kastanien aus dem Feuer und bewies, dass man sich doch auf ihn verlassen kann, wenn Not am Mann ist. Am Ende stand der „Iceman“ neben Hamilton und Verstappen sogar auf dem Podest.

Großer Preis von Österreich

Bottas revanchierte sich für die Schmach von Frankreich mit einer lupenreinen Pole Position vor seinem Teamkollegen Hamilton und hätte den beiden Ferrari nur die zweite Startreihe gelassen – wenn nicht Sebastian Vettel wegen einer



GP FRANKREICH, 24. JUNI 2018

1.	Lewis Hamilton	Mercedes-AMG F1 W09
3.	Kimi Räikkönen	Ferrari SF71H
5.	Sebastian Vettel	Ferrari SF71H

GP ÖSTERREICH, 1. JULI 2018

1.	Max Verstappen	Red Bull RB14
2.	Kimi Räikkönen	Ferrari SF71H
3.	Sebastian Vettel	Ferrari SF71H

GP ENGLAND, 8. JULI 2018

1.	Sebastian Vettel	Ferrari SF71H
2.	Lewis Hamilton	Mercedes-AMG F1 W09
3.	Kimi Räikkönen	Ferrari SF71H



Nach einem leichten Durchhänger gewann Kimi zur Saisonmitte wieder seine alte Form zurück und fuhr zwischen Frankreich und Ungarn fünfmal in Folge aufs Podest. Max Verstappen gewann in Österreich den zweiten GP für Red Bull.

Behinderung im Qualifying drei Startplätze nach hinten versetzt worden wäre. So musste er von der sechsten Startposition aus beobachten, wie sein Teamkollege sich kurz zwischen die beiden Mercedes schieben konnte, dann aber nachgeben musste und die ersten Runden auf Platz drei absolvierte, während er selbst – Vettel – sogar ein paar Plätze verlor. Nach einem obligatorischen Reifenwechsel während einer Virtual-Safety-Car-Phase belegten die beiden Ferrari die Plätze drei und fünf, und als Leader Hamilton nach seinem Stopp wieder auf die Strecke kam, war er zwischen den beiden Roten gefangen. Kimi überholte den vor ihm fahrenden Ricciardo (der später ausfiel – an seinem 29. Geburtstag!) und war plötzlich Zweiter hinter Verstappen, und Sebastian rang in einer der schönsten Aktionen des Rennens Hamilton nieder (der allerdings später ebenfalls ausfiel). Da beide Ferrari im letzten Renndrittel spürbar zulegen konnten (schnellste Rennrunde von Kimi im 66. Umlauf!) bauten sie sogar noch Druck auf den Fliegenden Holländer auf, der jedoch seinen vierten Grand-Prix-Sieg souverän nach Hause fuhr.

Großer Preis von England

Fünf Ferrari-Triebwerke schafften es in die dritte Qualifying-Session (neben den beiden Werks-Ferrari waren dies die beiden Haas von Magnussen und Grosjean sowie der Alfa Romeo Sauber von Charles Leclerc), doch am Ende hatte Mercedes-Pilot Lewis Hamilton bei seinem Heim-GP die Pole Position sicher – nicht zuletzt, weil Sebastian Vettel wegen Nackenproblemen auf einen finalen Angriff verzichtet hatte.

Nach dem Start dann der Super-GAU für den Briten: Kimi ging etwas optimistisch (vulgo: zu spät) auf die Bremse und drehte den Mercedes in der dritten Kurve um, nachdem Sebastian bereits innen vorbeigeschlüpft war und vorneweg stürmte. Hamilton musste sich ganz hinten anstellen





und kämpfte sich – mit einer gehörigen Portion Wut im Bauch – durch das gesamte Feld. Richtig dramatisch wurde es in den letzten 20 Runden, als die Ferrari eine VSC zum Reifenwechsel nutzten, die Mercedes aber nicht und somit plötzlich Bottas in Führung lag. Dahinter kämpften Vettel, Hamilton, Verstappen und Räikkönen um die Plätze, als ein neuerlicher Unfall das echte Safety Car auf die Strecke rief. Zehn Runden vor Schluss quetschte sich Vettel an Bottas vorbei in Führung, dicht gefolgt von Hamilton, und drei Runden vor dem Fallen der karierten Flagge gelang auch noch Räikkönen ein Überholmanöver gegen seinen Landsmann im Mercedes, der mit abgefahrenen Reifen zu kämpfen hatte. Sieg und dritter Platz für die Scuderia – danach hatte es am Start noch nicht ausgesehen. Hamilton war nach seinem Sturmlauf auf Platz zwei am Ende so ausgelaugt, dass ihm mancher Kommentator schlechte Manieren vorwarf, weil er auf dem Podium nicht zu Scherzen aufgelegt war …

Großer Preis von Deutschland

Riesenstimmung im ausverkauften Motodrom von Hockenheim, als Sebastian Vettel sich in allerletzter Sekunde die Pole Position für den wohl letzten hier ausgetragenen Formel-1-Grand-Prix sicherte – Hockenheim will den Vertrag mit der Rennserie aus finanziellen Gründen nicht erneuern. Hoch motiviert, wie am Wochenende zuvor Hamilton, startete der Heppenheimer in seinen Heim-GP und setzte sich scheinbar mühelos in Führung. Sein schärfster Rivale im Kampf um den WM-Titel steckte zu diesem Zeitpunkt irgendwo im Mittelfeld fest, denn ein Hydraulikdefekt hatte ihm das Qualifying verdorben und auf Startplatz 14 verbannt. Aber offenbar läuft der Brite unter dem Druck solcher Widrigkeiten erst







Zwei defektbedingte Ausfälle für Kimi, zwei eklatante Fehlentscheidungen der Teamleitung (für Sebastian) und ein verschenkter Sieg in Hockenheim ließen die Scuderia zur Saisonmitte ins Hintertreffen geraten. Doch unterm Strich muss man konstatieren, dass Hamilton mit Pannen und Rückschlägen besser umzugehen weiß und schneller verarbeitet als Vettel. In Hockenheim diskutierte Sebastian Vettel mit Strategiechef Inadi Rueda und Reifeningenieur Carlos Galbally Herrero.



zu seiner Bestform auf, denn in Runde 48 lag er bereits auf Platz 5. Und dann kam der Regen … Eine kleine Unachtsamkeit genügte, und der komfortabel in Führung liegende Sebastian Vettel schob über die noch Slick-bereiften Vorderräder ins Kiesbett und gegen den Reifenstapel. Aus der Traum vom Heimsieg! Hamilton witterte seine Chance und lag zu Beginn der Gelbphase plötzlich nur noch eine halbe Sekunde hinter Räikkönen. Nachdem dieser endlich auch auf Regenreifen gewechselt hatte, stürmten die beiden Mercedes in Führung. Hamilton, den am Vortag das Schicksal so gnadenlos gebeutelt hatte, genoss die Revanche für Silverstone mit einem Sieg im Heim-GP seines Kontrahenten.

Großer Preis von Ungarn

Abermals machte der Regen Ferrari einen Strich durch die Rechnung, denn auf der nassen Piste des Hungarorings waren beide Mercedes im Qualifying klar schneller als die Ferrari. Das war keine gute Ausgangsposition für das Rennen, denn wer in Ungarn die Nase vorn hat, behält sie zumeist auch dort. So entwickelte sich das Rennen zu einer eher langweiligen Prozession, und weil die Boxenstopps der Scuderia auch nicht gerade rekordverdächtig abliefen, funktionierten auch alle Undercut-Pläne nicht – sofern Maurizio Arrivabene denn welche hatte.
An Hamilton war längst nicht mehr heranzukommen, doch sein Teamkollege klagte über nachlassenden Grip. So gelang Sebastian Vettel wenige Runden vor Schluss noch das einzig sehenswerte Manöver des Rennens, als er Valtteri Bottas in der Bergab-Links überholte. Weil der Finne sich verbremste und seinen Frontflügel am linken Hinterrad des Ferrari abstreifte, schlüpfte auch noch „unser“ Finne vorbei und komplettierte das Podium.
Lewis Hamilton geht nach dem Gleichstand von Hockenheim – er und Vettel hatten je vier Siege auf dem Konto – in Führung und baut seinen Vorsprung in der WM vor der Sommerpause auf 24 Zähler aus. Das ist ziemlich genau die Anzahl Punkte, die Sebastian Vettel im Regenschauer von Hockenheim liegen ließ. Zwar sind in dieser Saison noch neun Läufe zu fahren und die Ferrari präsentieren sich in höchst wettbewerbsfähiger Verfassung, doch der Erholungswert der vierwöchigen Rennpause dürfte für Lewis Hamilton höher ausfallen als für Sebastian Vettel.

GP DEUTSCHLAND, 22. JULI 2018

1.	Lewis Hamilton	Mercedes-AMG F1 W09
3.	Kimi Räikkönen	Ferrari SF71H
A.	Sebastian Vettel	Ferrari SF71H

GP UNGARN, 29. JULI 2018

1.	Lewis Hamilton	Mercedes-AMG F1 W09
2.	Sebastian Vettel	Ferrari SF71H
3.	Kimi Räikkönen	Ferrari SF71H



WM-Stand nach 12 von 21 Rennen

FAHRERWERTUNG

1. Lewis Hamilton
   213 Punkte
2. Sebastian Vettel
   189 Punkte
3. Kimi Räikkönen
   146 Punkte

KONSTRUKTEURSWERTUNG

1. Mercedes
   345 Punkte
2. Ferrari
   335 Punkte
3. Red Bull
   223 Punkte

GEBURT EINER YOUNGTIMER-LEGENDE

Text: /// Andreas Birner
Fotos: /// Lilo & Henry Kistler, Andreas Birner, Ferrari

Am ersten Juliwochenende feierten in Modena und Maranello 160 Dino der Baureihen 206 GT/GTS, 246 GT/GTS und 308 GT4 den 50. Geburtstag des „kleinen Ferrari“.



MARANELLO WORLD

Das erste Serienmodell aller Ferrari Dino, der Dino 206 GT, wurde auf dem Turiner Autosalon vom 1. bis 12. November 1967 erstmals als fertig entwickeltes Fahrzeug der Weltöffentlichkeit präsentiert, nachdem seit 1965 ungewöhnlich viele Studien und Prototypen vorangegangen waren. Dieses Datum gilt bei Ferrari heute als die offizielle Geburtsstunde des Dino. Fakt ist jedoch, dass die Serienproduktion des Dino 206 GT erst am Montag, dem 1. Juli 1968 begann. Da eine Jubiläumsveranstaltung zum 50. Jahrestag der Messepräsentation zwischen den zahlreichen Veranstaltungen rund um den 70. Geburtstag der Firma Ferrari in 2017 untergegangen und ein November-Termin sogar in Italien wettertechnisch unattraktiv gewesen wäre, entschied sich Matthias Bartz als weltweit anerkannter „Dino-Papst“ und Dino-Referent des Ferrari Club Deutschland e.V., ein großes Jubiläumstreffen in Maranello rund um den 1. Juli 2018 zu organisieren. Da dieser auf einen Sonntag fiel, wurde der vorangehende 30. Juni als Haupttag des Treffens auserkoren, markierte letzterer doch zugleich den 62. Todestag von Dino Ferrari, der den namensgebenden Sechszylindermotor bereits in den 1950er Jahren entwickelt hatte.

Was lange währt …

Insgesamt investierte Matthias Bartz eine Planungszeit von rund zwei Jahren in das Jubiläumstreffen. Von Anfang an war klar, dass die 15. Dino-Ausfahrt des Ferrari Club Deutschland Teil des großen Treffens sein würde. Mit seinem Organisationstalent gelang es Matthias









160 Dino aller Baureihen fanden den Weg zu ihrer Geburtsstätte in Maranello und auf die Teststrecke von Fiorano. Die Initiative zum Geburtstagstreffen war von „Dino-Papst“ Matthias Bartz (rechts) ausgegangen. Architekt Götz Seidel (ganz rechts, mit Ferrari-Classiche-Repräsentant Helmut Eberlein) entwarf Logo und Parkplatz-Arrangement, das erst aus der Vogelperspektive seine Wirkung entfaltet.







Das Dino-Wochenende schloss einen Besuch des Museo Enzo Ferrari in Modena (unten links) sowie eine Werksführung durch die Heiligen Hallen von Maranello (links) ein – inklusive Erinnerungsfoto vor dem historischen Werkstor (unten).

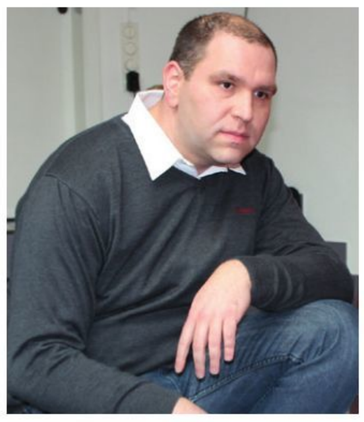
Bartz, das Ferrari-Werk davon zu überzeugen, sich mit einer für alle Dino-Besitzer offenen Jubiläumsveranstaltung in das Treffen einzubringen. Werksseitig war ursprünglich keinerlei Geburtstagsfeier für den Dino vorgesehen gewesen. Bereits die FCD Dino-Ausfahrt sprengte jeden zuvor gesehenen Rahmen. Sage und schreibe 90 Dino-Fahrzeuge der Typen 206 GT, 246 GT, 246 GTS, 308 GT4 und 208 GT4 nahmen an der viertägigen Ausfahrt (inklusive An- und Abreisetag) teil! Und sie war zudem so international wie nie zuvor: Neben den zahlreichen deutschen Dino-Freunden gab es (einschließlich der Tagesbesucher in Maranello) Teilnehmer aus Belgien, Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Italien, Luxemburg, Monaco, den Niederlanden,





EXPERTENTIPP

DINO 206 UND 246 GT/GTS – Vom Youngtimer zum Oldtimer



Ihr Ansprechpartner:
Sascha Best
Classic-Data
Marktbeobachtung
GmbH & Co. KG
Harpener Strasse 56
44791 Bochum
Tel.: 0234 2395900
info@classic-data.de

Die Anzahl derer, die den 246 Dino GT mit Tony Curtis und der TV-Serie „Die 2" in Verbindung bringen, schwindet von Jahr zur Jahr. Es scheint, die einst speziell für die neue Baureihe 206 gegründete Marke Dino würde sich in nur wenigen Jahren vom hochgelobten Klassiker und „Must-have" einer jeden Sportwagensammlung zu einem netten alten Sportwagen der 60er und 70er Jahre zurückentwickeln.

In den letzten acht Jahren waren zwei rasante Wertsprünge zu verzeichnen, sowohl beim 206 GT/GTS wie auch beim 246 GT/GTS. Zwischen 2003 und 2013 verlief die Wertkurve praktisch auf gleichem Niveau. Anfang 2013 begann der Hype um den „kleinen Ferrari" und führte zu einer Wertsteigerung von ca. 30 %. Ende 2016 explodierten die Preise für gebrauchte Dinos gar um bis zu 60 %. Doch seither stagnieren die Preise für beide Baureihen auf hohem Niveau, Unken wollen sogar bereits einen leichten Abwärtstrend erkennen.

Classic Data verzeichnet alleine im Jahr 2018 insgesamt 22 Verkäufe international. Dabei werden die Preise aus 2016 durchweg nicht mehr erzielt, bleiben oft deutlich darunter. Ein Zeichen dafür, dass der Zenit beim kleinen Vau-Sechser erreicht ist? Oder handelt es sich nur um eine leichte Marktberuhigung vor der nächsten Wertexplosion, wenn plötzlich allen Sammlern bewusst wird, dass die Youngtimer-Legende bereits ihren 50. Geburtstag gefeiert hat? Wir werden es erfahren.

Österreich, der Schweiz, Südafrika, Thailand, der Tschechischen Republik und den USA.
Als Basis war der edle Palazzo di Varignana Resort & Spa in Castel San Pietro Terme gewählt worden, circa 20 Kilometer östlich von Bologna gelegen. Aufgrund der großen Entfernungen wurden viele der Dino per Spedition oder auf dem eigenen Anhänger nach Italien transportiert, doch einige Unerschrockene reisten auch auf Achse an – darunter primär die zahlreichen Freunde vom Ferrari Dino Owners Club Switzerland.
Am Freitagmorgen ging es gemeinsam auf die erste Tour, welche die Dino-Freunde bei tropischen Temperaturen nach Modena führte. Ziel war das Museo Enzo Ferrari, das im Jahr 2012 in und neben der früheren Werkstatt von Enzo Ferraris Vater Alfredo eingerichtet wurde und den Lebensweg des Commendatore und Ingegnere beschreibt. Mit Ach und Krach fanden alle 90 Dino vor dem Gebäude Platz und füllten die Freiflächen komplett aus. Dort stießen erstmals auch einige weitere Dino-Besitzer mit ihren Fahrzeugen hinzu, welche die Ein-Tages-Veranstaltung am Samstag gebucht hatten und bereits angereist waren.

