

# MARANELLO

DAS MAGAZIN FÜR **FERRARISTI**

*World*



**FORMEL 1**

Vettel nur Vize

**488 PISTA SPIDER**

Stärkster Spider aller Zeiten

**LODOVICO SCARFIOTTI**

Eine unvollendete Karriere

**MONZA SP1/SP2**

NEUES MODELLSEGMENT:  
FERRARI ICONA



**365 GTB/4 DAYTONA**

50 JAHRE – ATTRAKTIVER DENN JE



**CONCOURS D'ELEGANCE**

Ferrari Modulo rockt Pebble Beach

**FESTIVAL OF SPEED**

Goodwood macht seinem Namen Ehre

**MODELLISMO**

Ferrari in allen Größen

*Padre*  
*Figlio*®

Organized by H A P P Y F E W R A C I N G™

# FATHERS+SONS+FERRARIS

*Provence*

18-20 OCTOBER 2019

NOT TWICE THE SAME MODEL  
**APPLY NOW!**

+INFO → [www.RadunoPadreFiglio.com](http://www.RadunoPadreFiglio.com)



## LIEBE FERRARISTI,

beim Capital Markets Day verkündete Ferrari am 18. September 2018 seinen Aktionären die Produkt- und Vertriebs-Strategien für die nächsten vier Jahre. Investoren dürfen sich auf ein sattes Wachstum freuen, das, wie Marketing- und Vertriebschef Enrico Galliera ankündigt, in erster Linie durch eine Ausweitung der Modellpalette ins Segment der alltagstauglichen viersitzigen Sportnutzfahrzeuge erwirtschaftet werden soll – die griffige Abkürzung mit den drei Großbuchstaben darf man ja in Gegenwart des neuen Ferrari-Geschäftsführers Louis C. Camilleri nicht mehr aussprechen.

„Purosangue“ soll das neue Modellsegment heißen, „Vollblüter“, und es wird sich einreihen in die Kategorie Gran Turismo, die bis 2021 eine komplette Hybrid-Modellpalette anbieten soll. Die Kategorie Sportwagen mit ihren fahraktiven Zweisitzern für Straße und Rennstrecke wird ebenfalls mit neuen Technologien hochgerüstet und soll die Führungsposition von Ferrari in diesem Segment zementieren. Erheblich aufgewertet wird die „Special Series“ mit ihren limitierten Editionen und Einzelstücken, die seit wenigen Monaten um die exklusiven Modelle der Linie „Icona Ferrari“ ergänzt wird. Die beiden ersten Modelle, Monza SP1 und SP2, waren dem Vernehmen nach schon bei ihrer Premiere am Pariser Automobilsalon auf Jahre hinaus ausverkauft.

Con saluti cordialissimi

Franz-Christoph Heel

## IN DIESER AUSGABE

### VETTEL WIEDER VIZEWELTMEISTER EISKALT ABGERECHNET



20

### MOTORSPORT

- 20 FORMEL 1: JEDE MENGE VERPASSTER CHANCEN**  
Nach einer starken ersten Saisonhälfte verließen Sebastian Vettel Form und Fortüne. Kimi Räikkönen schenkte der Scuderia zum Abschied noch einen Sieg.
- 26 FERRARI ICONA: MONZA SP1 UND SP2**  
Die beiden offenen Barchetten eröffnen Ferrari ein neues Modellsegment und eine neue Klientel. Schnell und offen fahren? Ja sicher! Aber bitte mit Helm!

### DIE FERRARI-IKONE WIRD 50 HAPPY BIRTHDAY, DAYTONA!



32

### TECHNIK UND TRADITION

- 14 VIELE FERRARI AUF DEN US-AUKTIONEN**  
Der Markt für klassische Ferrari pendelt zwischen Rekordsummen und „nicht verkauft“. Am Angebot kann's nicht liegen, denn das ist nach wie vor gut, wovon wir uns in Monterey überzeugen konnten.
- 32 JUBILÄUM: DER DAYTONA WIRD FÜNFZIG**  
Zur Feier des runden Geburtstags nahmen wir zwei Exemplare – ein sehr frühes mit Plexi-Front und ein recht spätes mit Klappscheinwerfern – auf eine Spritztour durch die Kasseler Berge.

## FERRARI IN PEBBLE BEACH SPORTLICH IST DAS NEUE ELEGANT



42

### ELEGANZ

#### **42 BERICHT VOM 68. CONCOURS IN PEBBLE BEACH**

Alle Jahre wieder pilgern die Sammler mit ihren schönsten Stücken an die US-amerikanische Pazifikküste, um sich am Applaus der Zuschauer und an den neidvollen Mienen der Mitbewerber zu ergötzen.

#### **72 GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED: VERY BRITISH!**

Der Wettergott meinte es fast zu gut mit den High-speed-Jüngern, die sich Mitte Juli auf der Bergrennstrecke vor Goodwood House ein Stelldichein gaben. Trotz Porsche-Jubiläum kamen Ferrari-Fans auf ihre Kosten.

## DIE STEILE KARRIERE DES BERGKÖNIGS LODOVICO SCARFIOTTI



48

### LEIDENSCHAFT

#### **48 PILOTI, CHE GENTE: LODOVICO SCARFIOTTI**

Vor fünfzig Jahren starb der König des Bergrennsports kurz nach seinem Wechsel zu Porsche. Wäre er doch nur bei Ferrari geblieben!

#### **60 FERRARI-CLUBSZENE EUROPA**

Der Ferrari Club Deutschland feierte sein 40. Jubiläum, die Österreicher hatten die Welt zu Gast, die Schweizer besuchten Maranello oder machten Picknick, und die Schweden gingen auf große Fahrt.

#### **76 MODELLISMO**

Der Bogen der Neuvorstellungen zieht sich quer durch alle Maßstäbe, vom halben Meter Renntransporter bis zum winzigen California Spider in H0.

Träume brauchen Sicherheit.



**Aachen  
Münchener**



Ihr Versicherungsspezialist für  
Fahrzeuge aller Art.

Alle Rechte vorbehalten  
AachenMünchenerVersicherung AG

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

## LESERFORUM

### 250 GTO zu billig?

Der von Ihnen angekündigte Auktionsrekordpreis für den 250 GTO (3413GT) blieb ja hinter den Erwartungen zurück. Aber wahrscheinlich ist der Bruch der 100-Millionen-Schallmauer nur aufgeschoben.

Jens Kochmann, per E-Mail

**Ganz Ihrer Meinung! Lesen Sie dazu auch die Auktionsberichte von Monterey ab Seite 14 [Red.]**



### Ferrari-Buch von Marc Newson

Ein erfrischender Verriss – vielen Dank für die ehrliche Buchkritik in der letzten Ausgabe! Als Ferrari-Kunde ist man ja Kummer gewöhnt, aber inzwischen fühle ich mich wirklich nur noch über den Tisch gezogen angesichts der Preise, die man mir zur Gestaltung meines Hobbies abknöpft.

Matthias Surer, per E-Mail

### F1-Chassisnummern 2017

Ein ganz toller Service für uns Sammler und Archivare! So etwas wünsche ich mir von einem Ferrari-Fachmagazin! Mehr davon!

Thomas Fischer-Klemt, Aschaffenburg



## RABATTAKTION ZUM JAHRESENDE

Gute Kfz-Versicherungen gibt es einige. Was die AachenMünchener Versicherung auszeichnet, ist die Tatsache, dass sie auch bei einem Ferrari niedrige Selbstbeteiligungen für Voll- und Teilkasko anbietet: Wo andere mindestens 5000 oder gar 10.000 Euro Selbstbehalt zur Bedingung machen, sobald ein springendes Pferdchen am Kühler prangt, begnügt sich die AM mitunter schon mit 2500 oder 1000 Euro Selbstbeteiligung.

Versicherungsberater Herbert Klink von der Regionaldirektion hat uns darauf hingewiesen, dass es bei Abschluss einer Unfallversicherung einen Nachlass von 10% auf die komplette Auto-Prämie aller bei der AM versicherten Pkw gibt. Nähere Informationen telefonisch unter 08433 389 oder per E-Mail an Herbert.Klink@allfinanz-dvag.de

## Grand Basel

### Luxuriöse Klassiker-Präsentation

Die Messehallen im Zentrum der Schweizer Stadt im Dreiländereck zwischen Schweiz, Frankreich und Deutschland beherbergen sonst internationale Kunstausstellungen (Art Basel) oder Weltmessen für Uhren und Schmuck (BASELWORLD). Am langen Wochenende vom 6.-9. September war die leergeräumte erste Etage der Haupthalle mit kostbaren und sehenswerten Klassikern bestückt. Dazwischen blieb üppig Platz für Zuschauermassen, die am Ende aber gar nicht kamen. War das nun eine Verkaufsmesse, eine Raritätenschau oder gar eine künstlerische Installation? Die Auswahl der Autos – inklusive zahlreicher Ferrari – war wirklich sehenswert. Aber finanziell dürfte sich der Aufwand für den Veranstalter kaum gelohnt haben. Schade eigentlich..



## FERRARI LIMITED EDITION

Die jüngste Kooperation von Ferrari mit dem italienischen Schuhhersteller Berluti wendet sich an den Gentleman Driver und bezieht ihre Inspiration von den jüngst vorgestellten „Icona“-Modellen Monza SP1 und Monza SP2. Die schwungvolle Linienführung ist allen drei Schuhmodellen gemeinsam – dem Slipper, dem Oxford und der Chelsea-Stiefelette. Und ein bisschen Ferrari-Technologie steckt auch drin: Der für die Schuhsohle verwendete Nähfaden („Twill 2x2“) besteht aus Karbonfaser und kommt auch in Ferrari-Interieurs zum Einsatz.



# DRIVEN BY ENZO

## INSIDE MARANELLO

Noch bis März 2019 läuft im Museo Ferrari in Maranello die Ausstellung über Ferrari-Modelle, die der Gründer Enzo Ferrari selbst bewegte. Der Überlieferung nach hat der Commendatore bis ins hohe Alter jedes neue Modell persönlich Probe gefahren und gegenüber den Ingenieuren nicht mit seiner Meinung hinter den Berg gehalten. Zwar beschäftigte Ferrari ab 1969 einen eigenen Chauffeur, doch auch dieser war gehalten, dem Chef die Vorzüge der neuen Autos schmackhaft zu machen. Die Ausstellung „Driven by Enzo“ gruppiert einige von Ferraris Lieblingsautos in einem abgetrennten Bereich des Museums, und wie man sich in Anbetracht der Leibesfülle des Commendatore unschwer ausrechnen kann, sind dies hauptsächlich die eleganten Sportler mit vier Sitzen, vom 250 GT 2+2 aus dem Jahr 1960 über die erfolgreiche Baureihe 400/412 aus den späten siebziger Jahren bis zum 456 GT, einem der letzten Entwürfe, die Enzo Ferrari vor seinem Tod 1988 noch persönlich abgezeichnet hat. Mehr Informationen unter [www.musei.ferrari.com](http://www.musei.ferrari.com).



*Das Ferrari-Museum in Maranello steht diesen Winter ganz im Zeichen der eleganten Viersitzer, wie Enzo Ferrari sie schätzte.*



FERRARI VERTRAGSPARTNER

## Autohaus Gohm GmbH

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

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

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

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

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

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

X-RAY ART VON NICK VEASEY

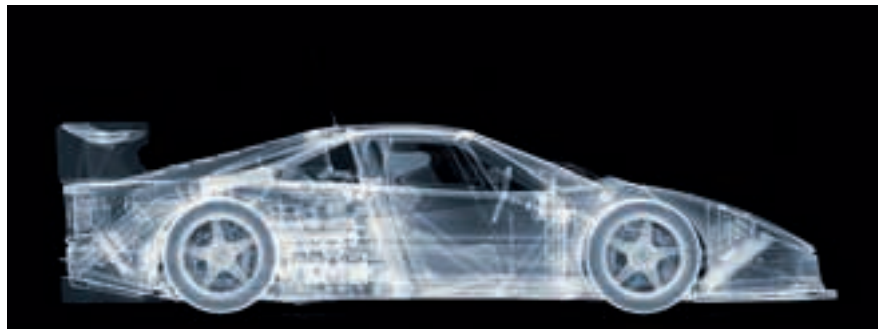
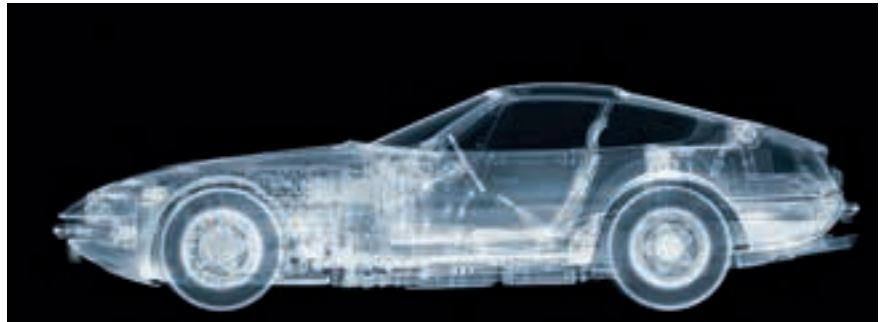
# FERRARI TRANSPARENT

**Wenn Kunst und Technik einander begegnen, dann beginnt eine überraschende Verwandlung ...**

**D**er 1962 in London geborene Künstler Nick Veasey hat die Röntgentechnologie als Werkzeug und Plattform für seine gestalterische Arbeit entdeckt. Durch seinen „Durchblick“ schenkt er den Objekten des Alltags eine neue faszinierende Ästhetik.

Nick Veasey geht den Dingen auf den Grund. Ihn interessiert nicht die Fassade, er blickt dahinter. Und gewährt uns mit seiner künstlerischen Röntgentechnologie den Blick ins Innere von Gegenständen des Alltags. Mit ihm entdecken wir Details, die uns sonst verborgen blieben. Das Innenleben eines Autos gewinnt so eine Vielschichtigkeit, die nicht nur Technikbegeisterte überrascht und fesselt. Strukturen werden greifbar, technische Muster entwickeln einen visuellen Reiz.

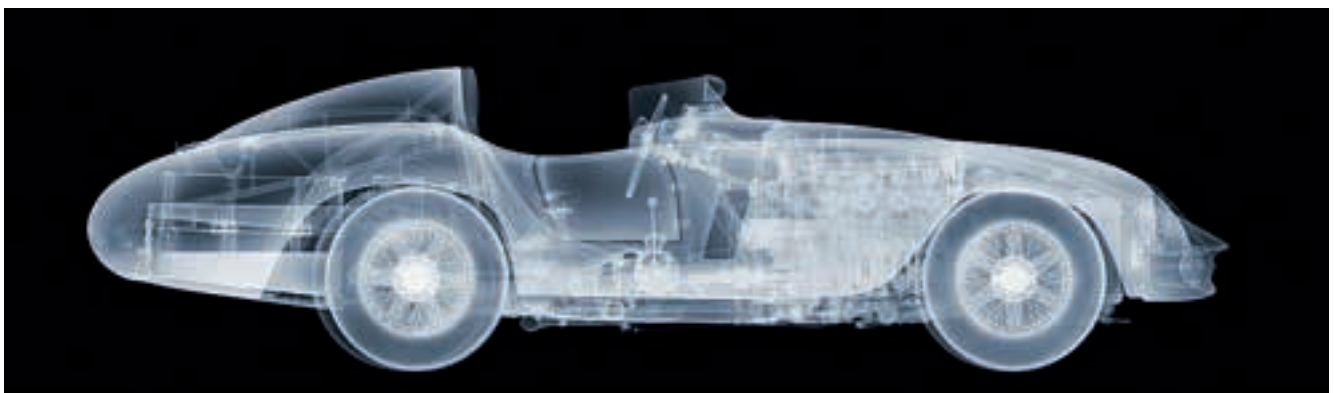
Während andere Künstler im Atelier gestalten, hat Nick Veasey ein eigenes Strahlenlabor in der englischen Grafschaft Kent. Seine außergewöhnlichen Arbeiten entstehen unter strengen Sicherheitsbestimmungen. Filigrane Details werden im X-Ray sichtbar und öffnen die Augen für das Verborgene. Mit



Nick Veasey tauchen wir in eine andere, spannende Dimension unserer Wahrnehmung ein.

Als Rupert Roth „seine“ 72er Corvette zum ersten Mal als Röntgenbild sah – in Originalgröße! – war es um ihn geschehen. Seit 2017 vertritt er Nick Veasey und präsentiert die Car Edition auf dem deutschen Markt. Die Motive sind in verschiedenen Größen erhältlich und zu meist streng limitiert. Nähere Informationen gibt es unter [www.rupert-roth.de](http://www.rupert-roth.de).

*Hinter dieser faszinierenden Kunst steckt hochkarätige Strahlentechnik: Nick Veasey unterhält in seinem Atelier einen der größten Röntgen-schirme und kann neben Autos sogar Flugzeuge „durchleuchten“.*





## FINALI MONDIALI 2018

# GRANDE SPETTACOLO

**A**m ersten Novemberwochenende trafen sich über 50.000 Ferrari-Fans und aktive Ferraristi im Autodromo Nazionale di Monza zur traditionellen Ferrari-Saisonabschlussfeier. Der prallvolle Zeitplan sah unter anderem die letzten Wertungsläufe der vier weltweiten Challenge-Rennserien sowie die abschließenden Rennen um die internationale Weltmeisterschaft der Gentleman-Rennserie vor. Dazu kamen Demonstrationsläufe und Trainingsfahrten der Serien FXX und F1 Clienti.

Am Abschlusstag wohnten Ferrari-CEO Louis Camilleri, Scuderia-Rennleiter Maurizio Arrivabene und Ferrari-Marketingchef Enrico Galliera dem Spek-



takel bei, das die insgesamt vier Formel-1-Rennwagen (Typ F60) auf der Rennstrecke ablieferten, präsentiert von Marc Gené, Giancarlo Fisichella, Andrea Bertolini und Davide Rigon. Letztere be-

wegten an dem Wochenende auch verschiedene 488 GTE aus der World Endurance Championship (WEC) und 488 GT3 aus der International GT Open und der Pirelli World Challenge.

# NOVITEC

Performance Motor Tuning  
Fahrwerkskomponenten  
Aerodynamik  
Rad/Reifen Kombinationen



**NOVITEC GROUP**

D-87778 Stetten · Fon +49(0)8261/75995-0 · info@novitec.com · www.novitec.com

**PERFORMANCE EN VOGUE**

performed by 

**MITMACHEN  
UND GEWINNEN!**

# **WEIHNACHTSGEWINNSPIEL**

Beantworten Sie uns einfach folgende Frage:

Wie heißt das neue Ferrari-Modellprogramm, in dem streng limitierte Sondererien wie der Monza SP1 oder SP2 ihre Heimat finden?

- 1) Rossa    2) Cultura    3) Icona    4) Eleganza

Schreiben Sie ihre Antwort auf eine Postkarte und schicken Sie diese bitte bis zum 31.12.2018 an: MARANELLO World, Pottscheidt 1, 53639 Königswinter  
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



## **EINE KRONSEGLER AUTOMATIKUHR**

**WERT: 835 EURO**

Newton manifestierte die Zeit als absolute physikalische Größe, die unabhängig vom Himmelskosmos existiert. Die komplexen schnellschwingenden „Principia Mathematica“ Automatikuhren mit Saphirglas zeigen u.a. die Kraft  $F=m \cdot a$  der Aufzugsfeder und symbolisieren den 24 Std. Gravitationslauf Sonne/Mond.  
[www.kronseglers.de](http://www.kronseglers.de)

## **ZWEI WERKZEUGKOFFER**

**WERT: JE 649 EURO**

Der Tweracs Koffer mit seinen vier Ladestationen beinhaltet Akku-Tools, die handlich und leistungsstark sind: Heißklebepistole, Tacker, Bohrschrauber und Stichsäge. Praktisch: alle vier Tools werden nur über ein Kabel geladen! Vorwerk verlost 2 der 4-in-1 Koffer im Wert von jeweils 649 €. [www.vorwerk-tweracs.de](http://www.vorwerk-tweracs.de)



## **Rhön Park Hotel** AKTIV RESORT



## **URLAUB IM RHÖN PARK AKTIV RESORT.**

**WERT: 600 EURO**

Verlost werden 3 Übernachtungen im UNESCO Biosphärenreservat für zwei Erwachsene inkl. Vital-Halbpension. In Deutschlands geografischer Mitte liegt das Rhön Park Hotel Aktiv Resort mit großem In- und Outdoorpool und modernen Apartments, die mit Hotel-Tablets ausgestattet sind!  
[www.rhoen-park-hotel.de](http://www.rhoen-park-hotel.de)

## BIBLIOTECA

### NEUER MARANELLO-KALENDER VON HEEL

Alle Jahre wieder begeben wir uns auf die Suche nach einem stilvollen Begleiter durch die kommenden 12 Monate, der sich diskret an die Wand von Büro oder Werkstatt schmiegt und uns bei jedem Blick mit einem Bildmotiv erfreut. Unser eigener Verlag produziert seit 20 Jahren einen Kalender mit perfekt inszenierten Ferrari-Motiven – eigentlich viel zu schade zum Abreißen und Wegwerfen am Ende des Jahres. 14 Seiten Kunstdruck, Spiralbindung, 595 x 480 mm, 24,99 Euro, zu beziehen über [www.heel-verlag.de](http://www.heel-verlag.de)



### HISTORISCHER RENNSPORT VON MCKLEIN

Der Motorsport der 50er, 60er und 70er Jahre war eine abenteuerliche Zeit. Der komplett in schwarz-weiß gehaltene Kalender „Motorsport Classic 2019“ von McKlein fängt diese Faszination in Form von 25 faszinierenden Motiven ein: Jeden Monat stehen zwei spektakuläre Motive zur Auswahl, die die gesamte Bandbreite des Motorsports abdecken. Und Ferrari spielt dabei eine wichtige Rolle! Format 67 x 48 Zentimeter, zu beziehen über [www.rallyandracing.com](http://www.rallyandracing.com) für 39,90 Euro.



### KFZ Sondertarife für

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

### Firmen- und Industrierversicherung

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

### Fragen Sie den Spezialisten!

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

**Allianz** 

Generalvertretung

**Max Schneider**



Zentrale Deuerling:

Regensburger Straße 2 | 93180 Deuerling

Tel. 09498 9403-0 | Fax 09498 940320

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

[maximilian.schneider@allianz.de](mailto:maximilian.schneider@allianz.de)

[www.max-schneider-allianz.de](http://www.max-schneider-allianz.de)

Büro Regensburg im Maserati-Landrover-Zentrum:

Walhallaallee 20 | 93059 Regensburg

Tel. 0941 49088-72

Mo. - Fr. 9 - 13 Uhr

## 488 PISTA SPIDER

# NACH OBEN OFFEN

**Nach seiner Weltpremiere in Pebble Beach feierte der neue 488 Pista Spider sein europäisches Debüt im Oktober auf dem Pariser Autosalon. Das 50. offene Sportwagenmodell des Cavallino Rampante ist der leistungsstärkste Serien-Spider in der Ferrari-Geschichte.**



**D**arauf hatten die Fans gewartet: Nach dem umwerfenden 488 Pista, der mit atemberaubenden Fahrleistungen und einem stilistisch geschärften Profil die Herzen der ambitionierten Sportfahrer höher schlagen lässt, kommt nun die Spider-Version der kompromisslosen Mittelmotor-Fahrmaschine. Mit einer Leistung von 720 Pferdestärken (530 kW) ist der 488 Pista Spider der potenteste offene Serien-Ferrari aller Zeiten. Der 3,9-Liter-Biturbo-V8, der vor Kurzem zum dritten Mal in Folge zur „International Engine of the Year“ gekürt wurde, mobilisiert 50 PS mehr als der normale Spider. Damit ermöglicht er dem 488 Pista Spider einen Beschleunigungswert von 0-100 km/h in 2,85 Sekunden und eine Rundenzit in Fiorano von nur 1.21,5 min.

### Weniger Gewicht

Die Innovationen beschränken sich jedoch nicht allein auf eine höhere Leis-



*Innen nicht viel anders als der 488 Pista, aber mit mehr Raum nach oben. Er ist der stärkste Spider in der Ferrari-Geschichte.*

tung – sie sorgen für eine deutliche Gewichtsreduzierung, und es gibt noch mehrere Neuerungen in den verschiedensten Bereichen. Neue Lufteinlässe, wie sie für den 488 Challenge entwickelt wurde, sind von den Flanken nach hinten in den Heckspoiler-Bereich gewandert, sodass mehr und kühlere Luft angesaugt werden kann. Durch die Verlegung der Lufteinlässe wurde überdies

Platz geschaffen für einen größeren Ladeluftkühler vor den Hinterrädern. Der 488 Challenge liefert auch die Turbolader mit integrierten Drehzahlsensoren, die dank einer speziell entwickelten Regelstrategie noch schneller anspringen als beim 488 Spider.

Durch den Einsatz einer leichteren Kurbelwelle und Schwungscheibe sowie Pleueln aus Titan – alles Technologien

aus der Formel 1 – konnte das Gewicht des Motors um 18 kg reduziert werden. Spezielle Ventile und Ventilfedern tragen zusammen mit einem neuen Nockenprofil ebenfalls zu der gesteigerten Leistung des Motors bei. Der neue Drehzahlbegrenzer greift wie bei einem Rennmotor nicht weich, sondern schlagartig ein (bei der Nenndrehzahl von 8000/min). Außerdem wurde im RACE-Modus des Manettino die Schaltdauer um weitere 30 Millisekunden verkürzt.

### Weniger Ablenkung

Die Rohkarosserie besteht aus ultraleichten Materialien wie Karbonfaser für die Motorabdeckung, die Stoßfänger vorne und hinten sowie den Heckspoiler, oder Lexan für die Heckscheibe. Zum ersten Mal bei Ferrari gibt es auch eine optionale einteilige 20-Zoll-Felge aus Karbon, die etwa 20 % leichter ist als die Leichtmetall-Schmiedefelgen, die bei



diesem Modell zur Standardausstattung zählen.

Der Innenraum lockt Sportfahrer mit der Kargheit eines Rennwagen-Cockpits. Die umfassende Verwendung leichter, technischer Materialien wie Karbonfaser und Alcantara passt ausgezeichnet zu der sorgfältigen Gestaltung mit kont-

rastierenden Nähten sowie Trittblechen und Fersenstützen aus Aluminium. Der Fahrerbereich wurde durch zwei neu entwickelte Instrumenten-Cluster aus Karbonfaser um die Hauptinstrumente herum erweitert. Statt eines Handschuhfachs gibt es kleine Taschen an der Rückseite der Sitzlehnen.



## DER KALENDER FÜR FERRARISTI



Best of Maranello 2019 | 14 Seiten Kunstdruck | 595 x 480 mm | ISBN: 978-3-95843-645-9 | 24,99 €

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

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



HIGHLIGHTS DER AUKTIONEN VON MONTEREY

# ANGEBOT UND NACHFRAGE

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

Im Rahmen der «California Speed Week» wurden vom 23.-25. August 2018 von den Auktionshäusern RM Sotheby's, Gooding, Bonhams, Mecum, Russo and Steele und World Wide an verschiedenen Orten rund um Monterey insgesamt 150 Ferrari zum Verkauf angeboten. Das absolute Highlight war natürlich der Ferrari 250 GTO (Fgst.-Nr. 3413GT), der bei RM Sotheby's mit über 48 Millionen Dollar (rund 42 Mio. Euro) einen neuen Auktionsrekord für Autos aufstellte.



## RM SOTHEBY'S MONTEREY, 24. UND 25. AUGUST

Von den bei RM Sotheby's in der Auktion angebotenen 29 Ferrari wurden 23 verkauft. Den absoluten Rekordpreis erzielte der Ferrari 250 GTO (3413GT, Bj. 1962), für den der neue Besitzer mehr als 48 Millionen Dollar bezahlte, genau 48.405.000 \$. Dies ist der höchste je in einer Auktion bezahlte Preis für ein Fahrzeug. Ob dieser Preis in absehbarer Zeit noch übertroffen wird, ist ungewiss, aber möglich.

Erstmals wurden von RM Sotheby's in einem „Private Sale“ zusätzliche Fahrzeuge zum Verkauf angeboten, darunter auch

vier ausgesuchte Ferrari. Ein Private Sale hat den Vorteil, dass private Gebote entgegengenommen werden und am Ende nicht öffentlich bekannt gegeben wird, ob und zu welchem Preis das Fahrzeug verkauft wurde. Zwei der Highlights dieses Private Sale waren der Ferrari 275P (0816, Bj. 1963) und ein Ferrari 250 GT Pinin Farina Spider Serie 1 (0705GT, Bj. 1957). Weitere hohe Verkaufspreise bei RM Sotheby's: 3.305.000 \$ erzielte der LaFerrari (206449, Bj. 2014). 1.792.000 \$ musste der neue Besitzer für ein 250 GT Cabriolet Serie II (2587GT, Bj. 1961) bezahlen. 1.710.000 \$ kostete der Ferrari 250 GT Lusso (4393, Bj. 1963), und ebenfalls 1.710.000 \$ erzielte der F40 (87041, Bj. 1990).



Im Private Sale angeboten wurden bei RM Sotheby's ein 250 GT Pininfarina Spider S1 und ein 250P/275P (oben). Der 250 GT SWB wurde nicht verkauft.

## BONHAMS CARMEL VALLEY, 24. AUGUST

Von den bei Bonhams angebotenen 15 Ferrari konnten elf verkauft werden.

Unter die Top Ten schaffte es dieses Jahr nur ein Ferrari: 1.682.500 \$ bezahlte der Käufer für das 250 GT Cabriolet Serie II (2039GT, Bj. 1960). 785.000 \$ kostete ein F12 tdf (217723), und immerhin 373.500 \$ ließ sich der neue Besitzer seinen dunkelblauen Ferrari 246 GT Dino (03496) kosten.



## Mario Bernardi Klassische Automobile GmbH



Ferrari 330 GTC

<b>Alfa Romeo 2600 Spider</b> 1962 anthrazit/schwarz	<b>Ferrari 330 GT America</b> 1964 dkl.-blau/dkl.-blau	<b>Ferrari 365 GTB/4 Daytona</b> 1972 celeste/schwarz
<b>Ferrari 212 Export Vignale Berlinetta</b> 1951 hellblau/beige	<b>Ferrari 275 GTB/2 Longnose</b> 1965 celeste/dunkelrot	<b>Ferrari 365 GTC/4</b> 1972 dunkelbraun/beige
<b>Ferrari 250 GT Boano</b> 1956 dunkelblau/blau	<b>Ferrari 275 GTS</b> 1966 silber/schwarz	<b>Ferrari 365 GTB/4 Daytona</b> 1973 nocciola/beige scuro
<b>Ferrari 250 GT Pininfarina Coupé</b> 1960 rot/schwarz	<b>Ferrari 275 GTB/4</b> 1967 anthrazit/schwarz	<b>Ferrari 456 GT</b> 1995 rosso monza/schwarz
<b>Ferrari 250 GT Cabrio Pininfarina Serie II</b> 1960 silber/rot	<b>Ferrari 330 GTC</b> 1967 rot/schwarz	<b>Ferrari 430 GT 3</b> 2007 rot/blau
<b>Ferrari 250 GT/L Lusso</b> 1964 silber/rot	<b>Ferrari 330 GTC Daytona Spyder</b> 1968 anthrazit/schwarz	<b>Lamborghini Miura P 400</b> 1968 dunkelblau/beige
	<b>Ferrari 365 GTS/4 Daytona Spyder</b> 1971 rot/beige	<b>Mercedes 300 SL Roadster</b> 1960 dunkelblau/rot

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



## GOODING & COMPANY PEBBLE BEACH, 24. UND 25. AUGUST

Von den von Gooding & Company zum Verkauf angebotenen 25 Ferrari fanden 22 einen neuen Besitzer. Der Höchstpreis für einen Ferrari erzielte dieses Jahr der 250 GT «Tour de France», (Fgst.-Nr. 0905GT, Bj. 1958) mit 6.600.000 \$.

5.005.000 \$ wurden für den Ferrari 500 Mondial Serie II (0556MD/0446MD, Bj. 1955) erlöst.

3.410.000 \$ erzielte der Ferrari 330 GTC Speciale (9653, Bj. 1967) und 3.080.000 \$ war der Preis für den einzigartigen Ferrari Dino Berlinetta GT (00106, Bj. 1966).

Außerdem wurden zwei Ferrari 250 GT Lusso angeboten.

Wenn man diese beiden Fahrzeuge vergleicht, so fällt auf, dass der top-restaurierte 1963er Lusso (5117) ohne Mindestpreis für 1.485.000 \$ verkauft wurde. Der zweite Lusso (5201), der sich in einem erbärmlichen und vernachlässigten Zustand befindet, erzielte einen Verkaufspreis von 1.320.000 \$!

Auch moderne Supercars sind offenbar weiterhin sehr gefragt. So erzielte der LaFerrari (207442, Bj. 2014) über drei Millionen Dollar (3.080.000 \$).



*Zwei Lusso, der eine top restauriert, der andere eine einzige Baustelle. Kosteten trotzdem fast gleich viel.*



## MECUM MONTEREY, 23. - 25. AUGUST

Von den angebotenen 51 Ferrari wurden gerade einmal 14 verkauft. Dennoch waren drei der Top-Ten-Verkäufe Ferrari. Zum Beispiel der LaFerrari (206523, Bj. 2014), der 3.190.000 \$ erlöste oder der Ferrari Enzo (131240, Bj. 2003), der für 2.860.000 \$ einen neuen Besitzer fand. Der Ferrari F12 tdf (220566, Bj. 2014) übersprang die Millionenhürde (1.045.000 \$) – moderne Supercars sind offenbar auch bei Mecum die Renner. Dafür wurden für einen Ferrari Daytona (16109, Bj. 1973) 825.000 \$ bezahlt.

*Ferrari-Hypercars haben nach wie vor Konjunktur – zumal, wenn es sich um relativ seltene Exemplare wie diesen Enzo handelt.*



## RUSSO AND STEELE MONTEREY, 23. - 25. AUGUST

Von den angebotenen 26 Ferrari wurden nur 5 verkauft, darunter der Ferrari 365 GTC/4 (15873, Bj. 1972), der einem Liebhaber 305.250 \$ wert war. Ein Ferrari 512 BBi (46663, Bj. 1983) erzielte 225.500 \$.



**Ferrari 308 GTB Quattrovalvole** | EZ 05/1983 | 64.300 km |  
177 kW | unfallfrei | hervorragender, originaler Gesamtzustand |  
**92.900 €**



Wir bieten Ihnen hier ein wahres & vollkommenes Sammlerstück! Der Lack ist größtenteils Erstlack, das Interieur vollkommen original, mit einer leichten & charmanten Patina! Die Kilometer sind vollkommen nachweisbar. Es liegen neben dem seltenen Wartungsheft, noch das ASU Heft aus der Schweiz und zwei Fahrtenbücher vor. Neben diesen Unterlagen gibt es noch das originale Handbuch und diverse Rechnungen. Es wurden gerade eine neue Wartung mit Zahnriemen und Klimawartung durchgeführt.