… wird endlich gut

Am Morgen des Samstags, des wichtigsten Tages der Veranstaltung, ging es früh los. Eine zweieinhalb Stunden lange Fahrt nach Maranello durch die wunderschöne Landschaft des Apennin mit sensationell kurvigen Straßen lag vor den Teilnehmern. Matthias Bartz und einige Helfer eilten derweil auf direktem Wege über die Autostrada nach Maranello, wo ab 8.30 Uhr bereits die internationalen Gäste des eintägigen Dino-Welttreffens warteten. Alle Dino-Teams sammelten sich auf dem großen Parkplatz vor dem Museo Ferrari in Maranello (früher „Galleria Ferrari"), wo die Teilnehmerunterlagen ausgegeben wurden.
Nachdem seitenweise Enthaftungen und Einwilligungserklärungen unterzeichnet worden waren, durften die Dino-Piloten mit ihren Fahrzeugen auf das Gelände der Pista di Fiorano fahren, Ferraris werkseigene Teststrecke, die inzwischen blickdicht und hermetisch abgeschirmt ist.
Auf dem Skid Pad nahmen die Dino Aufstellung in einer ausgeklügelten Formation: Architekt und Dino-Freund Götz Seidel aus Wiesbaden, der übrigens auch das wunderschöne Logo der Veranstaltung entworfen hatte, war bereits am Vorabend auf der Pista di Fiorano tätig gewesen und hatte mit einem Team von Ferrari Markierungen auf den Asphalt geklebt, anhand derer die Teilnehmer ihre Pretiosen beim Einparken ausrichten mussten. Kurz nach 11 Uhr war es am Samstag vollbracht: 158 Dino waren nach der ausgefeilten Planung so geparkt, dass sich aus der Luft perfekt leserlich das von ihm entworfene Logo „50 Anni Dino" gebildet hatte, wie Drohnenfotos sofort eindrücklich bewiesen!
Zur Mittagsstunde hieß es „Gentlemen, start your engines!", und eine nie zuvor gesehene Kavalkade

DIE GEBURTSTAGSFEIER DES DINO FAND AUF DEN TAG GENAU FÜNFZIG JAHRE NACH DEM START DER SERIEN-PRODUKTION AM 1. JULI 1968 IN MARANELLO STATT – AUF BETREIBEN DER DEUTSCHEN DINO-GEMEINDE. FERRARI HATTE URSPRÜNGLICH GAR KEINE VERANSTALTUNG GEPLANT …



aus über 160 Ferrari Dino mit V6 und V8 begab sich hinter einem Führungsfahrzeug auf einige Paraderunden auf der Pista die Fiorano. Gefühlt nahm die Dino-Schlange etwa die Hälfte der drei Kilometer langen Teststrecke ein. Die letzte Demonstrationsrunde ging unmittelbar in eine durch die Polizei eskortierte Überführungsfahrt durch Maranello auf das Ferrari-Fabrikgelände über. Durch das neue Haupttor an der Viale Enzo Ferrari strömten die 160 Fahrzeuge in das Werk und nahmen entlang der durch das Gelände führenden Hauptstraße Aufstellung. Es folgte ein gemeinsames Mittagessen in der ebenfalls erst wenige Jahre alten Werkskantine.
Im Anschluss an das Mittagessen ging es in mehreren Gruppen auf eine Werksbesichtigung, in deren Rahmen auch die Produktion der aktuellen Achtzylindermodelle und die Ferrari Classiche-Abteilung besichtigt wurden. Einziger Wermutstropfen war der Umstand, dass sich kein einziger Offizieller von Ferrari oder Ferrari Classiche blicken ließ, um ein paar Worte an die Dino-Teams zu richten – immerhin hatten sowohl der 246 GT, als auch der 308 GT4 speziell in den Märkten USA, Italien, Großbritannien, Frankreich und Deutschland maßgeblich zu dem großen wirtschaftlichen Erfolg der Marke Ferrari beigetragen.
Die Tagesgäste begaben sich im Anschluss entweder auf die Heimreise oder zu ihren Übernachtungsorten, während die Teilnehmer der FCD-Dino-Ausfahrt zurück zum Palazzo di Varignana fuhren. Dort warteten am Abend ein Sektempfang mit anschließendem Galadinner im Hotel auf die Teilnehmer, welches angesichts der Temperaturen glücklicherweise jedoch in Garderobe vom Typ „smart Casual“ eingenommen wurde.
Matthias Bartz war es gelungen, Leonardo Fioravanti als Stargast für den Abend zu gewinnen.
Der Designer hatte gemeinsam mit seinem Kollegen Aldo Brovarone seinerzeit den Dino 206 GT (und somit auch dessen Evolution 246 GT/GTS) bei Pininfarina für Ferrari entworfen. Der sichtlich gerührte Altmeister stellte ein Buch über sein Lebenswerk vor, von dem zahlreiche Exemplare an diesem Abend samt persönlicher Widmung über den Tisch gingen.
Matthias Bartz gebühren Dank und Hochachtung für die Organisation dieses vermutlich größten Ferrari-Dino-Treffens aller Zeiten, das es in dieser Form leider wohl nicht noch einmal geben wird. Die Zusammenarbeit mit einer Weltmarke wie Ferrari war im Vorfeld mit Sicherheit nicht immer einfach, doch das Resultat war schlichtweg sensationell!



Matthias Bartz war es gelungen, den Dino-Designer Leonardo Fioravanti für die abschließende Abendveranstaltung der FCD-Dino-Ausfahrt zu gewinnen.



DIE RICHTIGE WAHL

Text: /// Matt Prior ***Fotos:*** /// Stan Papior

Der Ferrari 488 Pista ist eine mit feinen Zutaten aufgewertete und fein abgestimmte Sport-Edition des 488 GTB. Glücklicherweise geriet der 488 Pista nicht zum Turbo-Monster, sondern betont die Drehfreude des High-Tech-V8.









Es gibt zwei Sportwagenlegenden, mit denen man im Grunde nichts falsch machen kann: den Neunelfer von Porsche – am besten als GT3 RS – sowie jeden Mittelmotor-Ferrari. Und das gilt natürlich in besonderem Maß für die seit fünfzehn Jahren angebotenen Kundensport-Versionen.
Das liegt meiner Meinung nach daran, dass dies Ingenieurs-Autos sind, Fahrmaschinen für Puristen. Den ersten Porsche 911 GT3 RS gab es nur, weil Porsche für 2003 neue Fahrwerksteile für den Motorsport homologieren musste. Und der Challenge Stradale, ebenfalls 2003 vorgestellt, sollte der hauseigenen Gentleman-Rennserie in ihrem zehnten Jahr endlich auch auf internationaler Ebene zum Erfolg verhelfen und gleichzeitig den Geist des Markenpokals – von der Straße auf die Rennstrecke – mit neuem Leben erfüllen.
Der Ferrari 488 Pista steht ebenfalls in dieser Tradition, denn „Pista“ heißt Rennstrecke, und suggeriert den eigentlichen Einsatzort des Geräts. Dabei handelt es sich beim 488 Pista nicht um eine limitierte Sonderserie, sondern um eine Sportausführung des 488 GTB, die parallel zum Basismodell angeboten wird.



Ich bin ein Rennwagen

Auch wenn sein Namenszusatz „Rennstrecke“ bedeutet, fühlt sich der 488 Pista auch auf der Landstraße sehr wohl. Mit seinen messerscharfen Reaktionen auf Lenk-, Brems- und Gasbefehle ist er allen Situationen gewachsen.

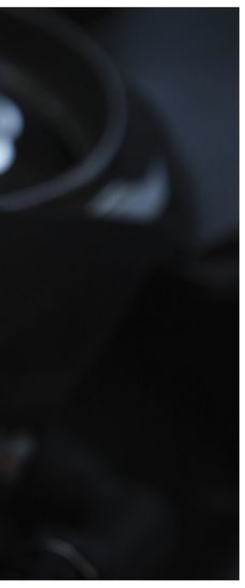
Das Triebwerk des 488 Pista ist – wie das des Porsche 911 GT3 RS – ein reinrassiger Rennmotor. Der Turbo-V8 stammt direkt aus dem aktuellen Challenge-Renner, der zum Leidwesen vieler Ferraristi keine Chance auf eine Straßenzulassung hat.



Der 488 Pista indes schlägt eine legale Brücke vom Rennsport auf die Straße. 50 zusätzliche Pferdestärken haben die Ingenieure aus dem unverändert 3,9 Liter großen V8 gezaubert, bei gleicher Nenndrehzahl und überraschenderweise ohne Steigerung des maximalen Drehmoments. Dieses fällt bereits beim 488 GTB sehr üppig aus, und so ließen es die Entwicklungsingenieure dabei bewenden. Der Motor des 488 Pista stemmt bei 3000/min unverändert 770 Nm an die Kurbelwelle – aber nur im siebten Gang! In den unteren Gängen begrenzt das Steuergerät das maximale Drehmoment über den gesamten mittleren Drehzahlbereich, um erstens die Reifen (bzw. die Regelelektronik) nicht permanent zu strapazieren und zweitens dem Fahrer zu ermöglichen, das Triebwerk auch in höherer Drehzahl jubilieren zu lassen. Trotz doppelter Aufladung benimmt sich das stärkste V8-Serientriebwerk überhaupt nicht wie ein typisches Turbo-Monster, sondern wie ein bärenstarker, drehfreudiger und kultivierter Sauger.
Die unbändige Kraft – 720 PS – wird über ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe an die Hinterräder geleitet. Als dieses vor einigen Jahren eingeführt wurde, hat man den nahtlosen Anschluss ohne Zugkraftunterbrechung besonders hervorgehoben. Schließlich ist beim DSG der nächst höhere Gang immer bereits eingelegt, und die zwei Kupplungen schalten den Kraftfluss lediglich von einem Zahnradpaar auf das nächste um. Inzwischen lassen sich die Schaltzeiten im Millisekunden-Bereich nicht weiter verkürzen, doch dafür scheint der Wagen jetzt beim Hinaufschalten förmlich einen kleinen Sprung nach vorne zu machen, und wenn man über das Manettino im Lenkrad das entsprechend sportliche Abstimmungsprogramm wählt, gibt das Getriebe beim Zurückschalten Zwischengas mit mehr Schmackes und stärkerer Bremswirkung.

Konsequenter Leichtbau

Wenn man die richtigen Extras auf der Zubehörliste ankreuzt, zum Beispiel die über 12.000 Euro











MARANELLO WORLD



Leistung ist im Überfluss vorhanden: Der 488 Pista verfügt über 720 Pferdestärken, die von einem ausgeklügelten, voll vernetzten Fahrdynamik-System im Zaum gehalten werden. Man kann es aber auch abschalten …

teuren Laufräder aus Karbonfaser, kann man gegenüber dem normalen 488 GTB fast 90 Kilogramm einsparen. Ein fahrfertiges Gewicht (mit allen Flüssigkeiten) von 1385 Kilogramm erscheint im Vergleich zu den 1320 Kilogramm des McLaren 675LT, der immerhin ein komplettes Karbonfaser-Monocoque besitzt und keine Aluminium-Verbundstruktur wie der Ferrari, durchaus plausibel.
Karbonfaser gibt es beim 488 Pista bei der Fronthaube, den Stoßfängern, der Ansaugbrücke und dem Heckspoiler, dazu kommen weitere Leichtbauteile wie eine Inconel-Auspuffanlage, eine Lithium-Batterie sowie ein Motor Titan-Pleuel und eine leichtere Schwungmasse.
Auf groteskes Flügelwerk haben die Aerodynamiker gottlob verzichtet und dem 488 Pista stattdessen einen so genannten „S-Duct“ spendiert, der die am vorderen Stoßfänger einströmende Luft so in die Karosserie einlenkt, dass zusätzlicher Anpressdruck auf der Vorderachse erzeugt wird. 20 % mehr Abtrieb im Vergleich zum normalen 488 GTB entsprechen bei 200 km/h einem Plus von 240 Kilogramm. Und der Luftwiderstand wuchs dabei nur um 2 %.
Geringes Gewicht, viel Leistung, eine ausgefeilte Aerodynamik und die neu entwickelten Michelin Pilot Sport Cup 2 (die schon bei relativ zahmen Manövern unglaubliche Mengen Gummi auf dem Asphalt hinterlassen – wer weiß, wie lange die halten …) machen den 488 Pista zu einer Art Über-488, der seinen normalen Geschwistern in jeder Disziplin den Spaß verdirbt.

Fahraktiv, nicht aggressiv

Dabei ist der 488 Pista laut Aussage von Ferrari-GT-Entwicklungsingenieur Raffaele de Simone nicht schwieriger zu fahren als ein 488 GTB, was man ihm angesichts der brachialen Leistung von 720 PS nicht so recht abnehmen will. Schließlich hält der Mann den Fiorano-Streckenrekord für straßenzugelassene GT-Fahrzeuge im LaFerrari (1.19,70 min) und er schafft es, einen 458 Speciale mit 1.27,50 min um den Ferrari-Testkurs vor den Toren der Fabrik zu prügeln. Der 488 Pista soll satte zwei Sekunden schneller sein, in 2,85 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigen (Speciale: 3 s) und in 7,6 Sekunden von 0 auf 200 km/h (Speciale: 9,1 s).
Zwischen diesen Werten liegen in der Tat Welten. Aber de Simone hat schlussendlich recht, denn der 488 Pista fährt sich nicht dramatischer als



TECHNISCHE DATEN
FERRARI 488 PISTA

MOTOR
Layout: 90° V8
Hubraum: 3.902 cm^3
Bohrung x Hub: 86,5 x 83 mm
Verdichtung: 9,4:1
Leistung: 720 PS bei 8.000/min
Max. Drehmoment: 770 Nm bei 3.000/min
Spezifische Leistung: 185 PS/l

KRAFTÜBERTRAGUNG
7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe

FAHRLEISTUNGEN
Höchstgeschwindigkeit: über 340 km/h
0-100 km/h: 2,85 s
0-200 km/h: 7,6 s
Rundenzeit in Fiorano: 1:21.50 min

ABMESSUNGEN
Länge: 4.605 mm
Breite: 1.975 mm
Höhe: 1.206 mm
Radstand: 2.650 mm
Trockengewicht: 1.280 kg
Leergewicht: 1.385 kg
Leistungsgewicht: 1,78 kg/PS
Gewichtsverteilung: 41,5:58,5 (v:h)
Grundpreis: 290.000 Euro

ein normaler 488 GTB, sondern nur wesentlich schneller, schärfer, präziser. Komisch eigentlich, denn das Lenkgetriebe (zwei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag) stammt ebenso aus dem GTB wie die Querstabilisatoren, nur die Federn sind etwas härter und die Flanken der neuen Michelin-Reifen sind etwas steifer, was das Einlenkverhalten sicherlich verbessert. Gegenüber dem GTB liegt der leichtere Pista geringfügig tiefer auf der Straße, was für einen niedrigeren Schwerpunkt spricht.
Für die schlupflose Kraftübertragung sorgen ein elektronisch geregeltes Sperrdifferenzial und ein dynamisches Fahrstabilitätssystem der jüngsten Generation mit Side Slip Control, d.h. der Möglichkeit zum elektronisch kontrollierten Driften. Im Normalfall hat das zur Stabilisierung herangezogene Sperrdifferenzial wenig zu tun. Wenn man die Traktionskontrolle ausschaltet, drängt das Heck ganz schön schnell nach außen, wobei es bei aktivierter Side Slip Control sanft eingefangen wird, bevor etwas schiefgeht. Wie gut das Fahrwerk ausbalanciert ist, merkt man, wenn man sich langsam an den Regelbereich herantastet. Es ist, gelinde gesagt, erstaunlich.
Auf der mit engen und weiten Kurven sowie relativ langen Geraden gesegneten Teststrecke in Fiorano kann der 488 Pista sowohl seine Traktionsstärke ausspielen als auch seine überschäumende Drehfreude ausleben. Das Triebwerk hängt außerdem besser am Gas als bei jedem anderen Turbo, das steht fest.

In seinem Element

Die größte Überraschung für mich war, dass der 488 Pista diese Tugenden genauso souverän auf der Landstraße ausspielt. Nicht, dass der Wagen komfortabel wäre! Er ist kaum schallisoliert, sodass man nicht nur den Motor vernehmlich arbeiten hört, sondern buchstäblich jedes aufgewirbelte Steinchen in den Radhäusern widerhallt. Die Klimaanlage (jawohl, die hat er) ist nicht besonders effektiv, außer in der höchsten Stufe, in der der Lüfter heult wie ein Taifun. Die vorderen und hinteren Karosserieüberhänge schweben nur wenige Zentimeter über dem Asphalt und treiben dem Fahrer bei jeder Fahrbahnschwelle den Angstschweiß auf die Stirn. Die adaptiven Dämpfer kennen zwei Einstellungen, und selbst in der strammsten der beiden bewahrt sich der 488 Pista ein paar Zentimeter Federweg. Die weichere Einstellung ist ideal für die







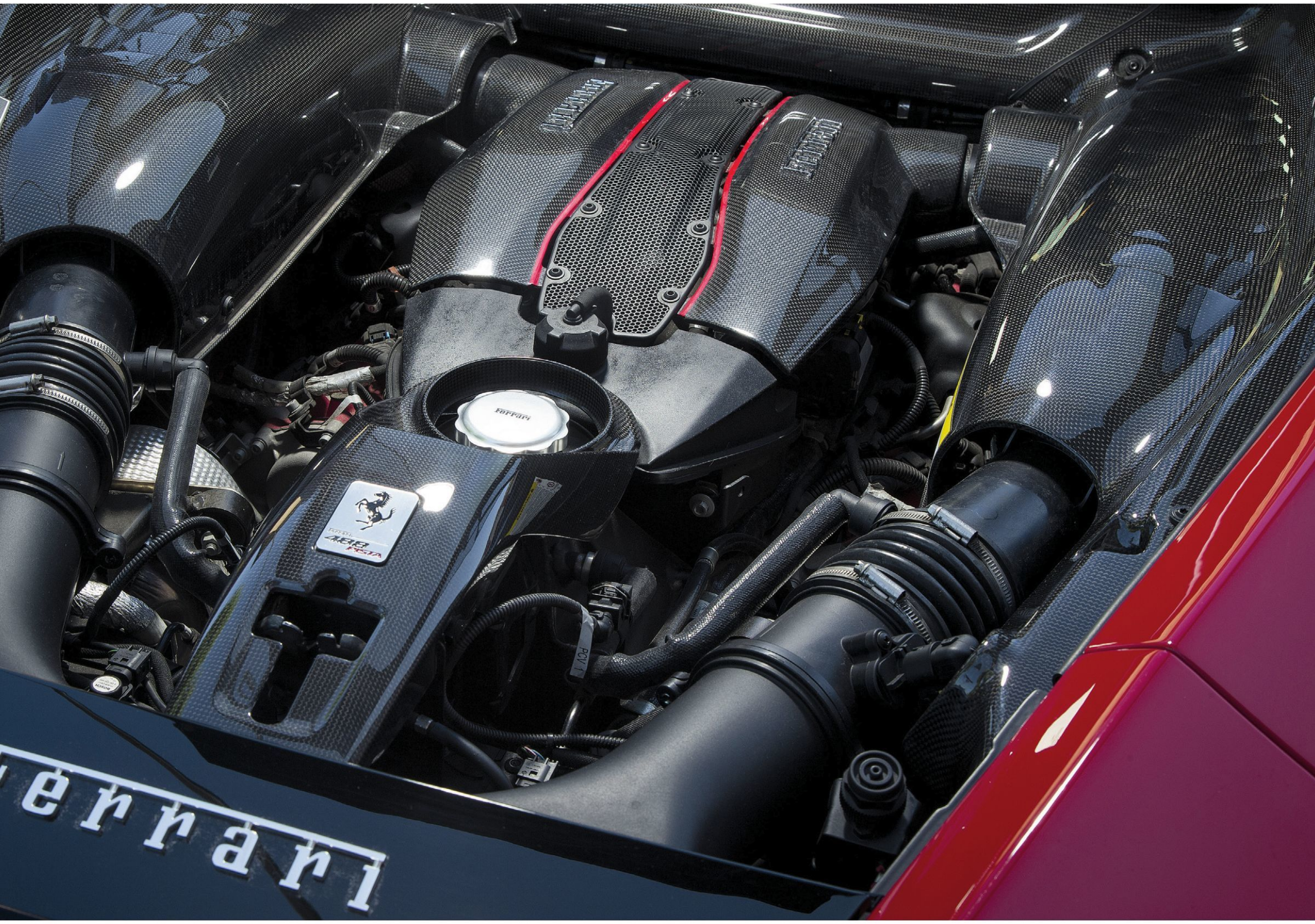
DER 488 PISTA IST KEIN ÜBERMOTIVIERTES TRACK-DAY-SPIELZEUG, SONDERN VERHÄLT SICH IM GRUNDE WIE EIN 488 GTB. ER KANN ALLES, WAS DIE BASISVERSION AUCH KANN. ALLERDINGS NICHT GENAUSO GUT, SONDERN VIEL BESSER UND VIEL SCHNELLER ...











Die Verwendung von Karbonfaserteilen beschränkt sich neben der vorderen Haube und dem Heckspoiler im Wesentlichen auf Abdeckungen und Blenden. Noch regiert bei Ferrari der Werkstoff Aluminium.

kurvigen Nebensträßchen im Hinterland von Maranello, was kein Wunder ist – schließlich wurde der Wagen hier abgestimmt. Dank der direkten Lenkung bleiben auch bei engen Kurven beide Hände am Volant, und hier spielt auch das E-Diff seine Vorteile zum (leichteren) mechanischen Sperrdifferenzial aus: Die elektronische Regelung kuppelt bei extremer Verschränkung aus und verspannt sich nicht knarzend und ruckelnd wie etwa bei einem McLaren.

Der sportlichste 488 mag Pista heißen, doch auf der kurvenreichen Landstraße ist er ganz in seinem Element. Im Gegensatz zu manchen kompromisslosen ungefederten Bolzgeräten gibt er sich im Grenzbereich – und auch schon weit darunter – zivilisiert, verhält sich vorhersehbar und verbindlich. Anfänger-Fahrfehler schiebt er lächelnd über die Vorderräder beiseite, zu viel Gas quittiert er gelassen, wenn auch mit empörtem Qualmen.

Auch wenn der Motor in meinen Ohren nicht ganz so fröhlich jauchzt wie die Sauger im Porsche 911 GT3 RS oder der Lamborghini Huracàn Performante, so dreht er doch ebenfalls locker bis 9000/min und spielt in einer Liga mit dem 911 GT2 RS oder den aktuellen McLaren.

Eine Klasse für sich ist das Fahrwerk des 488 Pista, und dabei gefällt mir ganz besonders, dass es in vielen Punkten typisch 488 geblieben ist. Er fühlt sich an wie ein 488 GTB plus 20 %, nicht wie ein völlig androgynes Sportgerät.

Und das ist auch gut so, denn nach meiner Einschätzung verbringen Ferraristi – und das schließt auch die Besitzer von Kundensport-Versionen mit ein – ihre Wochenenden nicht ausschließlich auf Rennstrecken, wie man dies manchen GT3-RS-Fahrern gerne nachsagt. Sicher werden sie den 488 Pista ein paar Mal auf die Rennstrecke mitnehmen, um zu überprüfen, ob sie die richtige Wahl getroffen haben.

Aber spätestens nach drei, vier Kurven wissen sie eh Bescheid ...

LE MANS CLASSIC 2018

FREILICHT-BÜHNE

Bereits zum neunten Mal wurde der traditionsreiche Straßenkurs vor den Toren der Stadt Le Mans ein Wochenende lang für die großen Klassiker der eigenen Geschichte gesperrt. Ein Fest für alle Rennsportfans, insbesondere für uns Ferraristi.

Text: /// Arnaud Meunier/Red.
Fotos: /// Arnaud Meunier, Andreas Beyer



MARANELLO WORLD

Das Programm des von Automobile Club de l'Ouest – übrigens auch Ausrichter des 24-Stunden-Rennens von Le Mans – und der Agentur Peter Auto veranstalteten Events, der seit einigen Jahren unter der Sponsorschaft des Uhrenherstellers Richard Mille steht, war in diesem Jahr gefühlt noch dichter gepackt als in den Editionen zuvor. Neben Ausstellungs- und Starterfeldern zu den Themen 70 Jahre Porsche, 25 Jahre Peugeot-905-Dreifachsieg und 40. Jahrestag des historischen Renault-Erfolgs gruppierten die Veranstalter ein mehrere Hundert Autos umfassendes Teilnehmerfeld in sechs Kategorien sowie in folgende Sonder-Starterfelder: Historische Gruppe C, Jaguar Classic Challenge, Porsche Classic Race Le Mans sowie Global Endurance Legends mit GT und Prototypen der 1990er- und 2000er-Jahre. Hier waren zahlreiche privat eingesetzte Ferrari unterwegs, von den 360 N-GT von JMB Racing (FIA GT Champion 2001 mit Pescatori/Terrien) bis zum 458 GT AF Corse der Saison WEC 2014 und zum 550 GTO Prodrive (Fgst.-Nr. 113136), der 2003 als Fünfter in der Kategorie LM GTS die Ziellinie überquerte.

Mit 135.000 Zuschauern verzeichneten die Veranstalter einen neuen Rekord, der sicherlich auch dem traumhaften Sommerwetter an diesem ersten Juliwochenende zuzuschreiben war. Auch das Infield des permanenten Circuit Bugatti mit seinen Tribünen- und Boxenanlagen war mit schätzungsweise 8000 klassischen Autos von Zuschauern und Mitgliedern der zahlreichen Markenclubs bestens bestückt. Uns hat besonders das Display des European Ferrari 400 Club gefallen, der nicht weniger als 20 (!) Exemplare des 365/400/412 an der Sarthe versammeln konnte.



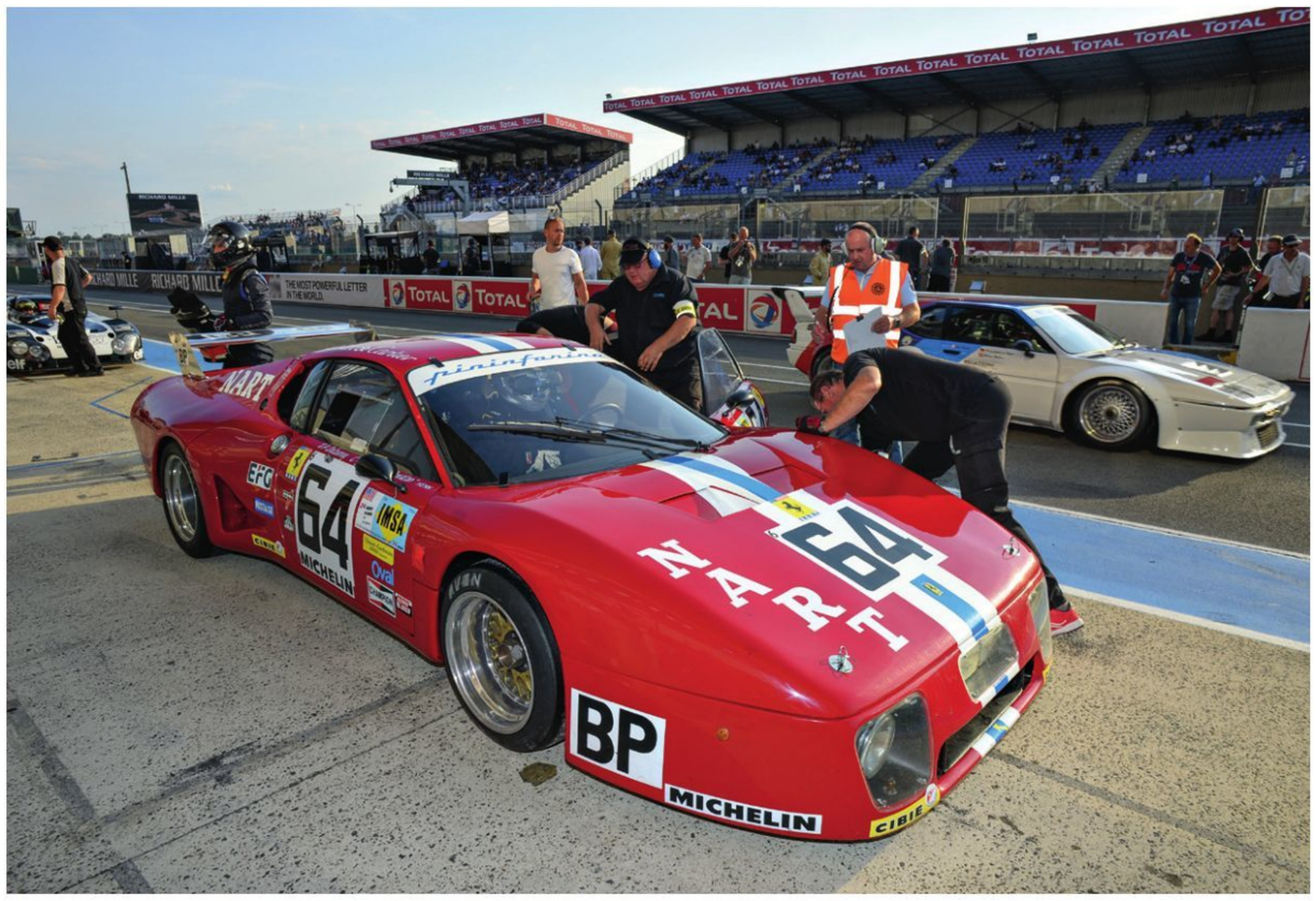






Langstrecken-Rennsport mit historischem Material

Rennsport mit historischem Material ist ein teurer Spaß und auch aus kultureller Sicht ein höchst gefährliches Vergnügen angesichts der teilweise unwiederbringlichen Werte. Glücklicherweise nehmen jedes Jahr zahlreiche Sammler die Herausforderung an und holen ihre Schätze aus der Garage, um sie in ihrem Element zu präsentieren.











Neben den Ferrari-Klassikern der sechziger, siebziger und achtziger Jahre waren heuer erstmals auch die privat eingesetzten GT-Rennwagen der letzten zwanzig Jahre (wieder) in Le Mans am Start.

Die sechs Starterfelder (jeweils 76 Fahrzeuge) waren nach den Epochen der 24 Stunden von Le Mans besetzt. In den Kategorien 1 (Vorkrieg) und 2 (bis 1956) ging kein Ferrari an den Start, wohl aber in der Kategorie 3 (1957-1961). Hier traten nicht weniger als fünf 250 GT SWB an, darunter die Chassisnummer 1811GT von Clive Joy, die schon 1960 hier gefahren war, sowie 2445GT von Arnold Meier und 2819GT von Martin Halusa, beides Le-Mans-Starter von 1962. Letzterer, mit der markanten „Breadvan"-Karosserie, lieferte sich 2018 in drei Rennen heiße Schlachten mit einem Lotus XV, um am Ende knapp geschlagen als Zweiter gefeiert zu werden.

Im Starterfeld der Kategorie 4 (1962-1965) stellten sich drei 275 GTB mit kurzer Nase, langer Nase und Doppelnockenwellen-Triebwerk sowie ein einsamer 250 LM (am Steuer: Clive Joy) einer Übermacht von GT-Rennern mit amerikanischer V8-Power. In der Katagorie 5 (1966-1971) glänzte Carlos Monteverde in seinem 512 M (Fgst.-Nr. 1002) in den Farben der Escuderia Montjuic wie einst bei den 24 Stunden des Jahres 1971, sekundiert von einem Renn-Daytona (16717) und einem 512 S (1004).

Das Ferrari-Starterfeld der Kategorie 6 wurde von nicht weniger als fünf (!) echten 512 BB/LM beherrscht, von denen drei einst zwischen 1979 und 1981 hier an den Start gegangen waren.

Die nächste Auflage dieses spektakulären Renn- und Sportwagen-Festivals wird erst in zwei Jahren stattfinden. Bis dahin müssen wir uns mit diesen Aufnahmen von der Le Mans Classic 2018 trösten.