Prestige Selections | Bötzinger Straße 7 | 79111 Freiburg  
Tel. 0761 5573170 | [www.prestige-selections.com](http://www.prestige-selections.com)

## WORLD WIDE AUCTION PACIFIC GROVE, 23. AUGUST

World Wide Auction hatte 4 Ferrari im Angebot, von denen nur einer verkauft wurde: der 1972er Dino 246 GTS (04494) für 341.000 \$. Der letzte gebaute Ferrari 250 GT Ellena (0887GT, Bj. 1958) fand leider keinen Käufer.



*In Monterey zeigte sich, dass nur noch die großen Auktionshäuser wertvolle Ferrari an den Mann bringen können. Das kaufkräftige Publikum ist wählerisch geworden.*

## 50 JAHRE DINO DIE SKULPTUR



STEFFEN IMHOF  
AUTOMOBILART  
UNIKAT  
SKULPTUR  
EDITION

DESIGN-AUSSTELLUNG IM DÜSSELDORFER KUNSTPALAST

# HOMMAGE AN DAS DESIGN

„PS: Ich liebe Dich.“ So endeten früher romantische Liebesbriefe. Auch heute noch verbergen sich hinter dieser Formel leidenschaftliche Liebeserklärungen – diesmal allerdings an das Sportwagen-Design der 1950er bis 1970er Jahre.

Unter diesem Titel zeigt das Düsseldorfer Museum Kunstpalast derzeit 29 herausragende Sportwagen aus dieser Epoche, die in ihrer Gestaltung Maßstäbe für das Automobildesign gesetzt haben und heute zu den „Ikonen“ der Design- und Technikgeschichte gehören. „Wir erklären, dass sich die Herrlichkeit der Welt um eine neue Schönheit bereichert hat: die Schönheit



der Geschwindigkeit. Ein Rennwagen ist schöner als die Nike von Samothrake“, verkündete Filippo Tommaso Marinetti bereits 1909 in seinem „Manifest des Futurismus“. Trotz solch früher Vergleiche des Automobildesigns mit Werken der Bildenden Kunst stand eine umfassende Würdigung der ästhetischen Dimensionen des Sportwagenbaus bislang aus. Diese Lücke will der Kunstpalast schließen und hat dazu eine hochkarätige Auswahl von Serienmodellen, Rennwagen, Konzeptfahrzeugen und Prototypen aus den Jahren 1948 bis 1986 zusammengestellt.

Eine Rückschau auf die Entwicklung des Sportwagendesigns ist ohne Ferrari

schlechterdings unmöglich. Die Marke aus Maranello ist mit gleich sechs Exponaten in der Ausstellung vertreten – mit so vielen wie kein anderer Hersteller. Den Auftakt macht eine 166 MM Barchetta aus dem Jahr 1953, einer Zeit, als bei dem erst sechs Jahre zuvor gegründeten Unternehmen die Fahrzeuge noch hochindividualisiert in Manufaktur-Produktion entstanden – und damit quasi wie in einer Künstlerwerkstatt. Das ausgestellte Exemplar mit der Fahrgestellnummer 0264M ist hinsichtlich seiner Karosserie ein kurioser Fall von „Retro-Design“. Es besaß ursprünglich eine von der Carrozzeria Autodromo Modena gefertigte Spider-Karosserie im



Scaglietti-Stil und wurde damit bis 1957 bei Rennen in Italien eingesetzt, 1956 auch bei der Mille Miglia. Nachdem der Wagen 1965 in einer Mühle im schweizerischen Aargau wiederentdeckt worden war, erhielt er 1969/70 von Fantuzzi einen neuen Aufbau im frühen Barchetta-Design der Carrozzeria Touring. Das Fahrzeug präsentiert sich in Düsseldorf als einziges Exponat in unrestauriertem Originalzustand mit einer schönen Patina.

Der 250 GT California Spyder ist sicher der berühmteste offene Ferrari, der jemals gebaut wurde. Bei dem ausgestellten Exemplar mit der Fahrgestellnummer 1915GT handelt es sich um das dritte Fahrzeug der zweiten Serie mit kurzem Radstand, das im August 1960 gefertigt wurde. Das Auto gehört heute, wie der Ferrari 166 und einige weitere Exponate, zu einer Privatsammlung aus dem Rheinland.

Die ausgestellte 250 GT SWB Berlinetta Competizione verkörpert wie der California Spyder und der ebenfalls gezeigte Ferrari 275 GTB beispielhaft die Stilelemente des Sportwagendesigns der 1960er Jahre: lange Haube, eleganter Hüftschwung, maßvolle Dekoration. Wie wirkmächtig diese Formensprache noch immer ist, zeigt sich nicht nur an der Faszination heutiger Betrachter. Einige der damals entwickelten Gestaltungselemente leben auch als Zitate bis in die Gegenwart fort.

Für Barbara Til, die zusammen mit Dieter Castenow die Ausstellung kuratiert hat, sind Sportwagen synästhetische Skulpturen bestehend aus Form, Technik, Farbe und Sound. Während der Motoren sound im Kunstpalast (leider) nicht live zur Geltung kommen kann,



veranschaulicht der ausgestellte Dino 246 GTS in seinem zeittypischen Verde Gormoglio die Bedeutung der Außenfarbe für die Wirkung des Designs. Der direkte Vergleich des Dino mit dem Ferrari 365 GTB/4 Daytona, beide Baujahr 1973, zeigt den Ende der 1960er Jahre einsetzenden Übergang von weichen, sinnlichen Rundungen von fast femininer Eleganz zu dynamischen und aggressiven Karosserieformen, wie er sich mit den keilförmigen „Wedge Cars“ der 1970er Jahre noch verstärken sollte. Sportwagen-Enthusiasten werden sicher viele der ausgestellten Modelle andernorts schon einmal gesehen haben. Doch die Qualität der Fahrzeuge und ihre museale Präsentation machen das Besondere der Ausstellung aus. Hinzu kommen echte Raritäten wie die Prototypen der Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale und des BMW 507, der wunderschöne, ebenfalls von Pinin Farina gestaltete Cisitalia 202 SC Berlinetta von 1948 oder der Jaguar E-Type von der Weltpremiere auf dem Genfer Automobilsalon 1961. So bieten die in Düsseldorf versammelten Fahrzeuge einen in dieser Form bislang einzigartigen Über-

blick über die Größe und Vielfalt des Automobildesigns vergangener Jahrzehnte. Ihr ironisch-doppeldeutiger Titel ist insofern auch ein wehmütiger Nachklang oder, in den Worten der Kuratorin Barbara Til, „un bel ricordo“, eine schöne Erinnerung an die goldene Ära des Sportwagenbaus.

PS: Ich liebe Dich  
Sportwagen-Design der 1950er  
bis 1970er Jahre  
27. September 2018 bis 10. Februar 2019  
Museum Kunstpalast, Ehrenhof 4-5,  
40479 Düsseldorf  
[www.kunstpalast.de](http://www.kunstpalast.de)

Der mit Fotos von Oliver Sold reich ausgestattete Katalog zur Ausstellung ist im Hirmer Verlag erschienen und kostet 39,90 Euro.

*Autodesign auf dem Weg zur Kunst: Die Ausstellung im renommierten Düsseldorfer Kunstpalast ist ein Ritterschlag für die Autodesigner.*



VETTEL WIEDER VIZE

# ABGERECHNET

**Mit seiner feinen Leistung in Mexiko zeigte Sebastian Vettel zum Abschluss des verlorenen Titelkampfes, was heuer möglich gewesen wäre. Und Kimi Räikkönen behält nach seinem Ausstieg aus der Scuderia zumindest einen Sieg als Abfindung.**

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





*Nach dem Sieg in Spa lief die WM für Sebastian Vettel und die Scuderia nicht mehr rund. Zu viele Fehler spielten Lewis Hamilton und Mercedes in die Karten.*



Im Nachhinein wird man das Gefühl nicht los, Sebastian Vettel habe in Hockenheim seine WM-Hoffnungen im Kiesbett der Sachskurve begraben. Zumindest verschenkte er dort seine sicher geglaubten 25 Punkte an Lewis Hamilton, der die zu diesem Zeitpunkt überraschende Tabellenführung nicht mehr aufgab. Dabei standen kurz vor der Sommerpause die Zeichen für den ersten Ferrari-WM-Titel seit elf Jahren (Kimi Räikkönen 2007) so gut wie nie.

### Das Auto in Bestform

Seit Beginn der Hybrid-Ära 2014 hatte Mercedes stets die stärkste Antriebseinheit. Anfangs war der Vorsprung geradezu erschreckend groß, doch über die letzten Jahre hatte zumindest Ferrari aufschließen können. Spätestens nach der jüngsten Ausbaustufe zum Kanada-Grand-Prix 2018 war der Ferrari SF71H das Maß der Dinge: Mercedes verlor auf den Geraden meterweise Terrain.





Vettels entschlossene Siegfahrt in Belgien machte die Schlappe von Hockenheim rasch vergessen, doch ausgerechnet beim Heim-Grand-Prix in Italien ließ sich der Heppenheimer zu einem folgenschweren Manöver hinreißen, das prompt danebenging: Als Hamilton in La Roggia außen vorbeizog, berührten sich die beiden Wagen. Vettel drehte sich und fiel auf den vorletzten Platz zurück, Hamilton fuhr problemlos weiter. Wenig später überholte der Brite auch Pole-Setter Räikkönen und fuhr anschließend zum Sieg: Vettel schaffte es nicht einmal mehr aufs Podium. Nun war Hamiltons Vorsprung in der WM-Wertung so groß, dass er nicht mehr in einem Rennen einzuholen war (30 Punkte).

### Taktische Fehler

In Singapur hätte Sebastian Vettel durchaus eine Siegchance gehabt, aber taktische Fehler der Teamleitung und falsche Reifen brachten ihn am Ende sogar um den sicher geglaubten zweiten Platz. Damit überließ er dem WM-Leader nicht nur sieben, sondern zehn Punkte. Hamiltons Teamkollege Valtteri Bottas schenkte ihm beim Großen Preis von Russland in Sotschi weitere sieben Punkte, als er ihm, der verpönten Stallorder folgend, den Vortritt ließ. Für die beiden Ferrari blieben nur die Plätze drei und vier. Der Große Preis von Japan war im Grunde schon nach dem Qualifying so gut wie entschieden: Ferrari verzockte sich bei der Reifenwahl, und Sebastian Vettel startete als Achter. Er kämpfte sich zwar dank eines guten Starts bis auf Platz vier vor, kollidierte aber bei einem gewagten Überholversuch gegen Verstappen mit dem Red Bull, fiel wieder zurück und wurde am Ende Sechster. Währenddessen feierte Hamilton den nächsten Start-Ziel-Sieg und sicherte sich damit die erste

Chance zum vorzeitigen Titelgewinn – vielleicht schon in den USA?

### Kimi als Spielverderber

Aus der vorgezogenen WM-Party für den Mercedes-Star wurde nichts: Fünfeinhalb Jahre, genauer gesagt 113 Rennen nach seinem letzten Grand-Prix-Sieg, durfte Kimi Räikkönen in Austin, Texas, endlich wieder einmal ganz oben auf dem

*Zur Saisonmitte hatte Ferrari das Auto, das es zu schlagen galt. Doch mehr als einmal konnte Vettel seine Favoritenrolle nicht in einen Sieg ummünzen. Einmal ins Hintertreffen geraten, gelang es ihm nicht, den Anschluss wieder herzustellen.*

#### GP BELGIEN, 26. AUGUST 2018

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

#### GP ITALIEN, 2. SEPTEMBER 2018

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

#### GP SINGAPUR, 16. SEPTEMBER 2018

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

#### GP RUSSLAND, 30. SEPTEMBER 2018

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

#### GP JAPAN, 7. OKTOBER 2018

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

#### GP USA, 21. OKTOBER 2018

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

#### GP MEXIKO, 28. OKTOBER 2018

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

## ARRIVEDERCI KIMI!

Kimi Räikkönen kam 2001 in die Formel 1 und profilierte sich rasch als unerschrockener und wortkarger Draufgänger, was ihm den Spitznamen „Iceman“ einbrachte. Als Pilot der Scuderia erlangte er Heldenstatus, als er gleich bei seinem ersten Einsatz für die Roten 2007 den Grand Prix von Australien gewann. Und seit seiner sensationellen Siegesserie in der zweiten Saisonhälfte, die ihm den Fahrer-WM-Titel eintrug, wird er in Maranello wie ein Heiliger verehrt.

Nach einem Ausflug in die Welt des Rallyesports kehrte Kimi über Lotus zurück in die Formel 1 und heuerte 2014 wieder bei der Scuderia an, erst als Unterstützung für Fernando Alonso, dann als Wasserträger für Sebastian Vettel. Mit seinem Sieg in Austin – dem zehnten für Ferrari und dem insgesamt 21. in seiner Karriere – empfiehlt sich Kimi Räikkönen als Nummer-1-Fahrer für das aufstrebende Sauber-F1-Team, das in den Farben von Alfa Romeo mit Ferrari-Antriebstechnik antritt.



*Felipe Massa interviewte seinen ehemaligen Teamkollegen nach dessen Sieg in Austin. Kimi Räikkönen wechselt zum Ende der Saison zu Alfa Romeo Sauber F1.*



Treppchen stehen. Schon kurz nach dem Start war der „Iceman“ an Hamilton vorbeigezogen und gab die Führung bis ins Ziel nicht mehr ab. Die beiden Ferrari waren schon im Qualifikationstrimm den Mercedes ebenbürtig, doch Sebastian Vettel war wegen eines Rotlichtverstoßes im Training auf Startplatz fünf zurückgestuft worden. Nach einer Kollision mit Daniel Ricciardo (Red Bull) in der ersten Runde drehte sich der ungeschickt agierende Heppenheimer und wurde auf Platz 15 durchgereicht. Dass er das Rennen auf Platz 4 abschloss, verrät letztlich die gute Form des SF71H.

Die Titelentscheidung war am Ende aber nur vertagt, und in der Tat genügte Lewis Hamilton in Mexiko ein vierter Platz zum Gewinn seines fünften Fahrer-WM-Titels. Max Verstappen (Red Bull) war an diesem Wochenende nicht zu schlagen, und Hamilton war besonnen genug, sich dem aus der zweiten und dritten Reihe gestarteten Ferrari-Duo nicht in den Weg zu stellen. Sebastian Vettel wirkte erleichtert, fast erlöst, als er nach der Zieldurchfahrt seinem Kontrahenten







„SEBASTIAN VETTEL IST DER CRISTIANO RONALDO DER F1. UND FERRARI HAT DIE BESTEN TIFOSI DER WELT.“

LOUIS CAREY CAMILLERI



zum Meistertitel gratulierte, und seine schulterklopfende Fröhlichkeit beim Besuch der Mercedes-Teamleitung war nicht gespielt.

Theoretisch konnte sich die Scuderia bei Redaktionsschluss noch Chancen auf den Konstruktors-titel ausrechnen, und vielleicht kann das Team ohne den immensen Druck, der in der zweiten Saisonhälfte auf allen Beteiligten gelegen hatte, in Brasilien und Abu Dhabi befreiter aufspielen und noch zwei Siege einfahren.

### Neue Scuderia 2019

Schon vor seinem Sieg in Texas war bekannt geworden, dass sich die Scuderia Ferrari zum Ende der Saison von Kimi Räikkönen trennt. Er wird zu seinem früheren Arbeitgeber Sauber F1 – jetzt Alfa Romeo – zurückkehren und Cockpits tauschen mit Shooting Star Charles Leclerc. Der talentierte Pilot aus der Ferrari-Kaderschmiede, der 2016 die GP3 Series gewann und im Jahr darauf auch die Formel 2 dominierte, hat 2018 schon mehrmals mit sehr guten Resultaten im Sauber C37 (mit Ferrari-Power) auf sich aufmerksam gemacht. Mit gerade einmal 20 Jahren unterzeichnete Leclerc als zweitjüngster Pilot (nach Ricardo Rodriguez 1961) einen Vertrag mit der Scuderia. Leclercs Platz im Alfa Romeo Sauber F1 Team übernimmt übrigens Antonio Giovinazzi, aktuell Test- und Entwicklungsfahrer bei der Scuderia Ferrari.

Ferrari-Teamchef Maurizio Arrivabene wurde auch dieses Jahr wieder heftig für die taktischen Fehler der Rennleitung kritisiert, und die Tatsa-

che, dass sein Vertrag bei der Scuderia ausläuft, nährt Gerüchte um seinen Abschied. Allerdings wird Arrivabene auch nach dem Tod des mächtigen FCA-Vorsitzenden Sergio Marchionne vom neuen Ferrari-Präsidenten Louis Camilleri sehr geschätzt, was dem internen Machtkampf zwischen Teamleitung und Technik-Chef Mattia Binotto eine gewisse Schlagseite verleiht. Nicht auszudenken, wenn Ferrari diesen genialen Techniker verlöre! An Binotto lag es nämlich nicht, dass diese Saison zum Ende hin so unglücklich verlief. Das weiß auch der neue Fiat-Chef John Elkann, der italienischen Medienberichten zufolge über den Einsatz eines übergeordneten Team-Koordinators nachdenkt, um den Frieden in der Scuderia zu wahren.