FEIERN SIE MIT UNS
90 JAHRE NÜRBURGRING

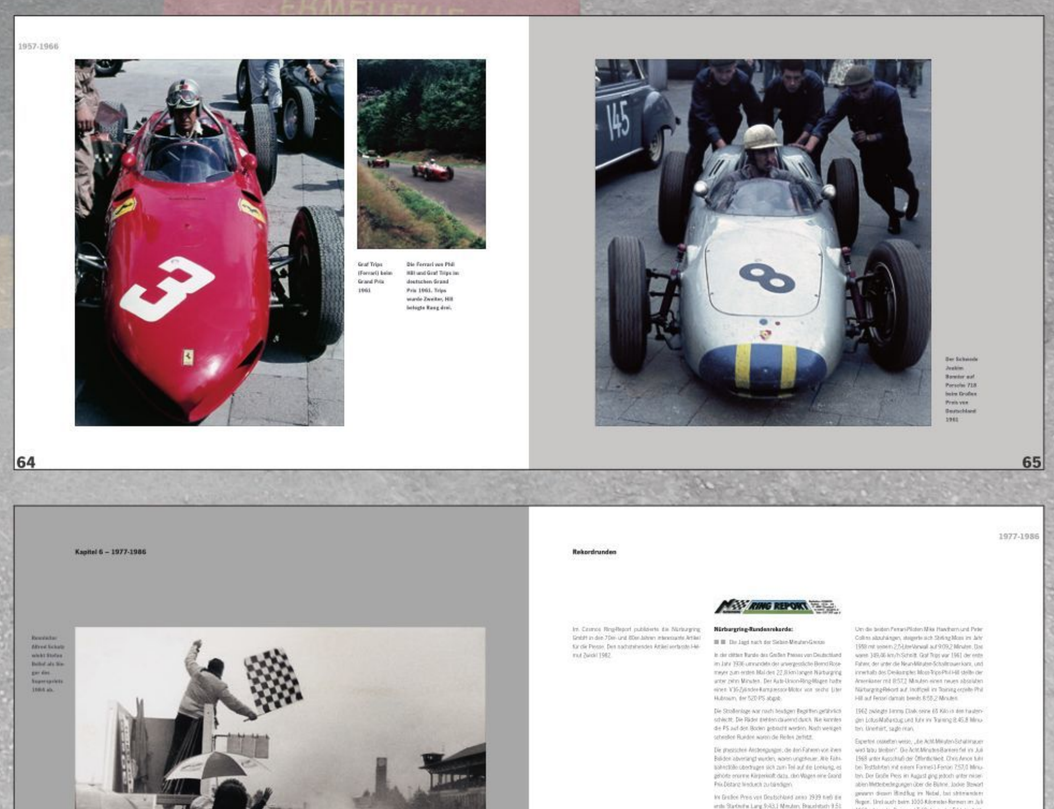


NEU
erscheint
Ende September

90 JAHRE NÜRBURGRING – Chronik einer Rennstrecke

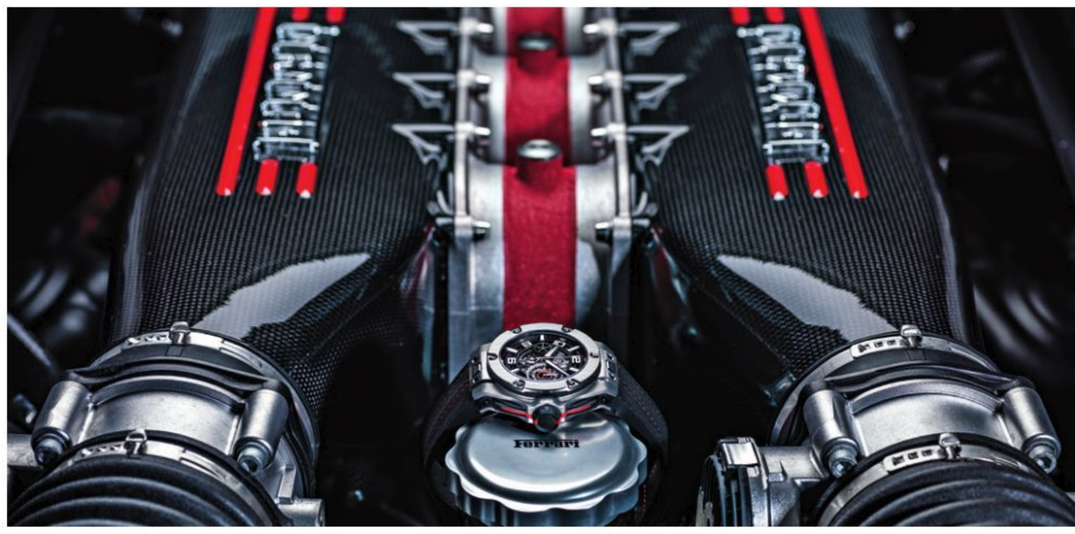
90 Jahre Nürburgring sind ein Grund zum Feiern – und Anlass genug für eine aktualisierte Neuauflage unseres Erfolgstitels von 2007. Für dieses prachtvolle und preisgünstige Buch über die "Grüne Hölle" haben die beiden Ring-Kenner Michael Behrndt und Jörg Thomas Födisch, die bereits mehrere veritable Motorsport-Klassiker veröffentlicht haben, die besten Bilder und die aufregendsten Geschichten zusammengetragen.

192 Seiten, gebunden, 300 x 265 mm,
ISBN: 978-3-95843-777-7 | € **29,95**



BESTELLUNGEN: Tel.: 0531 7088560 | www.heel-verlag.de

Informationen zum Datenschutz können Sie unter ds.heel-verlag.de abrufen.





HUBLOT & FERRARI

TRAUM PAARUNG

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

Seit 2012 engagiert sich Hublot als offizieller Zeitnahmepartner in der Scuderia Ferrari sowie im Kundensportprogramm Corse Clienti. Ferrari revanchiert sich mit einer neu gestalteten Uhren-Kollektion aus der eigenen Designabteilung.

Armbanduhren haben im Ferrari-Imperium schon immer eine besondere Rolle gespielt. Firmengründer Enzo Ferrari nutzte bereits in den 1950er Jahren hochwertige Schweizer Chronographen mit gravierter Widmung als Treueprämien oder Ansporn für die Werksfahrer seiner Scuderia. Die wiederum beteiligten ihre Mechaniker mit Uhren an den erzielten Erfolgen, und seit den 1980er Jahren gibt es Armbanduhren mit Ferrari-Emblem auch offiziell zu kaufen. Nach Cartier, Girard-Perregaux und Panerai ist nun Hublot der Uhrenpartner von Ferrari.

Gelungener Start

Als Hublot 2012 die Uhren-Partnerschaft einging, war man in Nyon gut beraten, vor allem den Vertrieb auf die neue Klientel einzuschwören. So schickte das Hublot-Hauptquartier die Außendienstprofis zuerst einmal in die Ferrari-Werkstätten und zu den Treffen der Ferrari-Clubs, damit sie ihre neue Kundschaft kennenlernen konnten.
Auch wenn die tatsächlichen Uhrenverkäufe selbstverständlich über das offizielle Hublot-Konzessionärsnetz laufen, werden sie doch über die starke Präsenz der Uhrenmarke bei allen Ferrari-Veranstaltungen und in allen offiziellen Ferrari-Servicezentren vorbereitet. Hublot-Mastermind Jean-Claude Biver sagte einmal: „Wir holen unsere Kunden dort ab, wo sie sich am wohlsten fühlen.“ Treffender könnte man die Hublot-Marketingstrategie in puncto Ferrari nicht beschreiben, und wahrscheinlich ist diese Marke dadurch in den Köpfen der Ferraristi präsenter als ihre Vorgänger.









Der Tourbillon-Chronograph Techframe wurde von Hublot anlässlich des 70. Ferrari-Jubiläums zusammen mit Ferrari Design entwickelt. Das schwarze Gehäuse besteht aus ultraleichtem PEEK-Karbon. Das kleine Bild links zeigt Ferrari-Designer Flavio Manzoni mit Hublot-CEO Ricardo Guadalupe. Hier nebenstehend und oben auf dem Öleinfüllstutzen der aktuelle Ferrari-Chronograph „Big Bang" in Titan.





Hoher Bekanntheitsgrad

Für den hohen Bekanntheitsgrad der Marke sorgt der Hublot-Schriftzug an den Karosserien der Formel-1-Boliden und GT-Rennwagen der Scuderia Ferrari, an den Overalls und Helmen der Werksfahrer und an den Banden der Rennstrecken, auf denen Ferrari-Piloten um Punkte kämpfen. Der sehr „technische“ Look der Uhren schlägt eine Brücke zur Faszination der italienischen Hochleistungssportwagen und sorgt für Unverwechselbarkeit am Handgelenk. Die sichtbar gemachte Technik des Hublot-Uhrwerks steht in direktem Bezug zu der gläsernen Motorhaube der sportlichen Mittelmotor-Modelle von Ferrari. So etwas gefällt Auto-Enthusiasten und Uhrenfreunden gleichermaßen.

Die Manufaktur

Seit Hublot vor zehn Jahren in ein modernes und großzügiges Fabrikgebäude mit 6000 Quadratmetern Nutzfläche am Stadtrand von Nyon umgezogen ist, hat sich die Marke mit bemerkenswerter Dynamik weiterentwickelt. Im Zuge ihres Wachstums und der Vertikalisierung ihrer Produkte hat Hublot durch den Bau eines zweiten Gebäudes die Räumlichkeiten der Manufaktur auf zusätzliche 8000 Quadratmeter Fläche ausgedehnt.



Das Chronographenkaliber „Unico“ ist eine Eigenentwicklung von Hublot, deren Bestandteile komplett in-house gefertigt, montiert und eingeschalt werden.





Seit 2015 verfügt die Manufaktur Hublot vor den Toren der Stadt Nyon am Genfer See über ein komplett ausgestattetes Produktionszentrum – sogar mit eigenem Schmelzofen zur herstellung von „Magic Gold“, einer hoch kratzfesten 18-karätigen Goldlegierung mit Keramikstruktur, belastbar wie Edelstahl. Der Chronograph Big Bang Ferrari Magic Gold (unten) ist auf 250 Exemplare limitiert und kostet 36.200 Euro.





Die wissenschaftliche Erforschung von Hightech-Materialien wird bei Hublot großgeschrieben. 2011 präsentierte das Unternehmen das erste kratzfeste Edelmetall, eine unter dem Namen „Magic Gold“ bekannte Legierung aus Gold und Keramik, die in einer eigens eingerichteten Fertigungsanlage in Nyon produziert wird. Mit dem Erfolgsmodell Big Bang fand die gründlich modernisierte und verjüngte Marke Hublot im vergangenen Jahrzehnt den Weg zurück an die Spitze des Marktsegments. Zusammen mit Ricardo Guadalupe, dem heutigen CEO der Marke, entwickelte Markenpräsident Jean-Claude Biver 2005 das Konzept der „Fusion“ scheinbar unvereinbarer Materialien in einer Uhr. Kohlefaser und Gold, Keramik und Stahl, Jeansstoff und Diamanten – um diese überraschenden Kombinationen griffig in Szene zu setzen, war ein Gehäuse erforderlich, das sich von den herkömmlichen dreiteiligen Konstruktionen unterschied und eine wesentlich höhere Anzahl von Komponenten umfasste. Mit rund 70 Bauteilen zählt der aus mehreren Schichten aufgebaute Container der Big Bang zu den wandlungsfähigsten Gehäusen der Haute Horlogerie und bietet sich durch seine spezielle Konstruktion für jede Art von Material-Mix geradezu an.

Pure Magie

2012 wurde die erste Uhr der Zusammenarbeit von Hublot und Ferrari vorgestellt, zeitgleich mit dem neuen, patentierten Material: Magic Gold. Es wurde in Zusammenarbeit mit der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne (EPFL)





HUBLOT IST ES ERSTMALS GELUNGEN, EIN HIGH-TECH-KERAMIKGEHÄUSE IN SATTEM FERRARI-ROT HERZUSTELLEN. DAS WAR ZUVOR UNMÖGLICH.





Die Verbundenheit der innovativen Uhrenmanufaktur mit der Technik des Motorsports kommt in der Zeitnehmer-Partnerschaft mit der Scuderia Ferrari und der Ferrari Corse Clienti zum Ausdruck. Seit 2012 prangt der Schriftzug „Hublot" auf jedem sportlich eingesetzten Ferrari.

entwickelt und überzeugt vor allem durch seine Kratzfestigkeit. Normales Gold mit 18 Karat verfügt über eine Widerstandskraft von 400 Vickers, gehärteter Stahl über 600 Vickers, während Magic Gold bei knapp unter 1000 Vickers liegt. Der höchst komplexe Herstellungsprozess, bei dem Borkarbid und 24-karätiges Gold zu Magic Gold „fusioniert" werden, kann dank der High-Tech-Gießerei in der Hublot-Manufaktur in Nyon vollständig intern hergestellt werden.
Die neue Generation der Kollektion Big Bang Ferrari rückt die beiden Welten noch ein Stückchen näher aneinander, denn bei der Gestaltung der Gehäuse, Bedienelemente, Zifferblätter und Zeiger wirkte das Team um Ferrari-Chefdesigner Flavio Manzoni tatkräftig mit. Als Basis für die Weiterentwicklung diente die 2014 präsentierte Big Bang Ferrari mit dem Manufaktur-Chronographenkaliber „Unico". Auch wenn die Unterschiede nicht auf den ersten Blick ins Auge fallen, sind sie doch bemerkenswert und prägen in der Summe der Details den neuen Look. „Das Uhrenthema fuhr wie ein Stoß frischer Luft durch unser Büro", sagte Ferrari Designchef Flavio Manzoni anlässlich der Vorstellung der Uhren im Ferrari Centro Stile in Maranello.

Knallrote Keramik

Mit einer Sonderedition der Big Bang in grellroter Keramik (limitiert auf 500 Exemplare zu je 25.900 Euro) zieht Hublot neuerdings die Blicke von Fans und Experten gleichermaßen auf sich. Denn zu der Farbe mag man stehen, wie man will – technisch ist das Material ein großer Durchbruch. Feinkeramik aus Zirkonoxid gab es bislang in jeder gewünschten Farbe, vorausgesetzt, sie war schwarz oder weiß.
Die Schwierigkeit beim Einfärben von Zirkonoxid-Keramik liegt in den unterschiedlichen Schmelztemperaturen von Grundmaterial und Farbpigment: Während Zirkonoxid bei 1700 bis 2000 °C gebrannt wird, beginnt rotes Farboxid auf Metallbasis schon bei 800 °C zu brennen. Um die Pigmente nicht zu verheizen, kann man die thermische Energie ein Stück weit durch hohen Druck kompensieren, aber nicht vollständig. Hublot ist es nun gelungen, mit einem physikalischen Trick erstmals ein leuchtend rotes, sehr schlag- und kratzfestes Hightech-Keramikmaterial auf der Basis von Zirkonoxid herzustellen.



CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE 2018

ES LEBE DER SPORT

Text: /// Peter Braun ***Fotos:*** /// Pia Antoine

Mit dem legendären 335 S, einem der stärksten und spektakulärsten V12-Frontmotor-Sportwagen aller Zeiten, ehrte die Jury des Schönheitswettbewerbs am Comer See wieder einmal einen Ferrari mit dem Prädikat „Best of Show“. Doch auch die anderen Ferrari im Concours sahnten 2018 kräftig ab.

Ende Mai pilgerten zahlreiche Auto-Enthusiasten in das bereits sommerlich warme Cernobbio am Comer See, um einen Sonntag im Kreise einer erlesenen Schar hochkarätiger Automobil-Klassiker zu verbringen. Dazu bot sich der Publikums-Concours auf der Seewiese vor der Villa Erba an, denn der am Vortag stattfindende Concorso d'Eleganza an der Villa d'Este ist seit einigen Jahren wirklich nur noch für Teilnehmer, Jurymitglieder und akkreditierte Journalisten zugänglich – was der Qualität der Fotos zugute kommt, die Sie auf den kommenden Seiten genießen dürfen.