*Die Spannung zwischen Konstrukteur Mattia Binotto und Teamchef Maurizio Arrivabene steigt. Ferrari-Testfahrer Antonio Giovinazzi geht mit Kimi Räikkönen zu Alfa Romeo, von dort kommt Charles Leclerc als neuer Teamkollege für Sebastian Vettel [v.l.].*

### WM-Stand nach 19 von 21 Rennen

#### FAHRERWERTUNG

1. Lewis Hamilton  
358 Punkte
2. Sebastian Vettel  
294 Punkte
3. Kimi Räikkönen  
236 Punkte

#### KONSTRUKTEURSWERTUNG

1. Mercedes AMG  
585 Punkte
2. Scuderia Ferrari  
530 Punkte
3. Red Bull TAG Heuer  
362 Punkte

FERRARI MONZA SP1 UND SP2

# AUSSER DER REIHE

*Text:* /// Wolfgang Hörner *Fotos:* /// Ferrari-Pressedienst



**Mit den Schwestermodellen Monza SP1 und SP2 läutet Ferrari ein neues Kapitel ein: Künftig wird es im neuen Segment „Icona“ mehr limitierte Spezialmodelle geben, die treuen Kunden vorbehalten sind. Wer tatsächlich in diesen Genuss kommt, den erwartet im Fall des Monza eine radikale Fahrmaschine mit Rennwagen-Flair.**



**B**islang folgte das Modellprogramm von Ferrari einer einfachen Logik. Die Basis bilden die – pardon für den Ausdruck – Standardmodelle. Ihnen werden seit einigen Jahren Spezialversionen zur Seite gestellt, wie zum Beispiel der 488 Pista oder der F12tdf. Diese sind limitiert, optisch etwas differenziert, leistungsgesteigert und somit ein Leckerbissen für Sammler. Als Krönung offeriert Ferrari in unterschiedlich großen Abständen Supercars in kleiner Auflage – Modelle wie den Enzo oder LaFerrari. Doch diese Logik wird in Zukunft durchbrochen, weil es mehr und spezifischere Fahrzeuge im Modellprogramm von Ferrari geben soll. Das verkündete der neue Ferrari-CEO Louis Camilleri beim Capital Market Day am 18. September in Maranello. Und weil man gerade gegenüber US-amerikanischen Aktionären nicht flunkern darf, kann man es durchaus ernstnehmen, als er für die kommenden drei Jahre konkret 15 neue Modelle in Aussicht stellte.

#### **Strategisches Wachstum**

Mit Größenwahn hat das nichts zu tun, vielmehr mit kühlem Geschäftssinn. Den räumte Camilleri

auch offen ein. Innerhalb von nur fünf Jahren will er den Umsatz um 50 Prozent auf fünf Milliarden Euro steigern, den Gewinn sogar fast verdoppeln. Würde er tatsächlich die angepeilten zwei Milliarden Euro erreichen, wäre Ferraris Position als profitabelster Automobilhersteller der Welt weiter gefestigt. Allerdings schrillen bei derart hochtrabenden Wachstumsplänen bei Fans die Alarmglocken: Mehr Umsatz bedeutet im Allgemeinen nicht nur mehr Modelle, sondern vor allem preiswertere – andere „große Marken“ haben das zur Genüge vorexerziert.

Doch Markenliebhaber dürfen durchatmen: Das Thema Volks-Ferrari oder „New Dino“ ist unter Camilleri vom Tisch. Auch bei dem von vielen treuen Fans gehassten Thema SUV macht der neue Chef eine Kehrtwende. „Das Wort SUV will ich nie in einem Satz mit Ferrari hören“, erzürnte sich Louis Camilleri. Darum verordnete er der längst angelaufenen Entwicklungsarbeit bei Ferrari eine neue Richtung.

Unter dem Projektnamen Purosangue (zu Deutsch: Vollblut) entsteht etwas, das eher an einen höhergelegten GTC/4 Lusso erinnern wird als an einen Geländewagen. Sehr wahrscheinlich wird es ihn in mehreren Ausführungen geben, zum Beispiel als Zwei- und Viertürer. Zieht man





diese Modelle sowie die anstehenden Facelifts und Nachfolger bekannter Baureihen von der angekündigten Neuheitenflut ab, bleibt trotzdem noch viel Platz für Fahrzeuge außerhalb des erwähnten Programmraums.



### Glorreiche Sportwagenzeiten

Den Anfang machen die beiden auf dem Pariser Autosalon vorgestellten Modelle Monza SP1 und SP2. Sie sind Vorreiter eines neuen Konzepts namens Icona. Diese „Ikonen“ bilden im Modellprogramm ein neues Segment: Limitierte Fahrzeuge für handverlesene Kunden. Das Design wird sich dabei an bedeutenden Modellen der Markengeschichte orientieren, die Technik von existierenden Modellen abgeleitet sein. Wenn man es so will, handelt es sich um „Tailor Made“-Ferrari, die in Kleinstserie und nicht im individuellen Kundenauftrag entstehen. Und – auch das darf offen gesagt werden – bei denen die Margen für Ferrari besonders üppig sind.

Die beiden jetzt gezeigten Modelle sind eine Reminiszenz an die Barchetta-Sportwagen der 1950er-Jahre. Bei Ferrari nutzt man diese Gelegenheit, um eine spezielle Erklärung für die Entstehung des weitverbreiteten Ausdrucks Barchetta zu geben: Als Fiat-Patron Giovanni Agnelli auf dem Turiner Autosalon 1948 erstmals den Ferrari 166 MM sah, meinte er, dass dieser weniger wie ein Auto aussähe, sondern eher wie ein kleines Schnellboot – sprich: Barchetta.

*Da werden Erinnerungen wach: Obwohl der Monza nicht mit ausdrücklichem Retrodesign aufwartet, sind Parallelen zum 250, 750 und 860 Monza unverkennbar. Besonders markant ist die langgestreckte Kopfstützenhülse hinter dem Fahrer.*



**Stilecht:** Für den Monza SP1 bzw. SP2 ging Ferrari eine Kooperation mit den Luxusmarken Loro Piana und Berluti ein, aus der eine spezielle Bekleidungsline und Accessoires für die Besatzung entstanden.

Egal was an dieser Legende dran ist: Der Monza verkörpert die Barchetta-Philosophie perfekt. Wie seine Urahnen ist er völlig offen, ohne Verdeck und auch ohne Windschutzscheibe. Und wie die Vorfahren kann der Monza nicht nur als Zweisitzer (SP2), sondern auch als Einsitzer (SP1) bestellt werden. Dann ist der Beifahrerbereich abgedeckt, und vor allem fehlt auch die charakteristische zweite Kopfhutze hinter dem Cockpit.

### Den Elementen ausgesetzt

Für die Ingenieure war das weit weniger herausfordernd als der Anspruch, ohne Windschutzscheibe auszukommen. Angesichts der hohen Geschwindigkeit, die der Monza erreicht, spielt die Aerodynamik eine zentrale Rolle. Sie wird von einem freistehenden Kopf respektive Helm maßgeblich beeinflusst.

Die Lösung dafür ist ein patentiertes Modul vor der Instrumententafel, das den spektakulären Namen „virtuelle Windschutzscheibe“ trägt. Es vermag den Luftstrom koordiniert über den Fahrerbereich zu lenken, was die Aerodynamik erheblich verbessert. Gleichzeitig steigert es auch

den Fahrkomfort in allen Geschwindigkeitsbereichen.

Auch wenn man angesichts des Gesamtkonzepts einen hohen Grad an Retrodesign vermuten könnte, so sind die beiden Monza-Modelle meilenweit davon entfernt. Allerdings wirken sie auch nicht so, als hätten ausschließlich nur Aerodynamiker das Zepter geschwungen. Viele stilistische Lösungen sind innovativ und machen die beiden Monzas auf ganz besondere Weise attraktiv.

Dazu gehört auf jeden Fall das Wechselspiel aus glatten und kantigen Flächen und der Ansatz, die Karosserie wie aus zwei Schalen wirken zu lassen: eine obere Abdeckung und einen unteren Rumpfteil. Besonders deutlich wird das in der Heckansicht: Das dünne LED-Band aus Blinker, Leuchten & Co. bildet eine klare Trennlinie, die das Cockpit umrundet – ganz so als wäre die gesamte Haube abnehmbar.

### Formel-1-Feeling auf der Straße

Das ist sie genauso wenig, wie der neue Monza für irgendeine Rennserie homologiert ist. Angesichts seiner Leistung von 810 PS und dem Ge-



## TECHNISCHE DATEN FERRARI MONZA SP1 UND SP2

### MOTOR

**Layout:** 65° V12

**Hubraum:** 6496 cm<sup>3</sup>

**Bohrung x Hub:** 94 x 78 mm

**Verdichtung:** 13,6:1

**Leistung:** 810 PS bei 8500/min

**Max. Drehmoment:** 719 Nm bei 7000/min

**Spezifische Leistung:** 125 PS/l

### KRAFTÜBERTRAGUNG

7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe

### FAHRLEISTUNGEN

**Höchstgeschwindigkeit:** über 300 km/h

**0-100 km/h:** 2,9 s

**0-200 km/h:** 7,9 s

**100-0 km/h:** 32 m

### ABMESSUNGEN

**Länge:** 4657 mm

**Breite:** 1996 mm

**Höhe:** 1155 mm

**Radstand:** 2720 mm

**Trockengewicht:** 1500 kg [SP1], 1520 kg [SP2]

wicht von rund 1,5 Tonnen hätte er sicher gute Chancen, die einen oder anderen Meriten zu verdienen. Allerdings kommen maximal Gentleman-Driver oder Club-Fahrer an einen SP1 oder SP2 – wobei die geplanten Stückzahlen bislang genauso unbekannt sind wie die Preise der beiden Versionen.

Bekannt ist dagegen, was Ferrari den wenigen Käufern des Monza verspricht: eine Art Formel-1-Erlebnis für die Straße. Denn die beiden radikal offenen Sportwagen dürften bei höherer Geschwindigkeit und dem Rütteln des Fahrtwinds am Helm tatsächlich ein Monoposto-Gefühl bieten. Die Beschleunigungswerte von 2,9 Sekunden auf 100 km/h und 7,9 Sekunden auf 200 km/h sowie die Höchstgeschwindigkeit von deutlich über 300 km/h werden ihr Übriges tun. Diese Fahrleistungen sind für SP1 und SP2 identisch. Technisch baut der Monza auf dem 812 Superfast auf. Er übernimmt dessen 6,5-Liter-V12-Saugmotor, ist aber um 10 PS stärker und bietet ein paar mehr Newtonmeter Drehmoment. Logischerweise ist er damit der stärkste Straßen-Ferrari aller Zeiten mit reinem Verbrennungsmotor. Zur Kraftübertragung dient wie üblich das Ferrari-Doppelkupplungsgetriebe.

### Freude am Verzicht

So kompromisslos der Antrieb, so puristisch das Cockpit. Es wird bei beiden Modellen von einem



Längsträger durchzogen, der beim SP2 deutlich sichtbar ist und der Fahrer und Beifahrer deutlich voneinander trennt. Behaglichkeit ist aber ohnehin nicht das große Thema im Monza: Der Instrumenten-Cluster ist funktional, das Manettino dient dem Fahrer als reines Werkzeug. Die einteiligen Schalensitze aus Karbonfaser sind zwar immerhin mit feinem Leder bezogen – der Rest des Fahrer- und gegebenenfalls Beifahrerbereichs ist dagegen völlig karg. Aber keine Klagen, bitte. Sebastian und Kimi haben sich auch noch nie über die Ausgestaltung ihres Arbeitsplatzes beschwert!

# LANDPARTIE

## MIT EINER LEGENDE

*Text: /// Gregor Schulz Fotos: /// Stephan Lindloff*





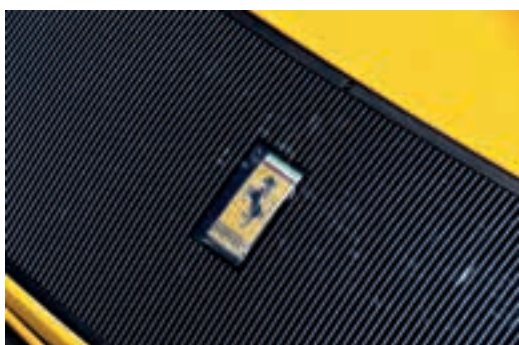
**Ein halbes Jahrhundert Daytona. Vor 50 Jahren präsentierte Ferrari auf dem Pariser Automobilsalon den offiziell 365 GTB/4 genannten Zweisitzer, der die Krönung von zwei Jahrzehnten Sportwagenentwicklung in Maranello repräsentierte. Mit dem V12 ging die Ära der Frontmotor-Sportwagen zu Ende – zumindest vorübergehend. Zum Geburtstag begaben wir uns mit zwei Exemplaren auf eine Landpartie.**



**W**ie doch die Zeit vergeht! Vor zehn Jahren schrieb ich eine Geschichte zum 40. Geburtstag des Daytona. Nun wird der 365 GTB/4 ein halbes Jahrhundert alt – wieder ein Grund, dieses Modell zu feiern, mit dem die Entwicklung der klassischen Berlinetta mit Frontmotor ihren Höhepunkt erreichte und zugleich Abschied nahm.

### Der Letzte seiner Art

1968 trat der Daytona die Nachfolge des kurzlebigen Vorgängers 275 GTB/4 an und strafte all' diejenigen Lügen, die der Meinung waren, der Mittelmotor sei inzwischen das Maß der Dinge. Als sich im Oktober des studentischen Revolutionsjahrs die Tore zum Pariser Automobilsalon öffneten, erblickten die Besucher auf dem Ferra-



*Das Design des Daytona ist progressiv, ohne die klassische Ferrari-Linie zugunsten von zu viel Effekthascherei aufzugeben. Aus der Draufsicht fallen vor allem die beinahe rechtwinkligen Ecken an der Front auf, die die in die Karosserie integrierten Scheinwerfer erst möglich machten. Die konservative Klientel konnte nach wie vor das traditionelle hölzerne Nardi-Lenkrad ordern. Das blaue Exemplar wurde neu über den französischen Importeur Charles Pozzi verkauft.*

VON SEINEM  
VORGÄNGER 275 GTB/4  
HAT DER DAYTONA  
NICHT NUR DEN  
RADSTAND GEERBT,  
SONDERN AUCH DIE  
REIHENFOLGE DESSEN,  
WAS DAZWISCHEN  
LIEGT: VORNE DER  
MOTOR, DANN DIE  
KARDANWELLE,  
UND ZWISCHEN  
DEN HINTER-  
RÄDERN DAS  
GETRIEBE.

ri-Stand eine zwar progressiv gezeichnete, aber konservativ konzipierte Berlinetta. Ferrari hatte der Versuchung widerstehen können, auf die Schnelle einen Sportwagen mit Mittelmotor ähnlich dem Lamborghini Miura auf die Beine zu stellen. Trotz oder gerade wegen der neu erwachsenen Konkurrenz aus Sant'Agata Bolognese entschied man sich in Maranello für die Tradition: Motor vorne, Antrieb hinten und dazu

genug Platz für Reisegepäck. Der Daytona war gegenüber dem Miura vielleicht das weniger innovative, dafür aber das ausgereifere Auto – schließlich konnte Ferrari auf die Erfahrungen aus zwanzig Jahren Sportwagenbau bauen. Der Neue war das Ergebnis einer kontinuierlichen Evolution und ganz unverkennbar der Nachfolger des 275 GTB/4. Von seinem Vorgänger hat der 365 GTB/4 nicht nur den obligatorischen



Radstand von 2400 Millimetern geerbt, sondern auch die Reihenfolge dessen, was dazwischen liegt: Der Motor sitzt zwar vorn, das Getriebe ist jedoch nicht konventionell am Triebwerk angeflanscht, sondern sitzt, mit dem Differenzial verblockt, an der Hinterachse. Auf diese Weise ist eine ausgewogene Gewichtsverteilung gewährleistet. Erst Mitte der siebziger Jahre, also nach dem Daytona, setzte sich der Begriff Transaxle für diese Bauweise durch (aus dem Englischen „transmission“ und „axle drive“).

### Gründlich missverstanden

Hans-Ulrich Wieselmann, dem Chefredakteur von *auto, motor und sport*, entging auf seinem

Rundgang auf dem Pariser Salon offensichtlich ein entscheidendes Detail des neuen Ferrari: Er beschrieb in seinem Messe-Nachbericht das neue Modell als „Kombination zweier bisheriger Ferrari, des 365 GT 2+2, von dem der 4,4-Liter-Motor übernommen wurde, und des 275 GTB/4, von dem das Chassis stammt.“ Wieselmann hatte offensichtlich nicht unter die Haube geschaut, sonst wäre ihm aufgefallen, dass der 365 GTB/4 vier obenliegende Nockenwellen und Trockensumpfschmierung besitzt, ganz anders als der erwähnte Viersitzer mit je einer Nockenwelle pro Zylinderbank und einer konventionellen Ölwanne. Einer von zwei Daytona-Prototypen hatte sogar einen Versuchsmotor mit Dreiventil-Zylinderköpfen und in die Kolbenböden eingelassenen Brennkammern (für flache Zylinderköpfe) ge-

Der optische Auftritt des 365 GTB/4 wird vom Plexiglasband bestimmt, hinter dem die vier Scheinwerfer saßen. Je nach Lackierung bildet es einen mehr oder weniger starken Kontrast.





habt. Für die Serie nahm Ferrari davon allerdings Abstand und setzte auf die bewährten zwei Ventile pro (halbkugelförmigem) Brennraum.

Unter der Außenhaut steckte nach wie vor ein solider Stahlrohrrahmen mit zwei über die komplette Fahrzeuglänge verlaufenden ovalen Längsträgern. Die Karosserie nach den Pininfarina-Entwürfen fertigte Scaglietti aus Stahlblech, die Häute von Türen und Hauben aus Aluminium. Um den neuen Sicherheitsvorschriften auf dem Nummer-eins-Markt USA zu entsprechen, führte Ferrari während der laufenden Produktion Türen mit Seitenaufprallschutz ein. Ab dieser Veränderung wurden auch die Türhäute aus Stahlblech gefertigt.

Um Gewicht zu sparen, bestehen von außen nicht sichtbare Teile der Karosserie aus GFK, beispielsweise die Böden seitlich des Kardantunnels oder die vordere Spritzwand. Beim Vorgänger 275 GTB/4 hatte Ferrari erstmals bei einem Straßensportwagen dieses rennerprobte Material eingesetzt. Rennsportanleihen – bereits vom Vorgänger übernommen – gab es auch beim Fahrwerk in Form doppelter Dreiecksquerlenker vorne und hinten.

### Konservativ und doch modern

Obwohl das Grundkonzept und die Proportionen des Daytona im Wesentlichen denen des Vorgängers entsprechen, ist sein Erscheinungsbild ein ganz anderes. Verschwunden sind die Einzelscheinwerfer unter gewölbten Plexiglashauben, gestalterische Relikte aus den fünfziger Jahren. Geprägt wird der optische Auftritt des Daytona von seiner massiven, keilförmigen Front mit scheinbar rechtwinkligen Kotflügelenden, in denen die größten Blinker der Ferrari-Geschichte sitzen (zwei Prototypen hatten bei einer weitgehend endgültigen Linienführung noch Frontpartien im Stil des 275 GTB/4). Zwischen den Blinkerleuchten spannt sich über die komplette Fahrzeugbreite ein Fenster aus Plexiglas, das sowohl Scheinwerfer als auch das Ferrari-Logo mit dem Cavallino Rampante abdeckt.

Ein weiteres, ungewöhnliches Designmerkmal ist die Sicke, die hinter den vorderen Radausschnitten beginnt und um das komplette Fahrzeug herum verläuft.

Die einzige sichtbare Änderung, die der Karosserie während der fünf Jahre dauernden Bauzeit

*Ab 1971 verfügte die große Berlinetta über Klappscheinwerfer mit Gehäusen in Wagenfarbe. Aus heutiger Sicht wirken sie vielleicht weniger innovativ. Damals war das Erscheinungsbild ohne dominierende Leuchteinheiten allerdings ungeheuer fortschrittlich.*





## TECHNISCHE DATEN

### 365 GTB/4 DAYTONA

**Bauzeitraum:** 1968-1973

**Fahrgestellnummern:** 12301-17516

**Produktionsstückzahl:** 1284 [Berlinetta] 124 [Spider]

#### MOTOR

**Typ:** 251

**Bauart:** V12, Zylinderwinkel 60°

**Ventilsteuerung:** zwei oben liegende Nockenwellen (dohc), über Steuerketten angetrieben, 2 Ventile pro Zylinder

**Bohrung x Hub:** 81 x 71 mm

**Hubraum:** 4370 cm<sup>3</sup>

**Verdichtungsverhältnis:** 8,8:1

**Leistung:** 352 PS [DIN] bei 7500/min

**Gemischaufbereitung:** sechs Weber-Vergaser 40DCN20 oder 21 [USA: Weber 40DCN21A]

**Schmierung:** Trockensumpfschmierung

#### KRAFTÜBERTRAGUNG

**Kupplung:** mechanisch betätigte  
Einscheiben-Trockenkupplung

**Getriebe:** Fünfgang, Transaxle-Bauweise  
[gemeinsames Gehäuse mit dem Hinterachsdifferenzial]

#### KAROSSERIE

**Ausführung:** zweiseitige Berlinetta

**Material:** Stahl und Aluminium [Hauben sowie  
Türen bis Fgst.-Nr. 15701]

#### FAHRWERK

**Chassis:** Gitterrohrrahmen aus Stahl mit zwei ovalen  
Längsträgern

**Vorderradaufhängung:** doppelte Dreiecksquerlenker mit  
Schraubenfedern

**Hinterradaufhängung:** doppelte Dreiecksquerlenker mit  
Schraubenfedern

**Stoßdämpfer:** hydraulische Teleskopstoßdämpfer von  
Koni

**Bremsen:** vier innenbelüftete Scheiben mit Vierkol-  
ben-Bremssätteln

**Räder:** Leichtmetallgussfelgen, 7.5J x 15 [Speichenfel-  
gen oder größere Formate optional]

#### ABMESSUNGEN

**Länge x Breite x Höhe:** 4421 x 1802 x 1244 mm

**Radstand:** 2400 mm

**Spur vorne/hinten:** 1440/1453 mm

**Gewicht:** 1543 kg [1600 kg ab Fahrgestellnummer  
15701]

EXPERTENTIPP

## HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH ZUM FÜNFZIGSTEN!



Der Ferrari 365 GTB/4 trat 1968 gegen den Lamborghini Miura P400 an, der zu diesem Zeitpunkt der schnellste und leistungsstärkste Straßensportwagen der Welt war. Nur den Sieg in den Kategorien Hubraum und Leistungsausbeute konnte das Pferd dem Bullen abringen. Auch im Produktivitätsvergleich hatten die Monteure aus Maranello die Nase vorne: Vom Daytona entstanden in knapp fünf Jahren Bauzeit immerhin 1284 Exemplare, wohingegen es der Miura in knapp vier Jahren nur auf ein Drittel brachte. Im Verhältnis von gesamt gebauten Fahrzeugen zu noch existierenden Fahrzeugen liegen beide mit etwa 70 % „Überlebensquote“ gleichauf. Doch die deutlich bessere Verfügbarkeit des Daytona wirkt sich auf die Wertsteigerung aus: Hier liegt der P400 schon lange vorn.

Das tut der Tatsache keinen Abbruch, dass der 365 GTB/4 im Portfolio internationaler Auktionshäuser quasi zum festen Inventar zählt. Im zurückliegenden Jahr verzeichnen wir 21 Auktionsergebnisse für den Daytona, für den Miura lediglich sieben (Stand Oktober 2018). Hinzu kommt, dass der Daytona insgesamt sehr gute Verkaufsaussichten hat – wenngleich inzwischen auf stagnierendem Preisniveau. Wer also die Gefahr scheut, Geld zu verbrennen, für den ist der Ferrari die richtige Wahl. Als Konsequenz aus den o.g. Auktionsergebnissen und anderen Quellen ergeben sich bei Classic Data aktuell folgende Marktwerte für den 365 GTB/4 Daytona:

**Zustand 1: 810.000 Euro**

**Zustand 2: 640.000 Euro**

**Zustand 3: 420.000 Euro**



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





widerfuhr, datiert aus dem Jahr 1971: Da wurden die feststehenden Scheinwerfer unter Plexiglas gegen klappbare Doppelscheinwerfer ausgetauscht. Das geschah, um neuen US-Zulassungsbestimmungen Genüge zu tun.

### Sportliche Landpartie

Ein Hochsommertag in Kassel. Vor Eberlein Automobile stehen zwei Daytona bereit. Ein frühes Exemplar mit Plexiglasfront und ein späteres mit Klappscheinwerfern. Jarno Eberlein und ich starten zu einer Rundfahrt durch das Nordhessische Bergland.

Das Kupplungspedal erfordert Kraft – keine Spur allerdings von jener Schwergängigkeit, die den Ferrari dieser Epoche oft unterstellt wird. Einmal warm gefahren, reagiert der Daytona spontan auf jede noch so kleine Bewegung des Gaspedals. Die Zahnstangenlenkung ohne Servo-Unterstützung ist fordernd, aber präzise. Im Auto, das ich bewege, ist ein großes Nardi-Holzlenkrad montiert. Kunden hatten damals die Wahl zwischen Holz und Leder. Der fingerdünne Lenkradkranz harmonisiert perfekt mit ledernen Autofahrerhandschuhen, die hier kein modisches Accessoire sind, sondern deutlich den Fahrkomfort erhöhen. Die ungewöhnliche Sitzposition mit dem flach stehenden Lenkrad ist dem Verlauf der Lenksäule geschuldet und war damals bei Autos aller Klassen nicht unüblich. Aus heutiger Sicht erinnert es etwas an einen Lieferwagen.

Das Fünfgang-Getriebe schaltet sich präzise. Allerdings sollte man die Gänge nicht reißen, sondern den Schalthebel mit Feingefühl bei der richtigen Drehzahl durch die Kulisse fädeln. Ein

wenig Zwischengas hilft, um die perfekte Anschlussdrehzahl zu erwischen.

Enge Ortsdurchfahrten liegen dem Daytona nicht. Hier fällt auch die Unübersichtlichkeit der Karosserie auf: Nach vorne kann man nur erahnen, wo der Wagen aufhört. Zum Einfädeln in eine enge Parklücke oder gar für Parkhäuser ist der Daytona nicht gedacht. Aber vor einem halben Jahrhundert gab es in den meisten Städten mehr Platz für Autos, und das Parken selbst war mehr Anarchie als ein straff organisiertes Kommunalpolitikum.

Der Daytona ist ein schneller Reisewagen. Langsames Herumrollen verträgt er zwar, aber man merkt dem 4,4-Liter-Motor an, dass er es nicht goutiert. Erst außerhalb geschlossener Ortschaften ist die Berlinetta in ihrem Element und verwöhnt den Fahrer mit grandiosem Klang aus zwölf Zylindern und vier Auspuffendrohren.

### Fünf großartige Jahre

Es ist aus heutiger Sicht schwer zu glauben, dass der Daytona von Beginn an eine Übergangslösung gewesen sein soll. In Wahrheit wäre Ferrari seinem Herausforderer Lamborghini gerne mit einem Mittelmotor-V12 begegnet, so will es die Legende. Eine halb-gare Lösung kam für den Commendatore, der dem Konzept skeptisch gegenüberstand, selbstverständlich nicht in Frage, und so debütierte der Daytona-Nachfolger 365 GT4 BB, die „Berlinetta Boxer“, erst 1971 und erst nach einer zweijährigen Übergangszeit verschwand das Frontmotor-Coupé endgültig aus den Preislisten. Bei Ferrari überließ man eben schon damals nichts dem Zufall.



*Die Sicke, die um die Karosserie auf Kniehöhe herumläuft, ist eines der gestalterischen Elemente, die erst auf den zweiten Blick auffallen. Nur selten sind sie, wie bei diesem Exemplar, kontrastierend zur Außenfarbe des Autos abgesetzt.*

PEBBLE BEACH

# ZURÜCK IN DIE ZUKUNFT

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

**Der 68. Pebble Beach Concours d'Elegance lockte am Sonntag, dem 26. August 2018, wieder Tausende von Besuchern an die kalifornische Küste. Der ganz große Erfolg blieb den Ferrari dieses Jahr zwar verwehrt, doch war das Aufgebot der amerikanischen Sammler wieder absolut hochkarätig.**





**W**ie jedes Jahr heißt es am Donnerstag frühzeitig zum Polo-Feld von Pebble Beach zu reisen, denn bereits um 6.30 Uhr stehen die ersten Teilnehmer an der Startlinie der Tour d'Elegance. Bei den in drei Klassen antretenden Ferrari haben sich 17 von 20 Besitzern für eine Teilnahme an der Tour entschieden. Die Fahrer haben einerseits die Möglichkeit, eine wunderschöne Strecke zusammen mit vielen Gleichgesinnten zu befahren. Andererseits erhalten die Teilnehmer der Tour bei einer Punktgleichheit am Sonntag den Vorzug. Schon bald sind so viele Besitzer, Betreuer und Schaulustige vor Ort, dass es schwierig wird, die vielen Autos zu fotografieren. Kurz vor dem Start ist ein Durchkommen zwischen den wartenden Fahrzeugen und den vielen Zuschauern beinahe unmöglich.

Pünktlich um 9 Uhr macht sich das rollende Automuseum auf die Reise. Erst vor wenigen Wochen ist das wegen Erdbeben verschüttete und geschlossene Teilstück des Highway No. 1 südlich von Big Sur wieder eröffnet worden, und so konnten die Teilnehmer wieder die originale Strecke über den 17 Mile Drive und entlang der malerischen Küstenstraße bis nach Big Sur und zurück unter die Räder nehmen – sehr zur Freude der vielen Zuschauer entlang der Strecke, die versuchen, einige Impressionen zu erhaschen

und Erinnerungsbilder zu schießen. In Carmel, wo an der Ocean Avenue traditionell eine Mittagsrast eingelegt wird, erweist sich das nämlich von Jahr zu Jahr als schwieriger, da es sich längst herumgesprochen hat, dass dieser malerische kleine Ort tolle Fotomotive bietet.

*Zwischen den klassischen Pretiosen wirkte der Modulo [Seite gegenüber] wie von einem anderen Stern. Oben ein 250 GT California Spider am Start zur Tour de Pebble Beach. Unten die Zwillinge 0756TR (vorne) und 0754TR.*



Abschließend werden die Fahrzeuge von den Betreuern nach der Tour auf dem Polo-Feld wieder in Empfang genommen und gereinigt, um bis zum frühen Sonntagmorgen in den riesigen Transportern zu verschwinden.

### 68. Pebble Beach Concours d'Elegance

Frühaufsteher treffen sich am Sonntag auf dem 18. Green vor der Lodge in Pebble Beach zur sogenannten „Dawn Patrol“. Frei nach dem Motto „Kaffee, Donuts und Tradition“ kommen jedes Jahr bereits bei Tagesanbruch die ganz Hartgesottene, um die Fahrzeuge zu empfangen, die ab 6.30 Uhr auf den Rasenflächen arrangiert werden. Im Licht der aufgehenden Sonne begrüßt eine recht große Gruppe von Schaulustigen auch

dieses Jahr die vielen Fahrzeuge, die sich auf den Weg zu ihrem Platz auf dem (in Auto-Kreisen) berühmtesten Golfplatz der Welt machen, der sich auch dieses Jahr für einen Tag in den wertvollsten Parkplatz der Welt verwandelt. Obwohl das Publikum erst ab 10.30 Uhr Einlass hat, ist das Green schon kurz nach 8 Uhr so überfüllt, dass es sich immer schwieriger gestaltet, die immer noch einfahrenden Fahrzeuge zu fotografieren. Beim Eintreffen der Preisrichter, die ihre Arbeit um 9 Uhr aufnehmen, ist der Rasen bereits so überfüllt, dass gute Bilder kaum mehr möglich sind.

Die 20 Ferrari, die dieses Jahr am Concours d'Elegance teilnehmen, sind in drei Klassen eingeteilt. In der Klasse M1 Ferrari Grand Touring stehen neun Straßenfahrzeuge aus den Jahren 1951-1970 aus amerikanischen Sammlungen auf dem



Der seltene 410 Sport (0592CM) ging bei der Prämierung leider leer aus.



*Immer eine Augenweide:  
Die klassischen Vier-, Sechs-  
und Zwölfzylinder unter den  
Hauben der Concours-Teil-  
nehmer werden zum Glück  
auch bewertet und müssen  
gezeigt werden. Unten zwei  
Blicke in das Cockpit der  
Designstudie Ferrari Modulo.*



Rasen. In der Klasse M2 Ferrari Competition zeigen zehn Besitzer aus Europa und Amerika Rennfahrzeuge aus den Jahren 1952-1967. In der Klasse L2 Postwar Preservation zeigen Brian & Randy Pollok den Ferrari 246 GT Dino aus dem Jahre 1970, den sie seit damals besitzen. Der Ferrari 512 S Modulo (Fgst.-Nr. 512/S/27) aus

der Sammlung von Jim Glickenhaus ist sicher eines der auffälligsten Ferrari-Modelle des dies-jährigen Concours. Der Modulo stammt aus den Federn des Designer Paolo Martin von Pininfarina und wurde 1970 auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellt. Dieser extrem flache Aufbau ruht auf dem Fahrgestell eines Ferrari 512 S, einem





*Sie wurden in Pebble Beach prämiert: 250 Testa Rossa (0756TR), 250 GT PF Cabriolet Serie I (07836T) und 500 Mondial (0580MD) (im Uhrzeigersinn).*

echten Rennchassis. Der Einstieg ist spektakulär: Das ganze Dach mit Seitenscheiben wird nach vorne geschoben. Der Fünfliter-V12 lässt sich durch die 24 Öffnungen in der Karosserie bewundern. Der Modulo erhielt nicht nur zahlreiche internationale Auszeichnungen für das sehr spezielle Design, sondern wurde 1970 in Osaka



auch als bestes italienisches Autodesign ausgezeichnet.

Der Ferrari 206 S Dino Drogo Spider (028, Bj. 1967) ist eins der letzten gebauten Exemplare. Von Erstbesitzer Eduardo Lualdi-Gabardi wurde er bei verschiedenen europäischen Bergrennen eingesetzt und nahm 1970 auch am 1000-km-Rennen





*Der Dino 206SP (Fgst.-Nr. 028) glänzt heute wieder in seiner ursprünglichen Karosserieform, wie einst Piero Drogo sie schuf.*

von Monza teil. Anfang der Siebziger wurde er mit einer dem 312 PB ähnlichen Karosserie versehen, und erst der heutige Besitzer aus der Schweiz hat sich dazu entschlossen, in Italien bei der Carrozzeria Brandoli eine Karosserie in der ursprünglichen Drogo-Form herstellen zu lassen. Die beiden Ferrari 250 Testa Rossa aus dem Baujahr 1958 (0754TR und 0756TR) sehen einander zum Verwechseln ähnlich. Beide TR wurden von den früheren Besitzern bei unzähligen Rennen eingesetzt: David Love kaufte die Fahrgestellnummer 0754TR im Jahr 1964 und setzte den Ferrari während 48 Jahren bei mehr als 250 Oldtimerrennen ein. Auch die Nummer 0756TR wurde von Lou Sellyei bei zahllosen Oldtimerveranstaltungen gezeigt, bevor ihn der jetzige Besitzer in Italien komplett restaurieren ließ. Der Ferrari 410 Sport (0592CM, für „Carrera Messicana“) von 1956 ist einer von nur drei von Scaglietti gebauten 410 Spider. Er wurde ursprünglich an Tony Parravano verkauft und gewann seinen ersten Renneinsatz in Palm Springs, gefahren vom legendären Carroll Shelby. Der spätere Besitzer Robert Dusek restaurierte den Ferrari 410 wieder so, wie er von der Scuderia Parravano bei den Rennen eingesetzt wurde.