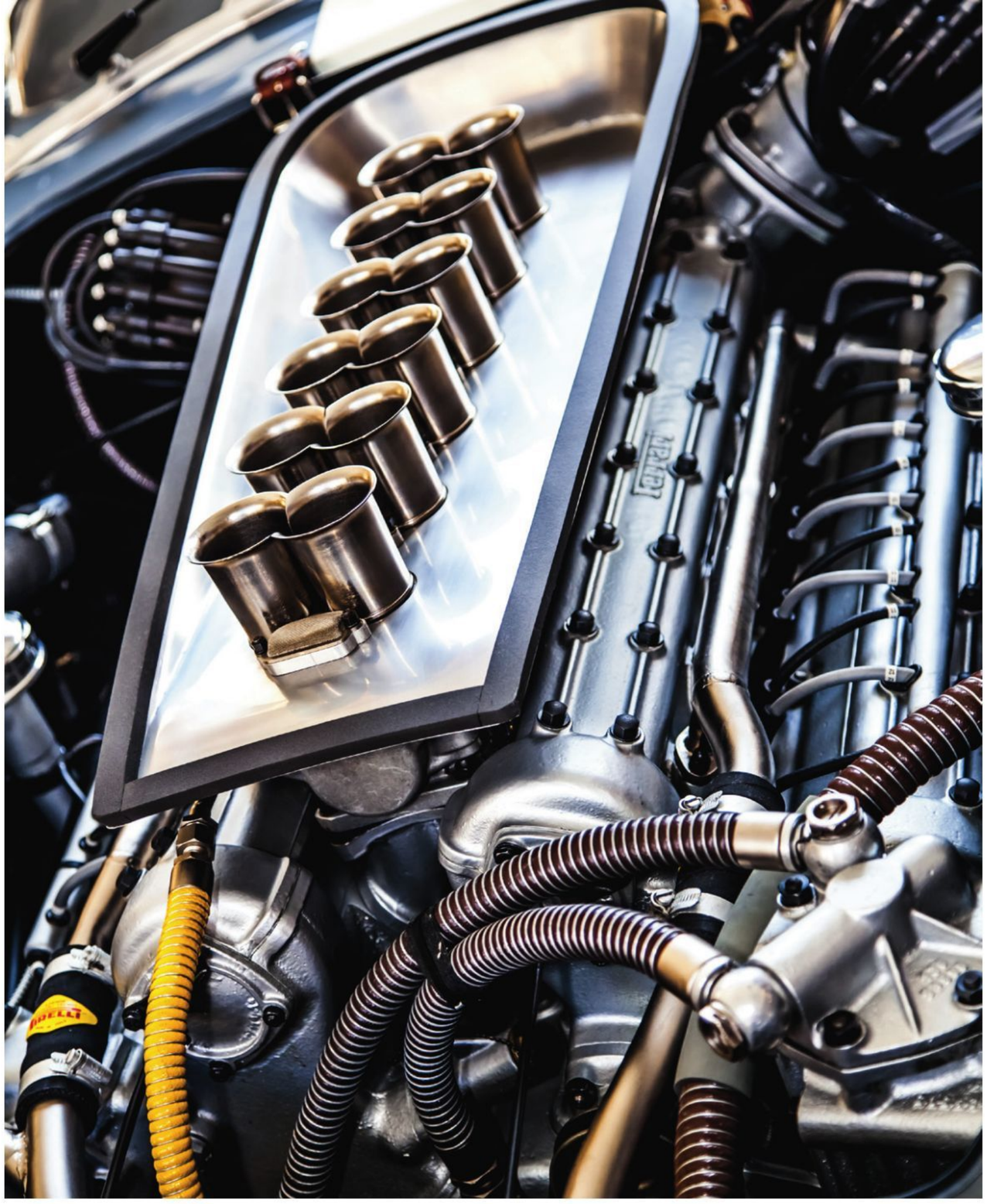


Rennsport-Ikone

Star des diesjährigen Concorso d'Eleganza war ganz zweifellos – wenn auch angesichts der starken Konkurrenz sicherlich nicht ganz unumstritten – der hellblaue Ferrari 335 S des österreichischen Ferrari-Sammlers Andreas Mohringer. Dabei handelt es sich ungewöhnlicherweise um einen reinrassigen Rennwagen – einen Sport-Prototypen aus dem Jahr 1958, der fast sein gesamtes Rennleben in den USA zugebracht hat und erst vor fünf Jahren in die Mohringer-Sammlung aufgenommen wurde. Luigi Chinetti hatte den potenten Vierliter-V12 mit vier obenliegenden Nockenwellen und knapp 400 Pferdestärken bestellt und ihn im Dezember 1958 an einen ambitionier-







Sportlich und schön: Der Ferrari 335 S war 2018 „Best of Show" an der Villa d'Este und wurde mit einer weißgoldenen Armbanduhr von A. Lange & Söhne ausgezeichnet. Im Bild unten Besitzer Andreas Mohringer (Mitte) mit Lange-CEO Wilhelm Schmid (2. v.l.) und Jurypräsident Lorenzo Ramaciotti (ganz rechts)









In perfektem Zustand präsentierte sich das Vignale-Cabriolet auf dem Chassis eines Ferrari 212 Export. Der 250 GT SWB (Seite gegenüber, oben) gewann die Klasse D, der 250 GTO darunter wurde von der Jury als schönste „Ikone" ausgezeichnet.

ten – und wohlhabenden – texanischen Rennfahrer verkauft, der den Wagen mit der Fahrgestellnummer 0764 in den Saisons 1959 und 1960 mit durchaus vorzeigbaren Resultaten bei nationalen Rennen einsetzte. In den sechziger und siebziger Jahren fristeten Motor und Karosserie getrennte Leben in dunklen Garagen, und erst nach einer Restaurierung in den achtziger Jahren begann die steile Karriere des Sammlerstücks, von dem insgesamt nur vier Exemplare gebaut wurden – Mohringers 0764 war der Letzte seiner Art und Ende 1958 eigentlich schon nicht mehr international konkurrenzfähig.

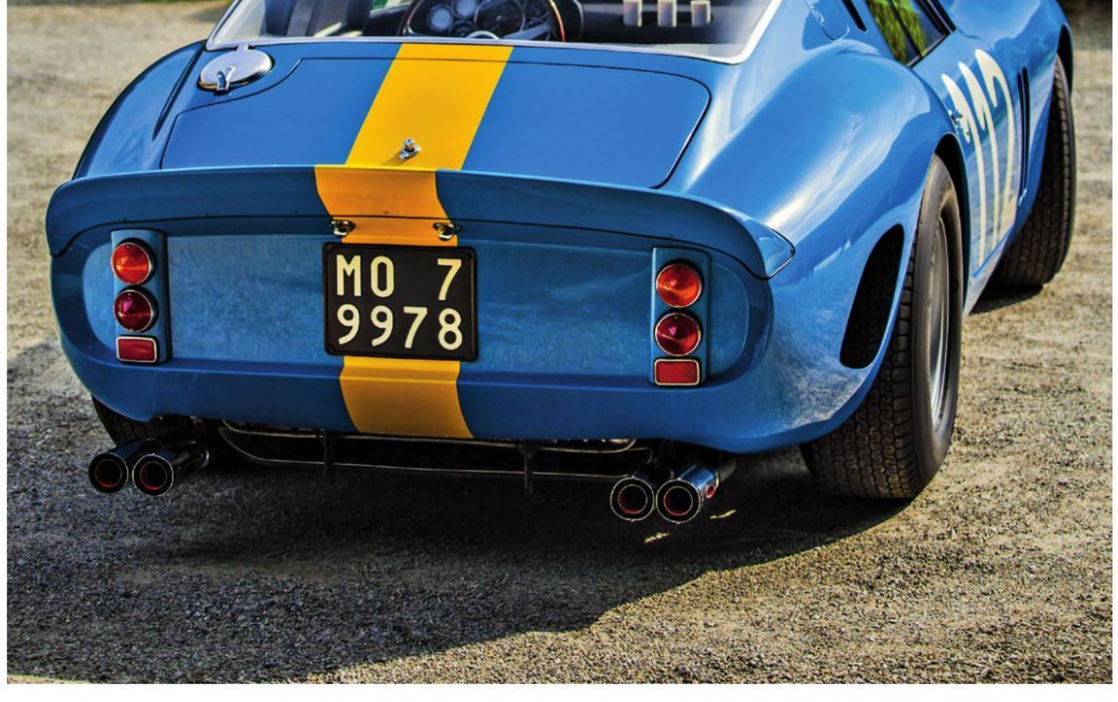
Auf dem Concours-Gelände stach der schlanke und doch muskulös proportionierte Sportwagen-Prototyp die Konkurrenz aus und wurde zum schönsten Fahrzeug an der Villa d'Este gekürt. Dafür gab es für Andreas Mohringer neben dem Applaus der Jury und der geladenen Gäste auch ein wertvolles Unikat aus der sächsischen Uhrenmanufaktur A. Lange & Söhne, überreicht von Geschäftsführer Wilhelm Schmid, selbst ein passionierter Sportwagen-Sammler mit Schwerpunkt auf den 1950er Jahren. Die weißgoldene Lange 1 Weltzeit ist ein mechanisches Meisterstück, deren Uhrwerk es in Sachen Komplexität jederzeit mit einem Doppelnockenwellen-V12 aus Maranello aufnehmen kann.



Weitere Ferraritäten

Eine wunderschöne Berlinetta 250 GT „a passo corto“ gewann die Klasse D „New world, new ideas: The story of the GT“. Natürlich war diese Klasse wie geschaffen für den legendären 250 GT SWB, der 1960 das Genre des Gran Turismo wenn nicht erfand, so doch zumindest nachhaltig prägte. David McNeil aus den Vereinigten Staaten ist der Eigentümer des preisgekrönten Fahrzeugs mit der Fahrgestellnummer 2243GT. Eine „ehrenvolle Erwähnung“ fand das in derselben Klasse angetretene Vignale-Cabriolet auf dem Chassis eines Ferrari 212 Export (Nr. 0110E), das der amerikanische Sammler Peter Kalikow mit an den Comer See gebracht hatte.





Schauspieler Peter Sellers war der Erstbesitzer des goldenen 500 Superfast, der 750 Monza (unten) wurde in seinen jungen Jahren von Alfonso de Portago pilotiert.



Am Sonntag, bei der großen Präsentation der Fahrzeuge vor dem breiten Publikum, erfuhr auch der spektakulär schöne blau-gelbe Ferrari 250 GTO (3445GT) von Ann und Chris Cox aus den USA die verdiente Aufmerksamkeit: Die Jury erkannte in dem einst von Ulf Norinder eingesetzten GTO die schönste Ikone des Automobilbaus, und wie an dem Applaus zu hören war, standen die Preisrichter mit ihrer Meinung da nicht ganz alleine.





Große Ehre für Ferrari-Designer Flavio Manzoni, der für das „Special Project 38“ auf der Basis eines 488 GTB mit dem Design-Preis ausgezeichnet wurde. Der Wagen ist eine Sonderanfertigung für einen wohlhabenden Kunden bzw. dessen Frau Deborah, deren Name am Armaturenbrett verewigt ist.

Last ...

Der prestigeträchtige Concorso d’Eleganza Design Award for Concept Cars & Prototypes ging dieses Jahr ebenfalls an einen Ferrari. Der SP 38 wurde im Ferrari Design Center auf Basis des Chassis und Fahrgestells des 488 GTB für die ganz eigene Vision dieses Kunden mit seiner großen Leidenschaft für den Rennsport geschaffen. Die neu gestaltete Karosserie in einem speziell entwickelten, dreischichtigen Metallic-Rot stellt indes eine radikale Abweichung von der Ästhetik des Spendermodells dar. Man erkennt Anleihen an den Ferrari-Erfolgsmodellen aus den siebziger und achtziger Jahren, aber auch einige zukunftsweisende Elemente, nicht zuletzt in dem neu gestalteten Interieur. Ferrari-Designchef Flavio Manzoni dürfte jedenfalls seine helle Freude an dem Special Project 38 gehabt haben.

... but not least

Nicht unerwähnt bleiben sollen an dieser Stelle auch die beiden nicht prämierten, jedoch kaum weniger außergewöhnlichen Ferrari-Modelle: Der 750 Monza (Bj. 1955, Fgst.-Nr. 0496M) von José M. Fernandez aus Spanien und der hinreißende 500 Superfast (Bj. 1965, Fgst.-Nr. 6679SF) von Bénédicte und Véronique Laureys aus Belgien. Während der Erstgenannte eine sportliche Karriere unter Alfonso de Portago vorzuweisen hat, stammt das herrschaftliche Coupé aus dem Besitz des Schauspielers Peter Sellers und war damit in der Klasse G „Hollywood on the lake: Stars of the silver screen“ goldrichtig aufgehoben.



GROSSER PREIS VON KANADA 1978

WAS FÜR EIN TAG!

Text: /// Wolfgang Hörner ***Fotos:*** /// Archiv Ferrari World, Hörner, Ferrari, Motorsport Image

Vor 40 Jahren gewann Gilles Villeneuve in Kanada sein erstes Formel-1-Rennen – ein denkwürdiger Sieg als versöhnlicher Abschluss einer schwierigen Saison.

Die Freude stand Sebastian Vettel ins Gesicht geschrieben als er im Juni unter dem großen Jubel seines Teams als Sieger des Großen Preises von Kanada abgewunken wurde. Nicht nur, dass sich „Seb“ mit diesem Erfolg die WM-Führung von Lewis Hamilton zurückgeholt hatte: Er beendete für Ferrari auch eine lange Durststrecke. Der letzte Sieg der Roten auf der Île Notre-Dame datiert aus 2004. Damals gewann Michael Schumacher auf dem F2004, seinem letzten Weltmeisterauto.

Wie vor vierzig Jahren

Angesichts dieses Freudentaumels trat ein anderes Jubiläum in den Hintergrund: Vor 40 Jahren feierte Gilles Villeneuve am gleichen Ort seinen ersten Formel-1-Sieg. Weil es das erste Rennen auf der Insel im St.-Lorenz-Strom war, war es gleichzeitig auch der erste Ferrari-Sieg auf dieser Strecke. Und bis dahin war es überhaupt nur Jacky Ickx gelungen, einen kanadischen Formel-1-Lauf zu gewinnen (1970 in Mont-Tremblant).

So souverän, ja: fast programmiert, wie Vettels Sieg von der Pole-Position aus in diesem Jahr wirkte, war Villeneuves Erfolg seinerzeit nicht. Der Franko-Kanadier hatte bis zum Rennen in Kanada gerade einmal acht WM-Zähler gesammelt und dümpelte damit im hinteren Mittelfeld. Zu Gute muss man ihm dabei halten, dass seinerzeit die Punktevergabe viel restriktiver (9-6-4-3-2-1) erfolgte. Andererseits bildete 1978 der Lauf in Montreal den Saisonabschluss, so dass es beim flüchtigen Hinsehen nach einer Saison zum Vergessen aussah.

Starkes Debüt

In Wirklichkeit hatte Gilles Villeneuve in seinem ersten vollen Formel-1-Jahr Beachtliches geleistet und sich vor allem konstant gesteigert: Auf erste WM-Punkte folgten im Österreich-Grand-Prix der erste Podiumsplatz und in Kanada schließlich der erste Sieg. Schon in der ersten Saisonhälfte hatte er einige Führungskilometer zurückgelegt und war im Laufe des Jahres auch im Qualifying immer weiter nach vorne

Salut Gilles

Vor dem Start zum Großen Preis von Kanada 2018 stieg Jacques Villeneuve in den 312 T3 seines Vaters Gilles und drehte einige Runden im Gedenken an dessen historischen Sieg vor vierzig Jahren. Da konnte noch keiner ahnen, dass es ihm Sebastian Vettel am Nachmittag nachmachen würde (unten).

gekommen: Zweimal (USA West und Italien) schaffte Villeneuve sogar den Sprung in die erste Startreihe und schlug außerdem einige Male seinen Teamgefährten Carlos Reutemann. In dem unter Rennfahrerkollegen so wichtigen Teamduell zog sich der Rookie jedenfalls mit 4:12 achtbar aus der Affäre.

Bei der Scuderia war Reutemann als klare Nummer eins gesetzt. Der Argentinier hatte vor Beginn des Saison 1978 schon fünf Formel-1-Siege auf seinem Konto, das Vorjahr an der Seite von Ferrari-Weltmeister Niki Lauda als Vierter beendet und war bereits 1975 einmal WM-Dritter geworden. Sechs Jahre Formel-1-Erfahrung auf dem Buckel machten den „Indianer“ zu einem wichtigen, wenn auch eher stillen Lehrmeister für Villeneuve.

Gleichwohl verzichtete Enzo Ferrari auf eine direkte Stallregie. Weder griff man bei Platzierungen ein, noch wurde Villeneuve in anderer Weise benachteiligt. So durfte er beispielsweise nach zwei Läufen zeitgleich mit Reutemann vom Ferrari 312 T2 aus der Vorjahressaison auf den neuen 312 T3 umsteigen. Eine „Hackordnung“, die das Team im Folgejahr von Villeneuve gegenüber Jody Scheckter abverlangte, kam nicht zum Tragen.

Aus Sicht der Scuderia zahlte sich 1978 die Strategie ohne Stallregie aus. Der junge Kanadier durfte so schnell fahren wie er wollte, während Carlos Reutemann gar nicht auf seine Hilfe angewiesen war. Zwei Pole-Positions, vier Siege und drei dritte Plätze sorgten dafür, dass der Argentinier wohl das Maximum herausholte: Er wurde WM-Dritter, das Team Zweiter.

Und mehr war in dieser Saison auch nicht drin, denn Villeneuve und Reutemann kämpften gegen das „Über-Auto“ des Jahres, den Lotus 79 von Mario Andretti und Ronnie Peterson. Rennstallbesitzer und Konstrukteur Colin Chapmann hatte das Venturi-Prinzip für maximalen Anpressdruck entdeckt und die Flügelautos in eine neue Ära geführt, in der die Konkurrenz alt aussah.







Gilles Villeneuve im Gespräch mit seinem Teamkollegen Jody Scheckter (1979). Unten der Kanadier im Ferrari 312 T3, dem Kanada-Siegerwagen von 1978.

Großartiger Sieg

So sah sie zunächst auch am 8. Oktober 1978 aus, dem Tag des Grand Prix von Kanada. Einmal mehr stand ein Lotus auf der Pole-Position. Allerdings war es nicht Andretti, der im Qualifying verwachst hatte – es war Jean-Pierre Jarier, der als Ersatz für den tödlich verunglückten Ronnie Peterson zu den Schwarz-Goldenen gekommen war. Und wie gut er mit der „Wunderwaffe“ zurecht kam, zeigte sich auch darin, dass er bei Rennbeginn die Führung unangefochten übernahm.

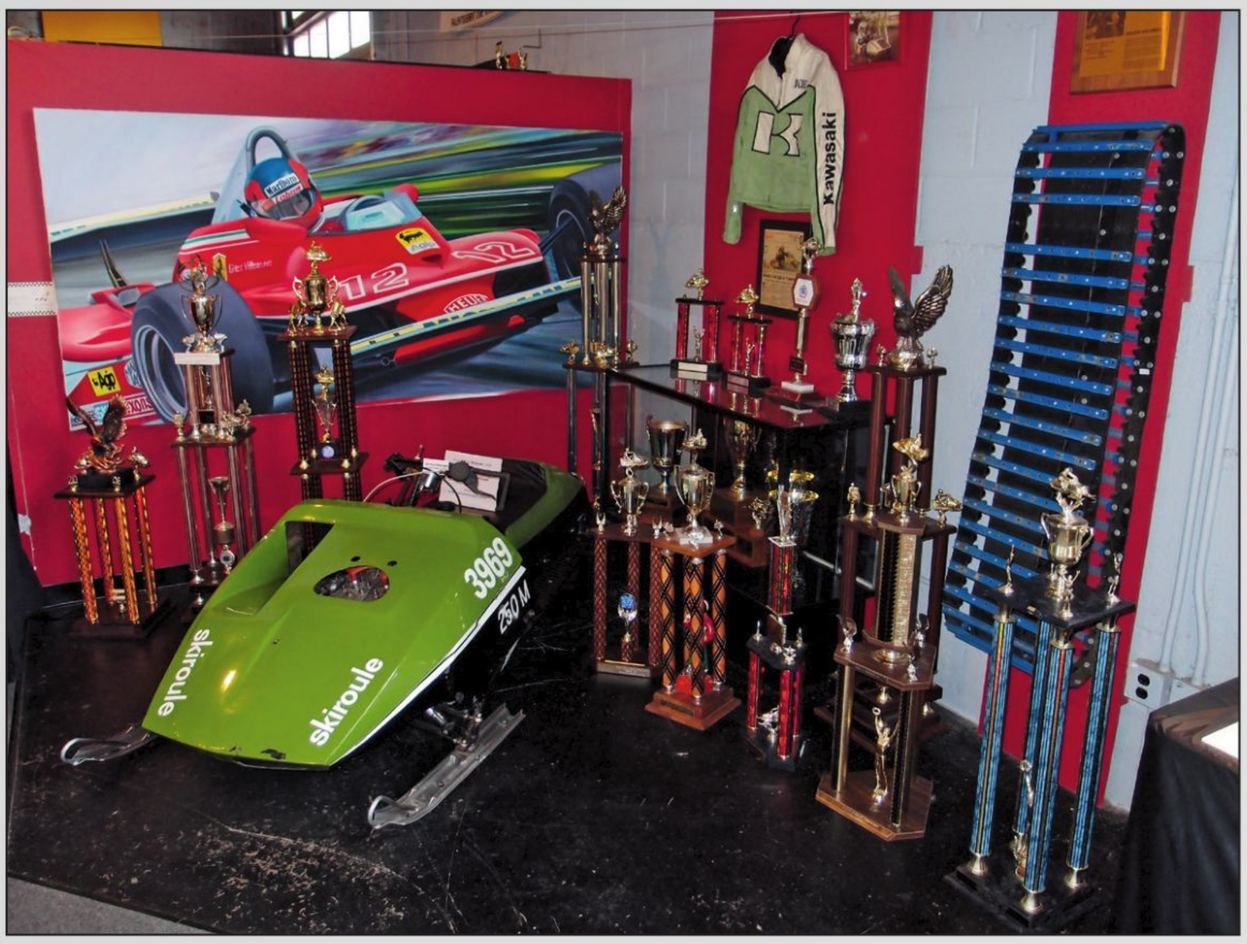
Daran war für Lokalmatador Villeneuve zunächst einmal nicht zu denken – trotz seines hervorragenden dritten Startplatzes. Stattdessen musste er sich im Ferrari 312 T3 (#034) mit Alan Jones im Williams und Jody Scheckter im Wolf um Platz zwei prügeln, während Jarier an der Spitze auf und davon fuhr. So wild Villeneuves Fahrweise gern beschrieben wird, so kühl fuhr er an diesem Tag vor heimischem Publikum: Erst zeigte sich, dass Jones seinen Reifen zu viel abverlangt hatte und bald schon keine Gefahr mehr für den Kanadier darstellte, dann überholte der Ferrari-Pilot seinen künftigen Teamgefährten Scheckter in einem blitzsauberen Manöver.

Was viele Formel-1-Fans heute wissen, Jarier aber bei der Premiere des Rennens in Montreal offenbar nicht: Der Kurs geht mächtig auf die Bremsen, und der Franzose hatte nicht richtig gehaushaltet. So kam es, wie es kommen musste: Unter dem großen Jubel des Publikums übernahm Villeneuve die Führung von Jarier, der mit defekten Bremsen aufgeben musste. Damit war der Weg für den Sieg des Kanadiers frei – der erste von sechs in einer viel zu kurzen Karriere.



EMOTIONALE ZEITREISE

Wer einmal die Gelegenheit hat, im Osten Kanadas unterwegs zu sein, sollte als Ferrari-Fan das kleine Gilles-Villeneuve-Museum in dessen Heimatstadt Berthierville besuchen.





Museen gleichen häufig einer Zeitreise, weil sie Dinge aus der Vergangenheit zeigen. So gesehen bietet das kleine Musée Gilles-Villeneuve eine doppelte Zeitreise: Hier wird nämlich nicht nur das Leben des Rennfahrers nachgezeichnet – auch die gesamte Aufmachung der Ausstellung wirkt wie ein Relikt aus vergangenen Tagen. Sie erinnert damit an jene kleinen Geschäfte in Maranello, die es einst gab, in denen alles feilgeboten wurde, Hauptsache die Teile zierte ein Ferrari-Pferdchen oder es gab sonst einen Ferrari-Bezug.

So darf man sich auch das Villeneuve-Museum vorstellen. Hier gibt es alles zu sehen, was in irgendeiner Weise Einblicke in das Leben des Kanadiers gibt. Zum Beispiel unzählige Zeitschriftenartikel, in denen zu Lebzeiten über Villeneuve geschrieben wurde oder in denen er Autos testete. Und man glaubt gar nicht, wie weit der Pilot mit einem Monster-Pickup in den Wäldern der Provinz Quebec springen konnte ...

Faszinierend sind auch die Miniaturmodelle von Villeneuves Formel-1-Rennwagen – und zwar durchwegs Exponate aus jener Zeit, zum Beispiel von Politoys und Polistil. Gerade weil die Modelle nicht die Detailtreue der heutigen Zeit besitzen, strahlen sie eine faszinierende Authentizität aus.

Gleiches gilt für die unzähligen Plakate und Poster, Presseerklärungen und Programmhefte sowie Anstecknadeln und Aufnäher. Alleine schon unter den vielen Fotos kann man spannende Entdeckungen machen. Multimedia-Technologie sucht man hier jedenfalls vergebens, auch das macht die Ausstellung so antik.

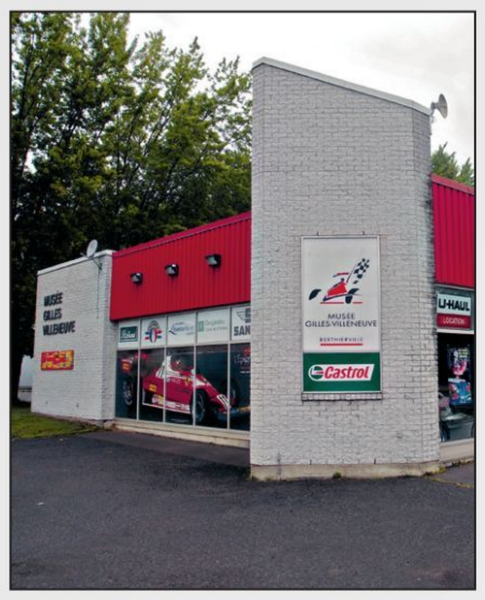
Und die echten Autos? Die fehlen natürlich auch nicht. Allerdings befindet sich in dem von Enthusiasten gegründeten und betriebenen Museum kein Ferrari – zumindest kein vollständiger. Die große Abdeckhaube des Ferrari 126 C2 von 1982 und der Frontflügel eines Ferrari 312 T3 von 1978 sind die einzigen Teile. Dafür gibt es Formel-Atlantik-Renner, Stockcars sowie Renn-Schneemobile, die Gilles Villeneuve allesamt vor seiner Formel-1-Zeit gefahren ist – oder gefahren sein soll. Bemerkenswerterweise wird das Museum inzwischen auch von Sohn Jacques unterstützt, weswegen auch Champ Cars aus dessen Laufbahn ausgestellt sind.

Das Museum befindet sich in Berthierville, 80 Kilometer östlich von Montreal, wo Villeneuve aufwuchs. Wer die Autoroute E40 (Montreal-Quebec) an der Ausfahrt 141 abfährt, stößt direkt auf das Museum, weil es sich direkt an der Hauptstraße in Berthierville befindet. Die Ausstellung ist täglich geöffnet, der Eintritt für Erwachsene kostet umgerechnet acht Euro. (wh)

Musée Gilles-Villeneuve
960 avenue Gilles-Villeneuve
Berthierville, Québec, J0K 1A0
www.museegillesvilleneuve.com







Classic Data

Wie alt ist Ihr Fahrzeug-Gutachten?

Klassische Fahrzeuge sind etwas Besonderes. Vom Kauf über die Reparatur bis hin zum Verkauf. Ein aktuelles Gutachten hilft Ihnen Missverständnisse und Risiken zu vermeiden.

Sichern Sie sich die Vorteile mit Classic Data:

- 30 Jahre Erfahrung bei der Bewertung klassischer Fahrzeuge
- Ein anerkanntes Bewertungssystem
- Bundesweit Sachverständige vor Ort

Classic Data-Gutachten werden von allen führenden Oldtimerversicherungen anerkannt.

Ob Oldtimer oder Youngtimer, ob Exot oder Replika:
Ihr Classic Data-Sachverständigenbüro kennt die wahren Werte Ihres Fahrzeugs.

Die Sachverständigenorganisation für klassische Fahrzeuge.

Classic Data
seit 1984

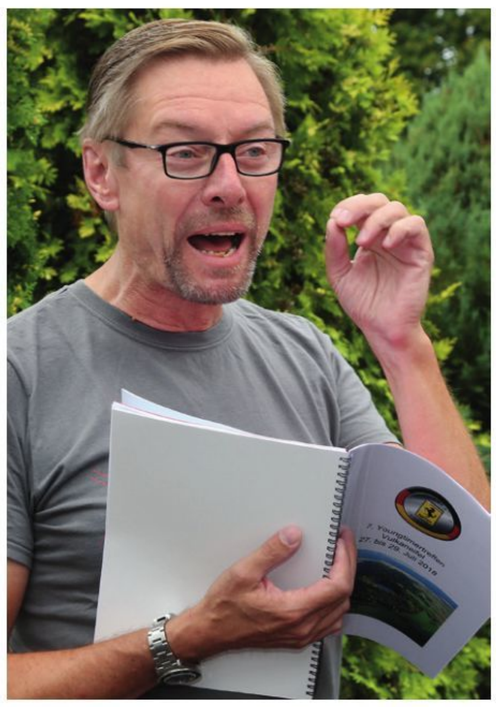
Classic Data Marktbeobachtung GmbH & Co. KG | Harpener Str. 56 | 44791 Bochum | Tel 0234 239590-0 | www.classic-data.de

FOREVER YOUNG

YOUNGTIMER-AUSFAHRT IN DIE EIFEL

Ende Juli suchte ein stattlicher Tross fein herausgeputzter Ferrari-Youngtimer in der Hohen Eifel etwas Abkühlung von den tropischen Temperaturen im Rest der Republik – was indes nur teilweise gelang.







Die mittlerweile 7. Auflage des in Clubkreisen überaus beliebten Youngtimer-Treffens führte diesmal in die Eifel mit Dreh- und Angelpunkt in Hillesheim im Augustiner Klosterhotel. Gestärkt durch einen Grillabend am Vorabend ging es am 28. Juli nach dem Briefing durch die Organisatoren Volkmar Spielmann und Matthias Meyer auf die erste Ausfahrtetappe. Über kleine und zu dieser Uhrzeit am Samstagmorgen wenig befahrene Straßen ging es in beschwingtem Tempo in Richtung Mittagsrast in der gemütlichen Weinschänke „Zum Stellwerk“ in Monreal. Von der erhofften Abkühlung war am Nachmittag nicht mehr viel zu spüren, und so nahm mancher für die Rückfahrt etwas Gas weg. Nach einem opulenten Menü bot der Samstagabend noch viele Möglichkeiten für Benzingespräche.



Die Sonntagsausfahrt führte durch das Ahrtal und endete gegen Mittag im renommierten Hotel-Restaurant Sanct Peter in Bad Neuenahr-Ahrweiler, wo sich die Teilnehmer beim Fare-Well-Lunch schon wieder zur nächsten Youngtimer-Ausfahrt 2019 verabredeten. Bestens gelaunt und mit der Erkenntnis, dass man auch ohne Klimaanlage bei 30 Grad Spaß am Autofahren haben kann, ging es auf die individuelle Heimreise. [kuni]

FCD-Youngtimer-Referent Volkmar Spielmann (oben) und Matthias Meyer hatten wieder einmal interessante Sträßchen ausbaldowert.

GRAND PRIX HISTORIQUE

FERRARI CLUB AUSTRIA AUF TOUR

Nirgends hat die Sonne mehr Leuchtkraft, ist der Himmel blauer als an der Côte d´Azur, der französischen Riviera. Ein weiter Himmel und die Farbe des Meeres verdeutlichen, dass dieser Abschnitt der Küste seinen Namen völlig zu Recht trägt.



Der österreichische Generalkosul Weiner empfing seine Landsleute in Monaco zum Historic Grand Prix.



Neben traumhaftem Panorama und französischer Lebensart lockte im Mai die 11. Auflage des Grand Prix de Monaco Historique als Ziel einer exklusiven Clubreise des FCA. Am 10. Mai bezog eine Gruppe von 32 FCA-Ferraristi am Boulevard des Anglais im Hyatt Regency Palais de la Méditerranée in Nizza für vier Tage Quartier. Von hier aus ließen sich alle Unternehmungen optimal starten und die Renntage im Fürstentum auf kurzem Weg besuchen.
Nach Einstimmung bei einem Dinner im Hauben- und Sternetempel Le Chantecler mit seiner prachtvollen Regency-Ausstattung im legendären Negresco folgte am Freitag der Tag in Monte Carlo mit freiem Zugang ins Fahrerlager. Bei einem Rundgang durch die auf der westlichen Pier des Port Hercule eingerichteten Stellplätze ließ sich die rasante Entwicklung der Formel- und Rennsportfahrzeuge schon mit wenigen Blicken erfassen. Neben den Ikonen von Ferrari und anderen Herstellern fanden sich auch deren Protagonisten zahlreich ein. Jacky Ickx lächelte mit Tochter Vanina um die Wette, und Gerhard Berger parlierte mit charmanter Begleiterin.
Die Atmosphäre war dicht und einmalig, es roch nach Öl und Rennbenzin sowie nach großer Welt.



Die Erlebnisse und Eindrücke an den Renntagen wurden abgerundet durch Besichtigungstouren ins Hinterland, eine Champagnerparty auf dem unvergleichlichen Aussichtsfelsen Tête de Chien in La Turbie und ein Galadiner im Park des Grand Hôtel du Cap Ferrat, wo der österreichische Generalkonsul von Monaco und Ferrari-Sammler Georg R. Weiner die Gäste aus dem Heimatland begrüßte. Auch wenn die Ferrari der Clubmitglieder zu Hause blieben, waren diese Tage an der Côte d‘Azur doch eine unvergessliche Reise ganz im Stil und Geist des Cavallino Rampante.
Zwei Wochen nach der Rückkehr war es an der Zeit, die Motoren der eigenen Ferrari zu starten und diese gen Westen galoppieren zu lassen. Teils auf eigener Achse, teils huckepack mit dem Autoreisezug schon tags zuvor ging es zum großen Owners´ Club-Treffen „SENZA CONFINI“ (ohne Grenzen) mit den Freunden des Ferrari Club Switzerland nach Samnaun im zollfreien Bündnerland an der Grenze zu Tirol. [Werner Paulinz]

Bitte umblättern!

SENZA CONFINI

GEMEINSCHAFTSTREFFEN VON FCA UND FCS

„Ohne Grenzen“ lautete das Motto des ersten gemeinschaftlich organisierten und ausgerichteten Treffens der Ferrari-Clubs Switzerland und Austria – passenderweise auf dem neutralen Boden in der Zoll-Enklave Samnaun zwischen Tirol und Graubünden.

Auf 1840 m Höhe waren die roten Teppiche zwischen den Eventhotels Chasa Montana, Silvretta und Nevada ausgerollt, als die insgesamt fast 100 Ferrari das kleine Dörfchen Samnaun überschwemmten und jeden Parkplatz in Tiefgaragen und Freigeländen mit Beschlag belegten. Dem herzlichen Empfang der rund 190 Gäste durch die Inhaberfamilie Zegg und Gastgeber Daniel Eisner folgte bereits am Donnerstagabend ein Abendessen im Schweizer Stil – als Einstimmung auf den Freitag, den 1. Juni, der ganz im Zeichen einer gemeinsamen Ausfahrt über den Reschenpass und einige Nebenstrecken nach St. Moritz stand. Nach geführten Besichtigungen in der Hauptstadt des Jet-Set standen Helikopterrundflüge über die eisige Welt des Piz-Bernina-Massivs auf dem Programm. Abends zurück in Samnaun lockten die Kreatio-









In der eindrucksvollen WM-Halle von St. Anton empfing „Skikönig“ Karl Schranz (Mitte) die Ferraristi aus Österreich und der Schweiz.