#### **KLASSE POST PRESERVATION L-2**

1970 Ferrari 246 GT Dino (00870) von Brian und Randy Pollock

#### **KLASSE M1 FERRARI GRAND TOURING**

1. 1957 Ferrari 250 GT PF Cabriolet Serie I (0783 GT) von William & Cheryl Swanson
2. 1962 Ferrari 250 GT SWB Spider California (3293GT) von Oscar Davis
3. 1958 Ferrari 250 GT LWB Spider California (1055GT) von David MacNeil

#### **KLASSE M2 FERRARI COMPETITION**

1. 1955 Ferrari 500 Mondial (0580MD) von Thomas R. Peck
2. 1958 Ferrari 250 Testa Rossa (0756TR) von Chris und Ann Cox
3. 1953 Ferrari 250 MM Pinin Farina Coupé (0258MM) von Brian Ross

Die **Enzo Ferrari Trophy** für den bedeutendsten Ferrari ging an den 250 Testa Rossa (0756TR) von Chris und Ann Cox. Die **Most Elegant Sports Car Trophy** erhielt der Ferrari-Prototyp „Modulo“ von Jim Glickenhau.





LODOVICO SCARFIOTTI

# DER UNVOLLLENDETE

**Text:** /// Etienne Bourguignon

**Fotos:** /// Archive Asshauer, Bollée, Callier, Grand Prix Photo, Reilbach, REVS, Ruwisch

**Lodovico Scarfiotti galt in den 1960er Jahren als eines der größten Fahrertalente im Langstrecken- und Bergrennsport, aber auch in der Formel 1. Er machte in der Scuderia Ferrari Karriere, stolperte jedoch über eine – vermutlich nur angedichtete – Intrige gegen seinen Teamkollegen Lorenzo Bandini, mit dem ihn in Wirklichkeit eine Freundschaft verband. Die beiden Hoffnungsträger des italienischen Motorsports starben innerhalb eines Jahres.**

**F**reitag, 8. September 1967, Großer Preis von Italien in Monza. Ein Mann mit weißem Rennanzug, einen weißen Helm in der rechten Hand, geht die Boxengasse entlang und hält an der Box des All American Racers Team von Dan Gurney. Er macht sich bereit für das erste Freie Training des Wochenendes und lenkt den blau-weißen Eagle mit dem Weslake-Zwölfzylinder durch die Boxengasse in Richtung Strecke. Die Tifosi auf der gegenüber liegenden Zuschauertribüne können es nicht fassen: Ist das wirklich Lodovico Scarfiotti, der im Vorjahr hier auf Ferrari gewann? Was war denn da passiert?

## Rückblende

Lodovico Scarfiotti wurde am 18. Oktober 1933 in Turin als einziger Sohn von Luigi und Francesca Scarfiotti geboren. Die junge Familie zog wenige Jahre später in die Küstenstadt Potenza Picena, um dort den Familienbetrieb, eine Zementfabrik, zu übernehmen.

Dem kleinen Lodovico war die Rennleidenschaft in die Wiege gelegt: Sein Vater Luigi war eben-

falls Rennen gefahren, unter anderem zwischen 1928 und 1933 fünf Mal die Mille Miglia. Er fuhr mit Lancia und Alfa Romeo und erzielte stets beachtliche Platzierungen. 1932 erreichte er sogar den dritten Platz in der Gesamtwertung für die noch junge Scuderia Ferrari, die damals von Enzo Ferrari persönlich geführt wurde. Es war nicht überraschend, dass Lodovico die Familientradition fortsetzte, sobald er seinen Führerschein in der Tasche hatte.

Sein erstes Rennen fuhr Lodovico Scarfiotti 1952 auf dem Circuito del Piceno unweit seines Wohnortes. Am Steuer seines Fiat 500 C war er der Schnellste und belegte gleich den ersten Platz in seiner Kategorie. In den Folgejahren fuhr er einige regionale Rennen, bis er sein Debüt in der nationalen Wettkampfszene bei der Mille Miglia 1956 mit einem Fiat 1100 TV gab. Als Neueinsteiger in diesem klassischen Langstreckenrennen fuhr er alleine und belegte den ersten Platz in der 1300er-Klasse. Ein Ergebnis, das offiziell seinen Eintritt in die nationale Szene markierte und zugleich den Beginn einer professionellen Karriere im Rennsport.

Für die Saison 1957 stieg Scarfiotti auf einen Fiat

**Volle Konzentration:**  
Lodovico Scarfiotti am Steuer seines Dino 206 S vor dem Start zum 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring 1966 – nach zwei Siegen in den Vorjahren verpasste er den Hattrick nur knapp.

[ARCHIV NILS RUWISCH]

Ein Dreivierteljahr nach seinem schweren Unfall in Reims kehrt Scarfiotti 1964 in Bestform zurück. Zusammen mit Nino Vaccarella erkämpft er im 275 P Platz 2 im 12-Stunden-Rennen von Sebring.

(THE REVS DIGITAL LIBRARY - ALBERT R. BOCHROCH)

Unten: Großer Preis der Niederlande, Zandvoort 1963. Nachdenklich lauscht Lodovico Scarfiotti den Anweisungen von „Direttore Tecnico“ Mauro Forghieri.

(GRAND PRIX PHOTO)



8V 2000 mit Zagato-Karosserie um. Damit gewann er sechs Rennen, die für beide italienische Meistertitel (Rundstrecke und Bergrennen) reichten. 1958 erwarb er einen Osca 1100 Sport von den Brüdern Maserati und nahm an zwölf Rennen teil. Davon gewann er elf, was ihm zum zweiten Mal in Folge die italienische Doppelmeisterschaft eintrug.

### Der „Bergkönig“

1959 setzte Lodovico seine Erfolgsgeschichte mit einem Osca 1500 Sport fort, baute seine außergewöhnlichen Fähigkeiten weiter aus und legte eine erstaunliche Regelmäßigkeit an den Tag. So gewann er zum dritten Mal in Folge die italienische Bergmeisterschaft – eine Leistung, die in



Maranello nicht unbemerkt blieb. Für den jungen Mann kam die Krönung des Jahres 1959, als er eingeladen wurde, für die Scuderia bei der Tourist Trophy zu fahren. In Goodwood teilte er sich einen Dino 196 S mit Giorgio Scarlatti, fiel jedoch mit Aufhängungsschaden aus.

In der folgenden Saison 1960 wurde er von Ferrari regelmäßig bei Rennen zur Marken-Weltmeisterschaft eingesetzt. Er fuhr einen 2,4-Liter-Dino im 1000-Kilometer-Rennen von Buenos Aires, schied mit Zündproblemen aus, wurde aber Vierter bei der Targa Florio mit Willy Mairesse. Sein Debüt auf dem Nürburgring gab er mit Richie Ginther bei den 1000 Kilometern, konnte aber nicht ins Rennengeschehen eingreifen, da der Wagen vorzeitig aus dem Rennen genommen wurde. Ein ähnliches Schicksal erfuhr er bei seinem ersten Anlauf in Le Mans, wo er sich mit Pedro Rodriguez einen 250 TR teilte: Dem Mexikaner ging kurz nach dem Start der Sprit aus. 1961 kam Lodovico Scarfiotti zwar nicht für Ferrari zum Einsatz, doch er fuhr für OSCA und gewann mit einem 2000 Sport das Campagnana-Vallelunga-Rennen sowie das Pontedecimo-Bergrennen. Bei den 1000 Kilometern auf dem Nürburgring teilten sich Scarfiotti und Nino Vaccarella einen Maserati T63 der Scuderia Serenissima und beendeten das Rennen auf Platz 23.

Für die Saison 1962 engagierte Ferrari Scarfiotti, um an der Berg-Europameisterschaft teilzunehmen. Er fuhr einen werksunterstützten Dino 196 SP, die Scuderia Sant'Ambroeus angemeldet hatte, deren Teammanager Ferrari-Sportdirektor Eugenio Dragoni war. Ferrari hatte es auf Porsche abgesehen und war fest entschlossen, die seit Jahren dauernde Überlegenheit der Marke aus Zuffenhausen im Bergrennsport zu beenden. Zur Freude Ferraris dominierte Scarfiotti das Feld auf Anhieb und die ganze Saison über. Er wurde der erste Italiener, der diese Meisterschaft gewann, was ihm den Ehrentitel „Bergkönig“ einbrachte.

Zwischen den Bergrennen nahm Scarfiotti an einigen Rundstreckenrennen teil. Bei der Targa Florio und am Nürburgring fiel er aus, ebenso bei den 24 Stunden von Le Mans, wo er sich mit Giancarlo Baghetti einen Werks-Dino-268 SP teilte. Am Ende der Saison gab es dann doch noch einen Podiumsplatz: Scarfiotti wurde Dritter bei den 1000 Kilometern von Paris mit einem Ferrari 250 GT SWB der Scuderia Serenissima.

### Endlich in der Formel 1

Für 1963 hatte sich Ferrari viel vorgenommen und präsentierte eine hochkarätige Fahrer-aufstellung: John Surtees, Willy Mairesse, Mike Parkes, Lorenzo Bandini, Nino Vaccarella und



„Bergkönig“ Lodovico Scarfiotti.

Für „Lulù“, wie seine Freunde ihn nannten, begann die Saison fulminant – mit einem Sieg im 12-Stunden-Rennen von Sebring zusammen mit Surtees. Auf der Targa Florio teilte er sich mit Bandini und Mairesse einen Dino 196 SP und den zweiten Platz, und in Le Mans feierte er mit Lorenzo Bandini im Ferrari 250P eine großartigen italienischen Triumph.

Wenige Stunden zuvor hatte aufgrund eines misslungenen Tankstopps der Wagen von Willy Mairesse Feuer gefangen. Der Belgier erlitt dadurch schwere Verbrennungen und sollte länger ausfallen, weshalb Ferrari für das nächste Formel-1-Rennen in Holland dringend einen Ersatzfahrer brauchte. Ferrari-Sportdirektor Dragoni

*Ganz oben: Die 1000 km von Spa 1966 waren ein voller Erfolg für Parkes/Scarfiotti: Pole Position, Schnellste Rennrunde und ein lupenreiner Start-Ziel-Sieg! Hier „Lulù“ im 330 P3 bei Raidillon.*

(GUNTHER ASSHAUER, ARCHIV E. BOURGUIGNON)

*Unten: Beim Fahrerwechsel in Le Mans 1963 übergibt Bandini an seinen Teamkameraden Scarfiotti. Sie profitieren vom Pech der Kollegen Surtees und Mairesse und gewinnen.*

(THE REVS DIGITAL LIBRARY, GEORGES PHILLIPS PHOTO COLLECTION)

1964 gewinnen Scarfiotti/Vaccarella am Nürburgring. DS Eugenio Dragoni (mit Hornbrille) nimmt die Zeiten von Scarfiotti (im 275 P Nr. 144). Rechts außen Lorenzo Bandini, davor Fotograf Dr. Benno Müller und im Hintergrund links John Surtees.

[ARCHIV NILS RUWISCH]

Unten: Ein überglücklicher Scarfiotti wird nach der Zielflagge vom seinem Mechaniker Ener Vecchi und Teamkollege Nino Vaccarella empfangen.

[ALEXIS CALLIER]



bot Scarfiotti den Job an, und dieser griff ohne Zögern zu. Beim Test in Maranello begegnete er zum ersten Mal Enzo Ferrari persönlich, der selbst überrascht war, den Bergkönig in diesem Gefährt zu sehen: Scarfiotti war bis dato noch nie mit einem Monoposto gefahren!

In Zandvoort konnte Scarfiotti das Tempo von Surtees zwar nicht ganz mitgehen, beendete das Rennen jedoch immerhin auf Platz sechs, was für seinen ersten Auftritt in der Formel 1 durchaus ein Erfolg war. Eine Woche später stand der

Große Preis von Frankreich in Reims auf dem Programm, der für Scarfiotti jedoch zu Ende war, bevor er begonnen hatte: Beim ersten Freien Training, im strömenden Regen, geriet Scarfiotti mit über 200 km/h auf eine Wasserfläche und verlor die Kontrolle über den Wagen. Der Ferrari hob ab, riss zwei Telegrafmasten um. Der Pilot blieb mit gebrochenem Knie im Cockpit des völlig zerstörten Monoposto sitzen und hatte großes Glück, dass der Wagen kein Feuer fing. Scarfiotti wurde ins Krankenhaus geflogen, wo die Fraktur des Schienbeinkopfs mit einer Schraube fixiert wurde. Etwas überstürzt verkündete Scarfiotti gegenüber der Presse seinen Rücktritt, machte jedoch kurze Zeit später einen Rückzieher, wofür er massive Kritik einstecken musste. Unterdessen war aber sein teaminterner „Rivale“ Lorenzo Bandini in der Gunst der Medien aufgestiegen und wartete auf seine Chance in der Königs-klasse ...

### Die erfolgreichen Jahre

Trotz alledem stellte Ferrari Scarfiotti für 1964 wieder ein. Mit neuer Zuversicht reiste „Lulù“ mit dem Sportwagen-Team nach Sebring, wo er sich mit „Ninni“ (Vaccarella) einen 275 P für das 12-Stunden-Rennen teilte und Platz zwei belegte. Zusammen gewannen die beiden anschließend das 1000-Kilometer-Rennen am Nürburgring, wohingegen Scarfiotti/Parkes in Le Mans früh auf-



geben mussten. In der zweiten Saisonhälfte fuhr Lodovico Scarfiotti sowohl für Maranello Concessionaires als auch für das North American Racing Team und die Scuderia Filipinetti verschiedene Rennen auf Ferrari und erreichte ordentliche Platzierungen. Er bekam sogar eine weitere Chance in der Formel 1, als Rennleiter Dragoni ihm ein Cockpit für den Großen Preis von Italien anbot. Scarfiotti bedankte sich mit einem 9. Platz, doch seine Mannschaftskollegen schnitten deutlich besser ab: Surtees gewann und Bandini wurde Dritter.

Für 1965 beschloss Ferrari, den Titel in der Europäischen Bergmeisterschaft zurückzuerobern. Scarfiotti nahm die Herausforderung an und fuhr einen speziell dafür gebauten Dino 206P. Er beherrschte die Konkurrenz nach Belieben und gewann alle Rennen bis auf das letzte, das er auf Platz zwei beendete. Lodovico Scarfiotti hatte sich endgültig als Bergkönig etabliert.

Bei den Sportwagen ging das Duell Ford gegen Ferrari ins zweite Jahr, und Ferrari behielt die Oberhand in Monza, wo Surtees/Scarfiotti sich Platz zwei hinter dem siegreichen Duo Parkes/Guichet erkämpften. Nach einem Unfall bei der Targa Florio lieferte Scarfiotti in der Eifel beim 1000-Kilometer-Rennen eine fehlerlose Darbietung: Zusammen mit John Surtees knackte er die Sieben-Stunden-Marke für die Distanz und siegte souverän. Zum Saisonfinale der Formel 1 in Mexiko hatte ihm Dragoni einen Startplatz angeboten, doch musste Scarfiotti seinen Monoposto fürs Rennen Pedro Rodriguez überlassen.

Nach bescheidenen Platzierungen in Sebring und Monza sowie einem frühen Aus bei der Targa Florio dominierten Lodovico Scarfiotti und Mike Parkes 1966 die 1000 km von Spa und gewannen mit dem 330 P3. Voller Selbstbewusstsein bekräftigte Scarfiotti seine Ambitionen in der Königs-



klasse und forderte einen Stammplatz im Formel-1-Team neben Surtees und Bandini. Die Presse witterte eine Spannung zwischen Scarfiotti und Bandini und fragte, ob zu viel Rivalität unter den Fahrern der Scuderia nicht problematisch wäre. Daraufhin antwortete Lodovico nüchtern, dass in diesem Sport wohl immer etwas Eifersucht und Rivalität herrschte, betonte aber gleichzeitig, dass seine Beziehung zu den anderen Fahrern stets sehr gut war. Tatsächlich pflegte „Lulù“ eine enge Freundschaft sowohl mit Lo-

*Fahrerbesprechung am frühen Morgen vor dem Start der Targa Florio 1965. Lorenzo Bandini, Nino Vaccarella (mit Schirmmütze), Lodovico Scarfiotti, Giampiero Biscaldi (teilweise verdeckt) und Bruno Deserti.*

[THE REVS DIGITAL LIBRARY - JEAN CHARLES MARTHA PHOTO COLLECTION]

*Unten: Der „Bergkönig“ in seinem Element am Freiburger Schauinsland. 1965 war Scarfiotti im 206 P unschlagbar.*

[SIGURD REILBACH, ARCHIV E. BOURGUIGNON]



*In der Qualifikation zum Großen Preis von Deutschland 1966 fuhr Scarfiotti im 246 „Tasman“ die viert-schnellste Zeit vor seinen Teamkollegen Bandini und Parkes im 312.*

[ARCHIV NILS RUWISCH]

*Unten: Lodovico Scarfiotti springt geknackt ins Cockpit seines Dino 206 S beim Start des 1000-km-Rennens am Nürburgring von 1966.*

[ARCHIV NILS RUWISCH]



renzo Bandini als auch mit Mike Parkes, sogar zu Nummer-1-Fahrer Surtees hatte er ein tadelloses Verhältnis. Scarfiottis Freundschaften reichten sogar über die Scuderia hinaus, denn er war ebenfalls sehr gut befreundet mit Dan Gurney, Jim Clark und seinem schärfsten Konkurrenten am Berg, Gerhard Mitter.

Nach einem zweiten Platz für das angeblich so zerstrittene Duo Scarfiotti/Bandini auf einem Dino 206 S beim 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring kam es am Vorabend des 24-Stunden-Rennens von Le Mans zum offenen Bruch zwischen Ferrari und John Surtees. Der britische Weltmeister verließ die Rennstrecke im Zorn, und das Rennen fuhren schließlich Parkes und Scarfiotti mit dem 330 P3. In der Nacht endete für Scarfiotti das Rennen in einer Massenkarambolage, glücklicherweise ohne Verletzungen.

In der Europa-Bergmeisterschaft konnte Scarfiotti trotz guter Ergebnisse seinen Titel nicht verteidigen. Zum einen, weil er in Gerhard Mitter einen starken Konkurrenten bekommen hatte, zum anderen aber auch, weil er Surtees' Platz in den Sportwagen- und Formel-1-Rennen einnehmen musste.

Nach einer eher enttäuschenden Vorstellung beim Großen Preis von Deutschland erlebte Scarfiotti in Monza den nächsten Höhepunkt seiner Karriere: Er gewann seinen Heim-GP in einem Ferrari – ein Triumph, der in ihm neue Hoffnung für seine Zukunft in der Formel 1 weckte. Der unglückliche Bandini, nach Surtees' Weggang die neue Nummer Eins der Scuderia, hatte dagegen mit technischen Problemen zu kämpfen und verlor so viel Zeit, dass er am Ende nicht einmal in die Wertung kam.

### **Das dunkelste Kapitel**

Nach dem Eklat von 1966 mit John Surtees war Ferrari-Sportdirektor Dragoni durch Franco Lini ersetzt worden, der mit dem 1-2-3-Erfolg der Sportwagen in Daytona 1967 einen Einstand nach Maß feierte. Scarfiotti und Parkes wurden Zweite am Steuer eines 330 P4 und mussten sich nur den Teamkollegen Lorenzo Bandini und Neuzugang Chris Amon geschlagen geben. Einige Wochen später in Monza wurden Scarfiotti/Parkes Zweite





hinter Bandini/Amon, doch Sportwagenrennen schienen „Lulù“ nicht mehr sonderlich zu interessieren: Er glaubte daran, dass seine Stunde in der Königsklasse bald schlagen würde, zumal er beim Race of Champions in Brands Hatch Fünfter geworden war.

Dem Großen Preis von Monaco sah Scarfiotti daher zuversichtlich entgegen, doch obwohl die Scuderia drei Wagen gemeldet hatte, entschied Ferrari, dass nur Bandini und Amon dort antreten würden. Enzo Ferrari erinnerte sich Jahre später an die Gründe: „Zehn Tage vor dem GP äußerte sich Bandini gegenüber mir besorgt. Er fühlte eine Rivalität mit dem anderen Italiener in derselben Mannschaft: Scarfiotti. Und dies schon seit dessen Triumph in Monza 1966. Bandinis Sieg im P4 am Vorabend des GP von Monaco 1967 hatte diese Rivalität wiederbelebt. Bandini brauchte in Monaco Ruhe und Gelassenheit, deshalb wollte er nicht, dass Scarfiotti dabei war. Er zeigte mir eine Zeitung, die ihre Rivalität anheizte. Er hatte es nicht ausgesprochen, aber ich hatte ihn verstanden: Er sah in Scarfiotti alles das, was er nie erreicht hatte: Scarfiotti war der reiche, glückliche Junge, dem im Leben alles auf den Weg gelegt wurde. Genau aus diesem Grund wollte Bandini seine eigene Erfolgsstory schreiben.“ In der Tat schien es die italienische Presse zu genießen, die beiden jungen italienischen Fahrer gegeneinander auszuspielen. Sie stellten Bandini als armen, aber gutaussehenden Rennfahrer dar, der allein durch sein herausragendes Talent erfolgreich war, und Scarfiotti als Sohn eines reichen Industriellen, dem der Erfolg auf einem Silbertablett präsentiert wurde. Scarfiotti hatte

Mühe, gegen dieses Image anzukämpfen, und versuchte durch seine Taten auf der Rennstrecke zu beweisen, dass er nicht „Papas Junge“ war, sondern ein ambitionierter Profisportler. Doch die italienische Presse schien ihn irgendwie dafür bestrafen zu wollen, dass er nicht für das Rennfahren lebte, sondern Rennen fuhr, um seinen Lebensunterhalt zu bestreiten. Scarfiotti schaffte es nie, das aus der Welt zu schaffen, und die erfundene Intrige warf einen Schatten auf die Scuderia: Enzo Ferrari entsprach Bandinis Bitte, und plötzlich sah sich Scarfiotti auf den Status eines Komparsen zurückgestuft.

### Zwei Tragödien

Der Große Preis von Monaco 1967 erlangte durch den tödlichen Unfall von Lorenzo Bandini tragische Berühmtheit. Die Motorsport-Gemeinde war erschüttert, und besonders die Mitarbeiter der Scuderia waren zutiefst bestürzt über den Verlust ihres liebenswerten Kollegen. Zwei Wochen später fuhren Parkes und Scarfiotti beim Großen Preis von Syrakus Seite an Seite über die Ziellinie. Es war eine sehr emotionale Angelegenheit und außerdem das erste und einzige Mal, dass bei einem Formel-1-Rennen zwei Gewinner gefeiert wurden. „Lulù“ und Mike widmeten ihren Sieg dem verlorenen Freund Lorenzo Bandini. Nach einem 6. Platz beim F1 GP in Zandvoort folgte ein hart erkämpfter 2. Platz in Le Mans. Eine Woche später traf Scarfiotti der nächste Schicksalsschlag: Mike Parkes hingte nach einem schweren Unfall beim Großen Preis von Belgien seine Formel-1-Karriere an den Nagel, und eine Weile dürfte sich auch „Lulù“ mit Rücktrittsgedanken getragen haben. Ferrari schickte ihn mit einem Dino 206 SP zum Bergrennen Trento-Bondone, doch auch ein zweiter Platz konnte sein Selbstvertrauen nicht wieder aufbau-

**Das Rennen von Le Mans 1966 findet für Scarfiotti/Parkes ein jähes Ende: In der Nacht wird der Italiener in eine Massenkarambolage verwickelt. Das anglo-italienische Duo war bis dahin im 330 P3 auf Schlagdistanz zur Führungsgruppe gefahren.**

[ARCHIV MICHEL BOLLÉE]

**Unten: Den Höhepunkt seiner Formel-1-Karriere feierte Scarfiotti im September 1966 beim GP von Italien mit einem beeindruckenden Sieg. Bis heute ist es keinem anderen Italiener mehr gelungen, sein Heimrennen auf einem Ferrari zu gewinnen!**

[THE REVS DIGITAL LIBRARY, ERIC DELLA FAILLE]





en, denn sein Konkurrent Gerhard Mitter siegte mit fast zwölf Sekunden Vorsprung. Unterdessen rückte der Termin zum Großen Preis von Italien im September immer näher und Scarfiotti hoffte, dass Ferrari ihm einen Monoposto zur Verfügung stellen würde. Doch aus Maranello kam eine Absage, und der bitter enttäuschte Scarfiotti fragte seinen Freund Dan Gurney, ob ihm das All American Racing Team nicht ein Auto zur Verfügung stellen könne ... Trotz eines sehr guten Starts konnte Scarfiotti seine Position im Mittelfeld nicht lange behaupten und schied nach wenigen Runden mit Motorschaden aus. Ferrari-Rennleiter Franco Lini kritisierte

Scarfiotti gegenüber der italienischen Presse scharf für diesen Alleingang, was die Atmosphäre in der Scuderia vollends vergiftete. Von seinem Krankenbett in einem Hospital in England kommentierte Mike Parkes die Kontroverse zwischen Ferrari und Scarfiotti: „Lodovico hatte sich nach der schrecklichen Tragödie von Monaco verändert. Er war von uns am meisten betroffen. In Zandvoort und Spa habe ich ihn also ein wenig aufgemuntert und ihm im Qualifying geholfen, seine Zeiten zu verbessern. Lodovico ist ein sehr liebenswerter Freund. Nach Brands Hatch verbrachten wir einen ganzen Tag zusammen und kamen zur gleichen Schlussfolgerung: Wir waren beide zu spät in die Formel 1 gekommen. Dann ging es Schlag auf Schlag, erst Monaco, dann Spa. Es war eine gute Idee, ihn bei den anderen Rennen pausieren zu lassen. Wir hätten gewinnen können, wenn wir als Fahrer mehr Zeit zum Trainieren gehabt hätten, um uns besser an den Monoposto anpassen zu können. Was für eine Verschwendung, den Sieger von 1966 in Monza nicht mit einem Ferrari fahren zu lassen! Dieses Rennen hätte man Lulù zugestehen sollen, denn ich glaube nicht, dass er wirklich weiter Monoposto fahren will. Es erinnert mich an den Streit zwischen Surtees und Dragoni, der am Ende nur Ferrari geschadet hat.“ Lodovico Scarfiotti sah jedenfalls keine Zukunft in Maranello und beschloss, für seine Rennfahrer-Karriere einen neuen Weg einzuschlagen.

**Spa-Francorchamps, 18. Juni 1967: Nachdem sein Freund Mike Parkes in der ersten Runde des Großen Preises von Belgien schwer verunglückt war, fand Scarfiotti nicht mehr in die Gänge.**

[THE REVS DIGITAL LIBRARY, ERIC DELLA FAILLE]

**Unten: Lorenzo Bandini und Lodovico Scarfiotti während eines Testtages im 312 F1 in Monza 1967 mit Sportchef Franco Lini und Ingenieur Mauro Forghieri.**

[GRAND PRIX PHOTO]





## Sturz des Bergkönigs

In November unterschrieb Scarfiotti bei Porsche einen Vertrag für die Saison 1968 in der Marken-Meisterschaft und der Europa-Bergmeisterschaft. Außerdem traf er eine Vereinbarung mit Cooper, um in der Formel 1 zu fahren. Gleich am 1. Januar 1968 fand der Große Preis von Südafrika statt. Während des Rennens platzte eine Kühlleitung im Cockpit von Scarfiottis Wagen, und die kochend heiße Flüssigkeit verbrühte seine Hüften und Beine. Er wurde zur Behandlung ins Krankenhaus gebracht, erhielt Hauttransplantate und brauchte mehrere Wochen, um sich zu erholen. Rechtzeitig für sein erstes Rennen mit Porsche war er wieder so weit genesen, dass er zusammen mit Buzzetta beim 12-Stunden-Rennen von Sebring an den Start gehen konnte. Während die Premiere mit einem Motorschaden endete, belegte Lodovico Scarfiotti mit seinem neuen Partner Gerhard Mitter im 6-Stunden-Rennen von Brands Hatch den zweiten Platz. Dieses Ergebnis konnte das Duo weder bei den 1000 Kilometern von Monza noch bei der Targa Florio wiederholen, und auf dem Nürburgring war wegen eines Motorschadens früh Feierabend.

Im Mai trat Lodovico wieder in der Formel 1 an und wurde sowohl beim GP von Spanien als auch beim GP von Monaco Vierter. Durch diese Ergebnisse mental gestärkt, konnte er sich wieder den Bergrennen zuwenden, und am Montseny wurde er Zweiter hinter Mitter.

Eine Woche später wurde am Roßfeld der 10. Internationale Berchtesgadener Berglauf ausgetragen. Am 8. Juni, während des Samstagstrainings, verlor Lodovico Scarfiotti aus bis heute ungeklärten Gründen die Kontrolle über seinen Porsche 910 Spyder und stürzte den Abhang hinunter.



*Gestärkt von einem Sieg in Siracusa kam Scarfiotti 1967 mit großer Zuversicht nach Zandvoort zum Formel-1-Rennen.*

(GRAND PRIX PHOTO)

*Unten: Wie in Daytona Anfang Februar 1967 rundeten Scarfiotti/Parkes am Steuer ihres 330 P4 auch den Ferrari-Triumph in Monza ab, abermals hinter den Siegern Bandini/Amon. Scarfiotti und Parkes verband eine starke Freundschaft.*

(THE REVS DIGITAL LIBRARY, ERIC DELLA FAILLE)

## Was wäre gewesen, wenn...

Lodovico Scarfiottis Beerdigung fand genau ein Jahr nach der Beerdigung seines Freundes und angeblichen „Rivalen“ Lorenzo Bandini in Turin statt. Zu seinen beiden ehemaligen Piloten machte Enzo Ferrari Jahre später eine bemerkenswerte Aussage: „Lodovico Scarfiottis Schicksal war auf eigenartige Weise mit dem eines anderen Italieners, Lorenzo Bandini, eng verbunden.“ Ob sich da ein reumütiger Commendatore mit dem Gedanken beschäftigte, was wohl geworden wäre, wenn? Wenn er Scarfiotti beim Großen Preis von Monaco hätte starten lassen, hätte das Rennen vielleicht eine andere Wendung genommen, und Lorenzo Bandini könnte noch leben. Und wenn er „Lulù“ im selben Jahr mit einem seiner roten Wagen am Großen Preis von Italien hätte teilnehmen lassen, hätte Lodovico Scarfiotti Ferrari sicher nie verlassen ...