Einen Tag auf Schweizer Boden, einen Tag in Österreich, dazwischen gepflegte Gastlichkeit bei Familie Zegg im Zollfreigebiet Samnaun: Grenzenloses Vergnügen!

















nen von Küchenchef Bernd Fabian, seines Zeichens Schweizer Gault Millau Koch des Monats März 2018, der mit seiner Mannschaft ein typisch österreichisches Menü gezaubert hatte. Am Samstag bewegte sich der Konvoi von 100 Ferrari in Richtung St. Anton, wobei der FCA unterwegs auf der Privatstraße zum Stausee Kops einen kleinen Wertungslauf zur clubinternen Regularity-Meisterschaft eingerichtet hatte. Natürlich machten von dieser Gelegenheit auch die Ferraristi aus der Schweiz regen Gebrauch, sodass am Galaabend Vertreter beider Clubs mit Preisen ausgezeichnet wurden. Die Siegestrophäe konnte mit Thomas Lutzky ein Vertreter des FCA mit nach Hause nehmen. Der Tourismusverband von St. Anton öffnete die Tore der WM-Halle sehr weit, sodass in der riesigen Eventlocation als einmaliges Erlebnis im geschlossenen Raum mit Blick auf die Ferrari getafelt werden konnte. Karl Schranz, der Skikönig vom Arlberg, begrüßte die Festgäste und gab Einblicke in sein an Erfolgen und Erfahrungen reiches Leben sowie die Duelle mit Assen aus der Schweiz.

Für die Rückfahrt nach Samnaun wählten die meisten Teilnehmer die ambitionierte Route über das Hahntennjoch und freuten sich über die – im Gegensatz zum Vortag in der Schweiz – recht unbeschwerte Möglichkeit zum Einlegen des dritten, vierten und fünften Ganges.

Zum Ausklang des internationalen Ferrari-Treffens genoss man am Samstagabend noch einmal die großartige Atmosphäre, ließ die Ereignisse der letzten beiden Tage Revue passieren und tauschte eifrig Telefonnummern und Adressen aus. Der Autor hatte die Ehre und das Vergnügen, als Gast der Präsidenten Heinz Inauen (FCS) und Werner Paulinz (FCA) dieser denkwürdigen Veranstaltung beizuwohnen und Kontakte in beide Ferrari-Lager zu pflegen und neu zu knüpfen. Daher gebührt ihm das Dankeswort an die Organisatoren des Events, den unermüdlichen FCA-Clubsekretär Hannes Bauer und das charmante FCS-Organisationstalent Sandra Inauen sowie an die gesamte Mannschaft der Gastronomie- und Hotellerie-Dynastie Zegg. Wo eine gemeinsame Passion Barrieren überwindet, fallen Grenzen. Senza confini! [Peter Braun]

HISTORIC CLUB LUNCH

FERRARI IM GOLF RESORT LA GRUYÈRE

Am 8. Juli 2018 veranstaltete der Ferrari Club Switzerland zum 15. Mal den traditionellen Ferrari Historic Club Lunch, diesen Sommer im Golf Resort La Gruyère im freiburgischen Pont-la-Ville.



Klassiker und Youngtimer gaben sich ein Stelldichein am Lac de Gruyère.

Bei strahlendem Sonnenschein trafen sich am Sonntagmorgen rund 70 Oldtimer-Freunde mit 40 Fahrzeugen, darunter diverse Ferrari-Preziosen aus den 60er, 70er und 80er Jahren. Man fühlte sich wieder einmal zurückversetzt in längst vergangene Zeiten, als würde gleich Steve McQueen um die Ecke biegen für ein, zwei Runden auf dem Golfplatz. Oder Roberto Rossellini käme mit Ingrid Bergman angefahren für einen kurzen Urlaub in den Schweizer Bergen. Oder Serien-Held Magnum müsste einen besonders kniffligen Mordfall am neunten Loch lösen.

Die Ansammlung schmucker alter Fahrzeuge – ergänzt durch ein paar neuere Modelle – zog auch einige Besucher zum Begutachten und Fotografieren an. Ins Auge stach nicht zuletzt der ausgezeichnete Zustand der meisten Klassiker. Die Golfbälle vom anliegenden Golfplatz blieben aber allesamt auf dem gepflegten Grün!

Rund ein Dutzend Club-Kolleginnen und -Kollegen hatten bereits im Resort übernachtet und das Treffen für ein verlängertes Wochenende bei schönstem Sommerwetter genutzt. Die Hotelgäste waren bereits zum Frühstück auf der herrlichen Sonnen-Terrasse, und sie mussten sich förmlich einen Ruck geben, um sich aus den Lounge-Sesseln zu erheben für eine rund einstündige gemeinsame Fahrt rund um den Greyerzersee. Dennoch nutzten die meisten Teilnehmer/innen die Möglichkeit zur gemeinsamen gemütlichen Gruyère-Rundfahrt. Im Gegensatz zur letztjährigen Rundfahrt in der Region Zürich klappte es diesmal auch mit dem Wetter. Der Ferrari-Konvoi zog viele Blicke am Straßenrand auf sich. Die Fahrt verlief ohne Schwierigkeiten – dank Roadbook mit Wort- und Bildbeschreibungen.

Im Speisesaal des Golf Resorts wartete anschließend ein leichtes Sommer-Menu auf die Oldtimer-Freunde. Von der Ostschweiz bis nach Genf hatten sich Club-Kollegen/innen auf den Weg nach Gruyère gemacht und tauschten sich nun in angenehmer Atmosphäre und bester Stimmung untereinander aus. Zwischen Hauptgang und Dessert schritten wir noch zu einem kurzen Wettbewerb rund um die Gruyère-Rundfahrt. Als Gewinner dürfen sich aber alle fühlen, die ein so schönes historisches Fahrzeug besitzen – und auch alle, denen sich die Gelegenheit bietet, wertvolle Ferrari-Klassiker für einmal ganz aus der Nähe zu bestaunen. Es bleiben schöne Fotos und Erinnerungen an seltene Preziosen, die wir hoffentlich bei anderer Gelegenheit wieder bestaunen dürfen.

(Oliver Baumann)



Ferrari Drivers of Sweden

SOMMERAUSFAHRT

SCHWEDENS HOHE KÜSTE

Vor 13.000 Jahren war das Land noch unter einer drei Kilometer dicken Eisschicht bedeckt. Nachdem das Eis geschmolzen war begann sich das Land aus dem Meer zu erheben – bis heute um etwa 300 Meter, und alle 100 Jahre steigt es um einen weiteren Meter empor.



Kilometerfresser: Auf ihren Clubausfahrten legen die Mitglieder der FDoS oft riesige Distanzen zurück.



Die Anreise von knapp Tausend Kilometer bis zu unserem Hotel am nördlichen Fuß der „Höga Kusten“-Brücke führte Anfang Juni hauptsächlich durch endlose Wälder und ausgedehnte Seenlandschaften. Am Sonntagnachmittag traf man sich auf der Terrasse des Hotels bei strahlender Sonne und einer wunderbaren Aussicht über den Fluss und die riesige Brücke. Am folgenden Morgen ging es auf schmalen und kurvenreichen Sträßchen zur Whisky-Destille der bekannten Marke „Box“, die in einer der unzähligen kleinen Buchten des Flusses Ångerman liegt. Was den schwedischen Whisky so einzigartig macht, sind die extremen Temperaturschwankungen hier am 69. Breitengrad: Von -35 Grad C im Winter bis über 30 Grad C im Hochsommer haben sie hier alles, während der Whisky in Holzfässern reift. Nach einer kleinen Kostprobe mit anschließendem Mittagessen und der darauf folgenden Jahreshauptversammlung war ein kleiner Spaziergang am Strand gerade das Richtige.

Am Dienstag, den 5. Juni, ging es weiter nördlich nach Örnsköldsvik und ins Schärengebiet nach Skagshamn, eine kleine Siedlung bestehend aus wenigen Häusern und einer Schiffsanlegestelle. Hier befindet sich Schwedens größte Produktion von fermentiertem Hering („Surströmmings“). Da dieses Jahr bereits Mitte Mai die Fangzeit zu Ende war, waren alle Heringe in gut verschlossenen Fässern eingelagert – zum Glück! Durch den Gärprozess entsteht nämlich ein ganz spezieller Duft ...

Auf der Rückreise machten wir noch kurz Halt im Nationalpark Skuleskogen, wo es ein Informationszentrum über dieses ehemalige Küstengebiet gibt. Kaum zu glauben, dass sich noch vor 9000 Jahren die Wellen an kleinen Inseln brachen, wo sich heute die Gipfel der hohen Kalottberge türmen. An den Bergspitzen ist die frühere Strandlinie zu erkennen. Eigentlich wollten wir diese Strandlinie mit eigenen Augen sehen, aber der steile Anstieg über Geröll mit voraussichtlich gut zwei Stunden Gehzeit war uns am späten Nachmittag doch eine etwas zu große Herausforderung.

(Hermann Honauer)

Fortsetzung folgt.



FERRARI OWNERS'CLUB SWITZERLAND
Focs
SEIT 1972

45. GENERALVERSAMMLUNG

ZU GAST IM DREILÄNDERECK

Am 5. Mai trafen sich die Mitglieder des FOCS in den Räumlichkeiten der Ferrari-Vertretung von Niki Hasler in Basel zur jährlichen Generalversammlung. Nach längerer Umbauzeit war die Niederlassung eine Woche zuvor der Öffentlichkeit vorgestellt worden.

Den passenden Rahmen für die 45. Generalversammlung des FOCS boten einige wunderschöne Sammlerstücke aus der Ferrari-Geschichte. Zu bewundern waren in Basel ein Ferrari 330 GTO, ein 512 M, ein LaFerrari, sowie der neue Portofino. Eine Bildpräsentation, in der nochmals an die schönsten Momente des vergangenen Vereinsjahres und an die einzelnen Veranstaltungen erinnert wurde, stimmte die Teilnehmer auf die bevorstehende Versammlung ein. Pünktlich um 10.30 Uhr begrüßte Präsident Georg Spoerli die anwesenden 46 aktiven und 12 passiven Mitglieder, den Ehrenpräsidenten Kuno Schär sowie die geladenen Gäste. Die Traktandenliste der zehnten GV unter Spoerlis Ägide wurde in der vorliegenden Form übernommen, und nach den Jahresberichten des Präsidenten und des Kassiers wurden Bericht und Jahresrechnung von den Mitgliedern einstimmig angenommen und der Vorstand entlastet. Kassier Martin Hauser stellte ein letztes Mal das Budget für das Jahr 2018 vor und gab gleichzeitig sein Ausscheiden aus dem Clubvorstand bekannt. Georg Spoerli bedankte sich bei ihm für seine lange, engagierte Tätigkeit für den Club und übergab ihm als Dankeschön ein kleines Geschenk. Als Nachfolger für dieses Amt konnte Dorian Ferrari gewonnen werden. Für ihre langjährige Arbeit im Verein durfte Nicole Schäfer einen wunderschönen Blumenstrauß entgegennehmen.
Präsident Georg Spoerli, Vizepräsident





Der imposante Neubau der Garage Niki Hasler in Basel bot dem FOCS einen stimmungsvollen Rahmen für die 45. Generalversammlung. Präsident Georg Spoeri (unten) amtiert im zehnten Jahr.







Raphael Weibel, Sekretär Thomas Thormeier und die beiden Vorstandsmitglieder Karin Wild-Alpsteg und René Künzler stellten sich zur Wiederwahl und wurden von der Versammlung bestätigt. Auch Dorian Ferrari wurde als neuer Kassier einstimmig gewählt.
Im laufenden Vereinsjahr sind verschiedene interessante Klubaktivitäten geplant. Vor jeder Veranstaltung werden den Mitgliedern detaillierte Unterlagen zugestellt, doch sei an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich auf die Herbstausfahrt in den Schwarzwald (D) am Wochenende 21.-23. September hingewiesen.
Im Anschluss an die Generalversammlung fand auf der Dachterrasse der Garage Niki Hasler AG ein Apéro mit anschließendem Lunch statt. Die anschliessend angebotene Möglichkeit der Besichtigung der neuen Räumlichkeiten stieß auf großes Interesse. Unter fachkundiger Führung konnte u.a. die Abteilung Ferrari Classiche besucht werden. Als autorisierter Ferrari-Vertragshändler bietet Niki Hasler die Zertifizierung von Straßenfahrzeugen (älter als 20 Jahre) und für Ferrari-Rennwagen jeden Alters an, einschließlich der Monoposti der Formel 1. Diese Zertifikate bescheinigen offiziell die Authentizität der Fahrzeuge und stellen gleichzeitig ein wertvolles Dokument für den Käufer im Falle eines Verkaufs dar.
In den großzügigen neuen Verkaufsräumen konnten alle aktuellen Ferrari-Modelle begutachtet werden, und auch die hell gestaltete und top eingerichtete Werkstatt verfehlte ihre Wirkung nicht.

[Text: Lilo Kistler, Fotos: Henry T. Kistler]

DIE GRÖSSE MACHT DEN UNTERSCHIED

Text & Bilder: /// Dietmar Rudolph

Wohl dem, der Platz hat. Die detailreichen Großmodelle in den Maßstäben 1:12 und 1:18 erfordern spezielle Präsentationsflächen, sonst kommen die verspielten Ideen der Modellbauer überhaupt nicht zur Geltung. Für kleinere Vitrinen haben wir aber auch wieder ein paar echte Spezialitäten in 1:43 aufgetrieben.

Der Trend zu Modellen im Maßstab 1:12 hält an, doch für die meisten Enthusiasten wird es kaum möglich sein, mit diesen Riesen eine Sammlung aufzubauen. Sie sind Solitärmodelle, die einen schönen Parkplatz verdient haben. Hinsichtlich der Details stehen ihnen die Modelle im Maßstab 1:18 nicht nach, hochwertige Miniaturen in 1:43 können aber auch gut mithalten.

Schweres Resin von GT-Spirit

In wenigen Jahren hat sich Ottomobile mit der Marke GT-Spirit zu einem der führenden Anbieter von Modellen aus Gießharz entwickelt und ist unter dem Label Z-Models Ltd. auch für andere Hersteller als Produzent sehr aktiv. Daneben werden auch unter der französischen Traditionsmarke Solido Modelle in DieCast gefertigt – eine Neuauflage der früher sehr beliebten Ferrari-Modelle in 1:43 erfolgte jedoch leider bis dato nicht.
Im Maßstab 1:12 gelten die Franzosen als Vorreiter und so darf auch ein Ferrari 250 GTO im Sortiment nicht fehlen. Beide Versionen – zuerst natürlich in Rot, dann in Silber angeboten – haben die frühere Karosserieversion mit zwei seitlichen Luftschlitzen zum Vorbild. Die Form ist sehr gut getroffen, auch feinere Details wie Haubenhalter, Türgriffe und sauber eingesetzte Leuchten sind fein ausgeführt. Die Reifen, besonders an der Hinterachse, beeindrucken durch ihre Größe und sind auf wirklich schöne Speichenfelgen aufgezogen. Ein





Seite gegenüber und nebenstehend: GT Spirit 365 GTB/4 Daytona und 250 GTO im repräsentativen Maßstab 1:12. Unten der 250 GTE 2+2, wie er 1960 vom Streckenmarschall des 24-Stunden-Rennens von Le Mans bewegt wurde (MG Model, Maßstab 1:18).

weiteres Merkmal der Ikone sind die Auspuffrohre, die die Kraft des Zwölfzylinders demonstrieren. Der Innenraum mit blauen Schalensitzen ist etwas einfacher ausgeführt, doch zum Trost gibt es ein imitiertes Holzlenkrad und das Pferdchen auf dem Hupenknopf.
Wer dem mächtigen GTO nach einer Investition von knapp unter 200 Euro ein schönes Plätzchen zugewiesen hat, findet vielleicht noch eine Plattform für den 365 GTB/4 Daytona. Bei einigen europäischen Händlern mit gelber Lackierung im Programm, wird das Modell mit seiner ausgeprägten Keilform weltweit und im GT-Spirit Webshop in originalem Rosso Ferrari angeboten. Die Meisterleistung von Pininfarina belegt das Modell mit hoher Formtreue, exakten Maßen, glattflächig eingesetzten Frontblinkern und glänzenden Chromteilen. Auch die Fünfstern-Felgen sind sehr detailgetreu, ein echtes Beispiel für gute Entwicklungsarbeit.

Italienische Spezialitäten

Aus dem umfangreichen Programm von MG-Model stechen zwei Neuigkeiten heraus. Der Ferrari 250 GT LWB „Tour de France“ (Fgst.-Nr. 0607) wurde Ende März 1957 an die Scuderia Ferrari ausgeliefert und nahm gleich im April mit Bruno Gavazzoli (Pseudonym „Madero“) an der letzten Mille Miglia teil. Leider erreichte der TdF nicht das Ziel in Brescia. Kurz danach kaufte Wolfgang Seidel den Rennwagen und wurde damit Deutscher GT-Meister in der Klasse über 1600 ccm. Das MG-Model Modell aus Gießharz im Maßstab 1:18 besitzt als eindeutiges Merkmal den dritten Scheibenwischer, der über dem oberen Fenster-rahmen der Windschutzscheibe angebracht war.
Ein weiterer Exot ist der Ferrari 250 GTE 2+2 (1287GT), der 1960 als „Pace Car“ in Le Mans dem Publikum erstmals präsentiert wurde. Er gilt als Symbol für den Start der Marke in die Welt der schnellen und komfortablen Gran-Turismo-Fahrzeuge.
Unter den Neuheiten von BBR entdeckt man weitere Spezialitäten, auch Meilensteine wie den 250 GT/L, der als eleganter Zweisitzer unter der Bezeichnung



Der 250 GT TdF im Mille-Miglia-Renntrimm. 1958 wurde Wolfgang Seidel damit Deutscher Rennsportmeister. Unten ein 275 GTB und ein 250 GT/L „Lusso“. Alle von BBR, alle im Maßstab 1:18.

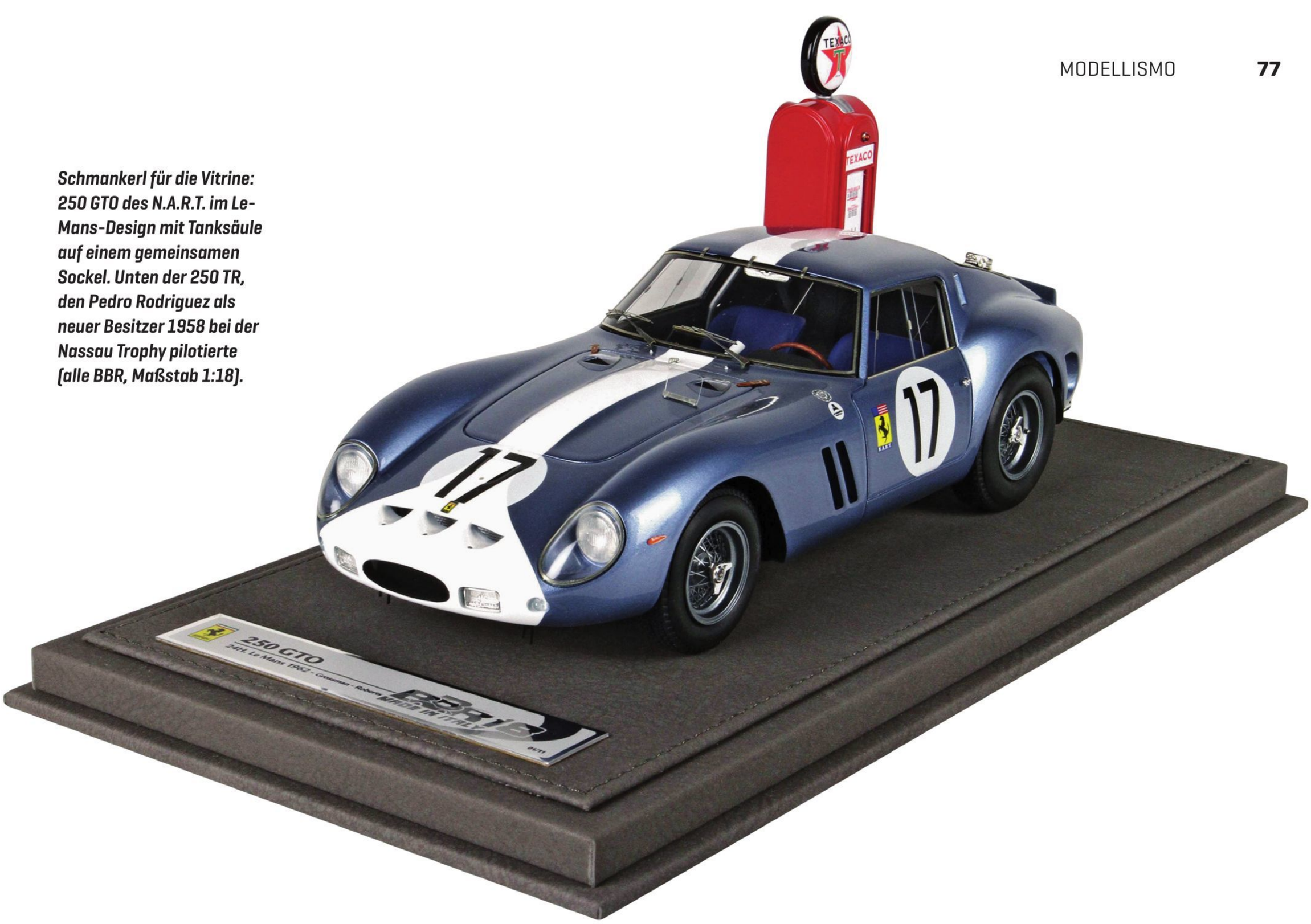
„Lusso“ für viele Kenner der schönste Ferrari überhaupt ist. Auch das BBR-Modell ist wie das Original, das als eines der Meisterwerke von Pininfarina gilt, schlichtweg perfekt gelungen. Leider durfte der Lusso nur 18 Monate lang gebaut werden, eine Tatsache, die heute die Preise für selten angebotene Originalfahrzeuge kräftig nach oben treibt. Für seinen Nachfolger, dem Ferrari 275 GTB, haben sich Alberto Balestrini und Fernando Reali, die treibenden Kräfte von BBR, auch wieder ein außergewöhnliches Modell ausgesucht. Der einzige komplett bei Pininfarina gebaute Prototyp (06437) unterscheidet sich in einigen Details vom Serienfahrzeug, das bei Scaglietti gefertigt wurde. Neben fehlender Ausstellfenster und unterschiedlichen Tür- und Haubengriffen ist der Heckdiffusor das auffälligste Merkmal. Das Privatfahrzeug von Battista Farina gilt als weltweit erstes Straßenfahrzeug, das mit diesem aerodynamischen Hilfs-











Schmankerl für die Vitrine: 250 GTO des N.A.R.T. im Le-Mans-Design mit Tanksäule auf einem gemeinsamen Sockel. Unten der 250 TR, den Pedro Rodriguez als neuer Besitzer 1958 bei der Nassau Trophy pilotierte (alle BBR, Maßstab 1:18).

mittel unterwegs war. Wer das Glück hat, ein Exemplar aus der Kleinserie von 40 Stück zu erwischen, kann sich ganz nebenbei an einer AGIP-Tanksäule erfreuen, alles edel verpackt in einem Lederkoffer.

Auch für die Rennsportfans hat BBR ein Herz. Brandneu angekündigt ist der Ferrari 250 TR (0728), der nach seinem Sieg in Le Mans von Pedro Rodriguez gekauft und in Silber umlackiert wurde. Bei der Nassau Trophy im Dezember 1958 kam der 18-jährige Mexikaner mit dem Testarossa als Zweiter ins Ziel. Die andere Neuheit, der Ferrari 250 GTO (3387GT), der für das N.A.R.T. (North American Racing Team) in Le Mans 1962 an den Start ging, ist in zwei Ausführungen erhältlich: Als Day Version mit abgeklebten Scheinwerfern oder als Night Version mit freien Frontleuchten. Hier gibt es noch eine Shell- oder eine Texaco-Tanksäule mit Sockel dazu.





Eindrucksvoll auch im kleinen Maßstab: Dino 246 GTS, 250 GT/L und 250 GT SWB von Eric Clapton (Kennzeichen TFO 599) von BBR, alle drei in verschiedenen Farben erhältlich (siehe den weißen Lusso auf der gegenüberliegenden Seite).



Neues für die 43er-Sammler

Neben 250-GT-Lusso-Modellen in verschiedenen Farben glänzt bei BBR auch wieder der Ferrari Dino 246 GTS, die Targaversion des V6-Sportlers. Das Modell ist in Gelb, Schwarz, Weiß, Metallic-Blau und natürlich in Rot erhältlich, doch sind auch hier die Stückzahlen zwischen 20 und 70 Stück sehr begrenzt. In diversen Rennausführungen ist neben dem Ferrari SF70H der Formel-1-Saison 2017 nun auch schon der aktuelle SF71H mit dem etwas seltsamen Bügel um das Cockpit erhältlich. Ein kleines Highlight, nicht nur für Musikfans, ist der Ferrari 250 SWB von Eric Clapton, natürlich mit dem vorbildgetreuen Nummernschild TFO 599.

Von M4 aus Pesaro kamen vier Neuheiten, der Ferrari 250 P (0810), Sieger der 12h von Sebring 1963 mit Surtees/Scarfiotti am Steuer, sowie der Viertplatzierte des GP von Portugal 1957 in Monsanto, der 290 MM (0606) von Ed Swaters mit Alain de Changy am Lenkrad, ein Zeitzeuge des historischen Zweikampfes Ferrari-Maserati.

Das neue Modell des Ferrari 275 GTB/4 hat den Teilnehmer der 24h von Daytona 1969 (9063) zum Vorbild. Obwohl mit 132 Runden weit hinter dem siegreichen Lola T 70 auf Platz 23 im Ziel, reichte es für Sam Posey und Ricardo Rodriguez zum Klassensieg der GT-Klasse bis 5 Liter Hubraum. Eine US-Version des Ferrari 308 GTS in Schwarz schließt die Ferrari-Neuheiten von M4 ab.



Ein herzliches Dankeschön für die Unterstützung geht an Steffie Jesse (GT-Spirit), Carlo Pretaroli (Car Model), Fernando Reali (BBR), Michele Grassini (M4) und Jennifer Kiunke (Model Car World).

Unten: Nur echt mit Cockpitbügel: Der aktuelle SF71H von BBR. Darunter ein Ferrari 250 P (30), ein 275 GTB/4 (41), ein 290 MM (19) und ein schwarzer 308 GTS (US-Version) von M4 im Maßstab 1:43.











VORSCHAU AUF HEFT 4/2018

Erscheinungstermin 30.11.2018 | Anzeigenschluss 06.11.2018

Der ereignisreiche Sommer mit seinen unzähligen interessanten Veranstaltungen hat uns wieder einmal in Verlegenheit gebracht: Am Ende war kein Platz für alles, was wir uns vorgenommen hatten, sodass wir Sie auf die nächste Ausgabe vertrösten müssen. Aber so können Sie sich jetzt schon freuen auf ein großes Feature zum 50. Geburtstag des Daytona, der wie kaum ein Sportwagen vor ihm eine ganze Generation von jungen und jung gebliebenen Männern um den Schlaf gebracht hat. Gregor Schulz hat sich Gedanken über die Legende gemacht und erzählt die Geschichte des Spät-68ers, der letzten konservativen Sportwagen-Konstruktion.

Gleichzeitig gilt es aber auch, ein trauriges Ereignis in unser Gedächtnis zurückzurufen: Am 8. Juni jährte sich zum 50. Mal der tragische Unfall von Ludovico Scarfiotti beim Bergrennen am Berchtesgadener Rossfeld. Der langjährige Ferrari-Werksfahrer wurde allzu oft instrumentalisiert – von seinem Renningenieur, vom Commendatore und von der italienischen Presse, die ihm um jeden Preis eine mörderische Rivalität mit seinem Teamkollegen Lorenzo Bandini andichten wollte. Etienne Bourguignon zeichnet Scarfiottis bewegte Karriere in der Scuderia Ferrari nach und lüftet so manches Geheimnis.

Der Sommer 2018 hält sicher noch so manche Überraschung parat, und so möchten wir uns an dieser Stelle mit Versprechungen lieber etwas zurückhalten. Dafür bitten wir Sie, unserem Sebastian die Daumen zu drücken und ihm Glück zu wünschen – Pech und Pannen haben wir in diesem Jahr schon genug erlebt!

In der nächsten Ausgabe:
Ludovico Scarfiotti und
50 Jahre Daytona
(Fotos: McKlein, Kuni)





IMPRESSUM

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

Herausgeber: Franz-Christoph Heel

Redaktionsleitung: Peter Braun

Redaktionsanschrift:
Friesenheimer Str. 18, 68169 Mannheim
Tel.: 0621 712202, Fax: 0621 7152437
p.braun@heel-verlag.de

Freie Mitarbeiter, Berater und Fotolieferanten:
Pia und Jean-Marc Antoine, Gunther Asshauer, Andreas Beyer, Andreas Birner, Keith Bluemel, Etienne Bourguignon, Dr. Sven Girgensohn, Dr. Wolfgang Hörner, Lilo u. Henry T. Kistler, Thomas Kunert („Kuni"), Arnaud Meunier, Vincenzo Romeo, Dietmar Rudolph, Rainer W. Schlegelmilch, Gregor Schulz, Konrad Skura, Marco Vitali, Matteusz Zuchowski

Verlagsleiterin Zeitschriften: Sabine Blüm

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

Anzeigenpreise: Es gilt die Anzeigenpreisliste 2018.

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

Preise und Erscheinungsweise:
MARANELLO WORLD erscheint alle drei Monate zum Preis von EUR (D) 6,50 · CHF 11,50 · EUR (A) 7,25 · EUR (L)/EUR (B) 7,80 · EUR (I) 8,50.
Der Preis für ein Jahresabonnement (vier Ausgaben) beträgt im Inland EUR 24,00 inkl. Versandkosten (Europa: EUR 31,36; restliches Ausland auf Anfrage).
Das Abonnement ist nach Ablauf des Bezugszeitraumes jederzeit zur nächst erreichbaren Ausgabe kündbar. Ansonsten verlängert sich der Bezugszeitraum um weitere 12 Monate.

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

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

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

Design und Layout: HEEL Verlag GmbH, Axel Mertens

Litho: gb-s Mediendesign, Königswinter

Druck: LSC Communications Europe Sp. z o.o., Krakau/Polen

Postvertriebskennzeichen: 19089

ISSN: 2367-3672

Gerichtsstand: Königswinter

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

Datenschutzerklärung: ds.heel-verlag.de

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

JETZT GRATIS-PRÄMIE SICHERN!*



IHRE VORTEILE:

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

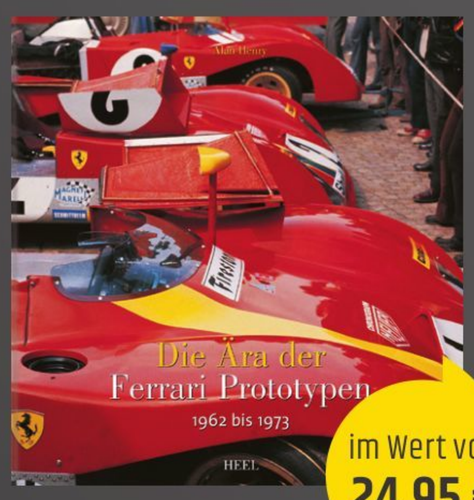
1-JAHRES-ABO: € 24,– + PRÄMIE



im Wert von 9,99 €

Rekord Autos

2-JAHRES-ABO: € 48,– + PRÄMIE



im Wert von 24,95 €

Die Ära der Ferrari Prototypen

oder



im Wert von 24,99 €

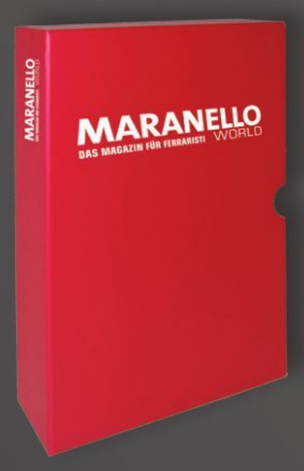
MARANELLO World Wandkalender 2019, 595 x 480 mm

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

BEQUEM BESTELLEN:

Abonnements / Geschenkabonnements:
» Tel.: +49 (0) 6123 9238-277
» E-Mail an aboservice-mw@vuservice.de
Bestellcode MW318

Fehlende Ausgaben / Sammelschuber:
» Tel.: +49 (0) 531 7088560
» www.heel-verlag.de



Sammelschuber aus Efalin Feinleinen € 14,95

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

HUBLOT



HUBLOT
BOUTIQUES
BERLIN • FRANKFURT • MUNICH

hublot.com • • • •

Ferrari

Techframe Ferrari Carbon Yellow.
Gehäuse aus Karbonfaser, inspiriert vom ikonischen Design des Automobilherstellers. Eine innovative Uhr, gefertigt von Hublot und ausgestattet mit einem manufaktureigenen Tourbillon Chronograph Mono Pusher mit 5 Tagen Gangreserve. Armband aus Kautschuk. Limitiert auf 70 Exemplare.