**LODOVICO SCARFIOTTI – SEINE RENNEN AUF FERRARI 1959-1967**

DATUM	RENNEN	TEAM	FAHRZEUG	COPILOT	ERGEBNIS
5.9.59	Tourist Trophy	SEFAC Ferrari	Ferrari Dino 196 S [#0740]	Giorgio Scarlatti	DNF Aufhängung
31.1.60	Buenos Aires 1000 Km	SEFAC Ferrari	Ferrari Dino 246 S [#0778]	José Froilán González	DNF Zündverteiler
8.5.60	Targa Florio	SEFAC Ferrari	Ferrari Dino 246 S [#0778]	Willy Mairesse	4.
22.5.60	Nürburgring 1000 Km	SEFAC Ferrari	Ferrari Dino 246 S [#0784]	Richie Ginther	DNF Scarfiotti ohne Einsatz
26.6.60	Le Mans 24h	SEFAC Ferrari	Ferrari 250 TRI [#0782]	Pedro Rodriguez	DNF Tank leer
22.10.61	Paris 1000 Km	Scuderia SSS Rep. di Venezia	Ferrari 250 GT	Gianni Balzarini	DNF
10.6.62	Bergrennen Fornovo	Scuderia Sant'Ambroeus	Ferrari Dino 196 SP [#0804]		1.
17.6.62	Bergrennen Mont Ventoux	Scuderia Sant'Ambroeus	Ferrari Dino 196 SP [#0804]		1.
24.6.62	Le Mans 24h	SEFAC Ferrari	Ferrari Dino 268 SP [#0798]	Giancarlo Baghetti	DNF Kupplung
8.7.62	Bergrennen Trento Bondone	Scuderia Sant'Ambroeus	Ferrari Dino 196 SP [#0804]		1.
22.7.62	Bergrennen Schauinsland	Scuderia Sant'Ambroeus	Ferrari Dino 196 SP [#0804]		1.
26.8.62	Bergrennen Ollon Villars	Scuderia Sant'Ambroeus	Ferrari Dino 196 SP [#0804]		2.
21.10.62	Paris 1000 Km	Scuderia SSS Rep. di Venezia	Ferrari 250 GT	Colin Davis	3.
23.3.63	Sebring 12h	SEFAC Ferrari	Ferrari 250 P [#0810]	John Surtees	1.
5.5.63	Targa Florio	SEFAC Ferrari	Ferrari Dino 196 SP [#0802]	Bandini / Mairesse	2.
19.5.63	Nürburgring 1000 Km	SEFAC Ferrari	Ferrari 250 P [#0810]	Mike Parkes	DNF Unfall Parkes
16.6.63	Le Mans 24h	SEFAC Ferrari	Ferrari 250 P [#0814]	Lorenzo Bandini	1.
23.6.63	Grand Prix Holland, Zandvoort	SEFAC Ferrari	Ferrari 156 [#0002]	Ferrari V6	6.
30.6.63	Grand Prix Frankreich, Reims	SEFAC Ferrari	Ferrari 156 [#0002]	Ferrari V6	DNS Unfall im Training
21.3.64	Sebring 12h	SEFAC Ferrari	Ferrari 275 P [#0814]	Nino Vaccarella	2.
31.5.64	Nürburgring 1000 Km	SEFAC Ferrari	Ferrari 275 P [#0820]	Nino Vaccarella	1.
22.6.64	Le Mans 24h	SEFAC Ferrari	Ferrari 275 P [#0820]	Mike Parkes	DNF Öldruck
5.7.64	Reims 12h	Maranello Concessionaires	Ferrari 250 GTO [#4399]	Mike Parkes	3.
9.8.64	Bergrennen Schauinsland	Scuderia Sant'Ambroeus	Ferrari 250 GTO [#645573]		5.
30.8.64	Bergrennen Sierre Montana Crans	Scuderia Filipinetti	Ferrari 250 LM [#5899]		1.
6.9.64	Grand Prix Italien, Monza	SEFAC Ferrari	Ferrari 156 aero [#0003]		9.
20.9.64	Bridgehampton 500 Km	North American Racing Team	Ferrari 330 P [#0824]	-	DNF Motorschaden
26.9.64	Grand Prix Kanada, Mosport	North American Racing Team	Ferrari 330 P [#0824]	-	2.
10.11.64	Paris 1000 Km	Maranello Concessionaires	Ferrari 250 LM [#5895]	Jackie Stewart	10.
25.10.64	Trofeo di Ettore Bettoja, Monza	Maranello Concessionaires	Ferrari 330 P [#0818]	-	1.
25.4.65	Monza 1000 km	SEFAC Ferrari	Ferrari 330 P2 [#0828]	John Surtees	2.
9.5.65	Targa Florio	SEFAC Ferrari	Ferrari 275 P2 [#0830]	Mike Parkes	DNF Unfall Scarfiotti
23.5.65	Nürburgring 1000 Km	SEFAC Ferrari	Ferrari 330 P2 [#0828]	John Surtees	1.
20.6.65	Le Mans 24h	SEFAC Ferrari	Ferrari 330 P2 [#0828]	John Surtees	DNF Getriebe
11.7.65	Bergrennen Trento Bondone	SEFAC Ferrari	Dino 166 P/206 P [#0834]		1.
25.7.65	Bergrennen Cesana-Sestrières	SEFAC Ferrari	Ferrari Dino 206 P [#0834]		1.
8.8.65	Bergrennen Schauinsland	SEFAC Ferrari	Ferrari Dino 206 P [#0834]		1.
29.8.65	Bergrennen Ollon Villars	Scuderia Sant'Ambroeus	Ferrari Dino 206 P [#0834]		1.
19.9.65	Bergrennen Gaisberg	Scuderia Sant'Ambroeus	Ferrari Dino 206 P [#0834]		5.
24.10.65	Grand Prix Mexiko, Mexico City	SEFAC Ferrari	Ferrari 1512 [#0008]	Ferrari F12	DNS Auto an Rodriguez abgetreten
26.3.66	Sebring 12h	SEFAC Ferrari	Ferrari Dino 206 P [#0842]	Lorenzo Bandini	5.
25.4.66	Monza 1000 km	SEFAC Ferrari	Ferrari Dino 206 S [#002]	Lorenzo Bandini	10.
8.5.66	Targa Florio	SEFAC Ferrari	Ferrari Dino 206 S [#004]	Mike Parkes	DNF Unfall Parkes
22.5.66	Spa 1000 km	SEFAC Ferrari	Ferrari 330 P3 [#0848]	Mike Parkes	1.
5.6.66	Nürburgring 1000 Km	SEFAC Ferrari	Ferrari Dino 206 S [#004]	Lorenzo Bandini	2.
12.6.66	Bergrennen Roßfeld	SEFAC Ferrari	Ferrari Dino 206 S [#0842]		2.
19.6.66	Le Mans 24h	SEFAC Ferrari	Ferrari 330 P3 [#0848]	Mike Parkes	DNF Unfall Scarfiotti
24.7.66	Bergrennen Cesana-Sestrières	SEFAC Ferrari	Ferrari Dino 206 S [#0842]		1.
31.7.66	Bergrennen Schauinsland	SEFAC Ferrari	Ferrari Dino 206 S [#0842]		2.
7.8.66	Grand Prix Deutschland, Nürburgring	SEFAC Ferrari	Ferrari 246 [#0006]	Ferrari V6	DNF Batterie
28.8.66	Bergrennen Sierre Montana Crans	SEFAC Ferrari	Ferrari Dino 206 S [#0842]		1.
4.9.66	Grand Prix Italien, Monza	SEFAC Ferrari	Ferrari 312 [#011]	Ferrari V12	1.
5.2.67	Daytona 24h	SEFAC Ferrari	Ferrari 330 P4 [#0856]	Mike Parkes	2.
12.3.67	Il Race of Champions, Brands Hatch	SEFAC Ferrari	Ferrari 312 [#011]	Ferrari V12	5.
25.4.67	Monza 1000 Km	SEFAC Ferrari	Ferrari 330 P4 [#0858]	Mike Parkes	2.
1.5.67	Spa 1000 km	SEFAC Ferrari	Ferrari 330 P4 [#0858]	Mike Parkes	5.
14.5.67	Targa Florio	SEFAC Ferrari	Ferrari 330 P3 [#0846]	Nino Vaccarella	DNF Unfall Vaccarella
21.5.67	XVI Gran Premio di Siracusa	SEFAC Ferrari	Ferrari 312 [#011]	Ferrari V12	1. Sieg geteilt mit Parkes
28.5.67	Nürburgring 1000 Km	SEFAC Ferrari	Ferrari Dino 206 S [#004]	Günter Klass	DNS Motorschaden im Training
4.6.67	Grand Prix Holland, Zandvoort	SEFAC Ferrari	Ferrari 312 [#0005]	Ferrari V12	6.
11.6.67	Le Mans 24h	SEFAC Ferrari	Ferrari 330 P4 [#0858]	Mike Parkes	2.
18.6.67	Grand Prix Belgien, Spa	SEFAC Ferrari	Ferrari 312 [#0005]	Ferrari V12	NC Bremsleitung
23.7.67	GP di Mugello	SEFAC Ferrari	Ferrari Dino 206 S [#004]	Nino Vaccarella	DNS Team-Rückzug nach Todesfall (Klass) im Training
10.7.67	Bergrennen Trento Bondone	SEFAC Ferrari	Ferrari Dino 206 SP [#0842]		2.
30.7.67	Brands Hatch 6h	SEFAC Ferrari	Ferrari 330 P4 [#0856]	Peter Sutcliffe	5.
17.9.67	Can-Am Bridgehampton	North American Racing Team	Ferrari 412 P [#0844]	-	7.
23.9.67	Can-Am Mosport	North American Racing Team	Ferrari 412 P [#0844]	-	DNF Unfall

*Dreimal Italienischer Bergmeister (1957, 1958, 1959) und zweimal Europäischer Bergmeister (1962, 1965)*

# LIVE FÜR SIE

# VOR ORT

Packende Berichterstattung • Exklusive Interviews • Fesselnde Momentaufnahmen

HISTORISCHER MOTORSPORT

# CURBS

CARS | PORTRAIT | RACING

KEINE AUSGABE MEHR VERPASSEN

- ✓ 6 mal jährlich
- ✓ portofrei direkt nach Hause

Für nur  
**39€\***  
im Jahr



HIER GEHT ES DIREKT ZU IHREM ABO →



[www.curbs-magazin.com](http://www.curbs-magazin.com)



40 JAHRE FERRARI CLUB DEUTSCHLAND

# JUBILÄUMSTREFFEN IN FALKENSTEIN

**40 Jahre Faszination Ferrari – unter diesem besonderen Motto fand Anfang Juni 2018 das Jubiläums-Jahrestreffen statt, zu dem die Teilnehmer bereits am Mittwoch aus den neun Regionen des Clubs starteten – mit je einem Teil einer Statue „40 anni FCD“.**

Überrascht, wie schön es doch so nahe bei der Banken- und Börsenmetropole Frankfurt sein kann, kamen wir im Hotel Kempinski Grand Hotel Falkenstein an. Es ist bei jedem Treffen immer wieder schön, bekannte Gesichter und liebe Freunde zu treffen

und viele andere nette Leute kennenzulernen. Nach dem Bezug der Zimmer trafen wir uns auf der Terrasse zum Barbecue im lauen Abendwind.

Nach einer kurzen Besprechung der Route ging es Donnerstag los. Die erste Etappe führte uns durch die Wetterau

und das schöne Rönneburger Hügelland. Je nachdem, wann man losfuhr, wurde man vom einen oder anderen Schauer erwischt, aber wir hatten Glück und konnten die ganze Zeit offen und bei Sonnenschein die Landschaft genießen. Nach einem Mittagsstopp im Hofgut



Neuhof und der eher gemütlichen Rückfahrt zum Hotel hatte jeder genug Zeit, sich auf den Abend vorzubereiten. Im Galasaal des Kempinski startete die Geburtstagsparty mit einem Aperitif, anschließend durften wir in den passend zum 40. Geburtstag schön geschmückten und dekorierten Saal zum Essen und Feiern bei schwungvoller Musik und an die Leinwand projizierten Bildern aus 40 Jahren Clubgeschichte.

Der Freitag empfing uns etwas grau und feucht, aber die Fahrt durch den wunderschönen Taunus führte uns auf der ersten Etappe zum Mittagsstopp ins Kurhaus Wiesbaden. Nach einem Cocktailempfang vor dem Kurhaus inmitten unserer Ferrari und einem Lunch im



*Drei FCD-Präsidenten: Walter Ben Dörrenberg, Horst Kespohl und Arnold Gardemann. Oben Moderator Kai Ebel und Sabine Kehm von MS Collection mit dem Käufer eines Steffen-Imhof-Gemäldes.*



Käfer's brachten wir uns zum Gruppenfoto in Position. Der Wettergott hatte auch ein Einsehen und der Himmel klar-te auf. Die Rückfahrt zum Hotel wurde durch einen Boxenstopp bei Ferrari Central Europe in Wiesbaden unterbrochen. Leider war niemand von Ferrari anwesend, da sie alle auf der Portofino-Präsentation weilten. So konnten wir uns nur im Showroom umschaun und fuhrten dann zurück ins Hotel. Am Abend ging es, stilecht gekleidet im Outfit der zwanziger Jahre, mit Oldtimerbussen in





die Villa Rothschild zur „Gatsby Party“ – mit coolem Pokertisch mit „echten“ Ganoven, leckerem Essen und einem goldenen Ferrari Mondial auf der Terrasse. Nach der Partynacht konnten am Samstag alle ausschlafen, und der Tag stand zur freien Verfügung. Abends wurden wir per Bus ins „Haus der Begegnung“ von Königsstein gefahren, wo uns Moderator Kai Ebel durch den großen Galaabend führte. Mit einem opulenten Gala-diner, einer Live-Band, einer großen Versteigerung von Gemälden des Künstlers Steffen Imhof für einen guten Zweck sowie einigen Reden zum 40. Clubjubiläum gestaltete sich der Anlass sehr abwechslungsreich. Der Höhepunkt war dann das Zusammensetzen der Statue „40 anni FCD“, deren Einzelteile wie eingangs erwähnt von neun Teilnehmern mitgebracht worden waren. Anschließend durften alle Mitglieder ihr persönliches nummeriertes Exemplar im Kleinformat in Empfang nehmen. Am Sonntag war dann allgemeiner Abreisetag. An dieser Stelle möchte ich den Organisatoren Sandra und Ben Dörrenberg sowie Melanie und Frank Beskow danken und allen weiteren Helfern, ohne die solche tollen Treffen nicht stattfinden würden, meine Hochachtung aussprechen! Dankeschön für dieses unvergessliche Wochenende! [Sibylle Andres]



## NEUER CHAMPION

Beim letzten Wertungslauf der FCD-Rennserie auf dem Hockenheimring sicherte sich am 6. Oktober überraschend Dennis Groß den Titel. Der junge Gentleman Driver bewegt einen 360 Challenge, der von dem vierköpfigen Familienteam mit Vater Harald, Mutter Alice und Dennis' Schwester Sonja vorbereitet und eingesetzt wird. Das ausgeklügelte Punktesystem der FCD-Rennserie sorgte dafür, dass die zwar schnelleren, aber wesentlich jüngeren Challenge- und GT-Modelle dem über 15 Jahre alten 360er nicht alle Chancen nahmen. Das wäre auch nicht im Sinne der Amateur-Rennserie, die in ihrer zweiten Saison bereits Starterfelder von knapp zwanzig Autos mobilisiert – und 2019 dürften es noch ein paar mehr sein!

*Unheimlich fix: Dennis Groß im 360 Challenge fuhr mit bestechender Konstanz. Bei der Siegerehrung im Hintergrund Vorjahres-Champion Stefan Gosch.*

**Ferrari Drivers of Sweden**

# SAN SEBASTIAN

**GROSSE SOMMERAUSFAHRT IN DEN SÜDEN**

**Stockholm, Timmendorfer Strand, Reims, Rouffignac, Le Pian Médoc, San Sebastian: 16 Tage und über 6000 Kilometer mit dem Ferrari durch Europa.**

**N**ach drei Tagen reiner Transitstrecken erreichten wir am Montag, dem 24. September, endlich Reims. Am folgenden Vormittag stand der Besuch der ältesten Champagner-Kellerei auf dem Programm, gegründet von Nicolas Ruinart im Jahre 1729. Nach der Besichtigung der enormen Kreidekeller folgte eine Probe verschiedener Champagnersorten. Nachdem Champagner bekanntlich gut für den Kreislauf ist, war der Spaziergang zur Kathedrale im Herzen der Stadt gar kein Problem. Am Mittwoch ging es nach Les Eyzies-de-Tayac-Sireuil an der Dordogne. Im Verkehrschaos rund um Paris verloren wir neun Ferrari den Sichtkontakt, trafen uns aber zum Glück alle wieder am Hotel. Das phantastische Menü des Hoteliers war Balsam für unsere Seelen. In Rouffignac Saint-Cernin besuchten wir eine der vielen prähistorischen Höhlen. Mit einem kleinen elektrischen Zug ging es hinab bis in zwei Kilometer Tiefe in die frühere Bärenhöhle. In ihrem Innern sind an Wänden und Decke etwa 220 in schwarzen Konturen gezeichnete Tiere zu sehen – Mammuts, Pferde, Bisons, Rhinozerosse und Steinböcke. Man geht davon aus, dass diese Zeichnungen etwa 13.000 Jahre alt sind. Bei schönstem Spätsommerwetter ging es auf ganz schmalen und kurvenreichen Sträßchen über Land mit dem Ziel, ein nettes Lokal zu finden. Irgendwann kamen wir in einem ganz kleinen Dorf an ein einfaches Restaurant, wo zwei Arbeiter im Freien am Mittagstisch sitzen. Sie betrachten die neun Ferrari mit großen Augen – vermutlich war in dieser



Gegend noch nie ein Ferrari zu sehen. Ob der Chef wohl die ganze Truppe bekommen kann? Kein Problem, wie sich herausstellte: Das Tagesessen bestand aus einem Drei-Gänge-Menü mit Wein im Überfluss für 20 Euro pro Nase. Gestärkt geht es weiter nach Bergerac, St. Emilion und zum Golf du Médoc Hôtel in Le Pian Médoc.

Im Frühnebel ist von den Weinstöcken im riesigen Weinbaugebiet im Haut-Médoc nicht viel zu sehen. Wir schreiten zur Besichtigung der Weinproduktion im Château Dauzac Margeaux, wo gera-



*Reisen wie Gott in Frankreich: Die Sommerausfahrt der Ferrari Drivers of Sweden führte bis ins Baskenland.*

de Trauben sortiert und gepresst werden. Der neue Weinkeller ist eine Augenweide mit Hunderten von neuen Barriquefässern. Nach der Weinprobe (die Weine waren noch etwas zu jung) fuhren wir weiter in Richtung Pauillac mit kurzen Abstechern zum Château Margeaux und Château Pichon Longueville-Baron. Ein Besuch bei Château Mouton Rothschild wäre erst nach der Weinlese möglich gewesen, aber da wollten wir bereits in San Sebastian sein.

[Hermann Honauer]

*Fortsetzung folgt ...*

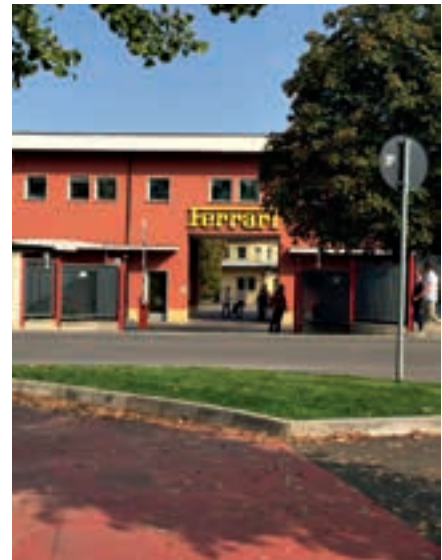


# FERRARI FACTORY TOUR

FERRARI CLUB SWITZERLAND BEI DER WERKSFÜHRUNG

**Einmal im Jahr muss jeder anständige Ferrarista in die Heimat seines liebsten Pferdchens pilgern ...**

**A**m strahlend schönen Spätsommer-Donnerstagabend trafen die Teilnehmer der diesjährigen Ferrari-Werksbesichtigung nach und nach im Maranello Palace Hotel ein. Einige waren auch schon früher angereist, um eine erste Erkundungstour durch die diversen







*Obligatorisch: Schmusebild mit Mamma Rossella, Essen im Cavallino (oben) und im Montana (unten), Besuch der Fabrik (Seite gegenüber, oben) und der Rennabteilung (unten).*



Ferrari-Shops nicht zu verpassen. Nach Check-In und Zimmerbezug wurde im Garten des Hotels in gemütlicher Runde der Welcome-Apéro serviert. Für das Nachtessen vor dem großen Tag – Freitag, dem 19. Oktober – ließen wir uns mit dem Bus ins nahe gelegene Ristorante Opera 02 chauffieren. Die nahen Weinberge waren in der Dunkelheit bald nur noch zu erahnen, und so beschlossen wir, zeitig zu Bett zu gehen.

Am Freitagmorgen ging es nämlich zeitig los zur Besichtigung der Ferrari-Fabrik. Erste Station war die Produktion der Motoren, später durften wir den Mechanikern beim Zusammenbau der Fahrzeuge über die Schultern schauen. Dieses Mal war leider nur die Montagelinie der Achtzylinder-Modelle zu besichtigen, denn der Zusammenbau der Zwölfzylinder-Fahrzeuge schien im Moment ein Geheimnis zu bergen, welches für unsere Augen (noch) nicht bestimmt war. Im Kleinbus ging es auf die andere Seite

der Via Abetone in Gestione Sportiva, wo die aktuellen Formel-1-Rennwagen von Sebastian Vettel und Kimi Räikkönen diverse Augenpaare zum Leuchten brachten. In der Kundensportabteilung Corse Clienti waren neben älteren Formel-1-Fahrzeugen aus den letzten 40 Jahren auch aktuelle FXX-K und diverse andere Fahrzeuge der Sonderklasse zu bestaunen. Zum Abschluss der Führung blieb leider nur noch wenig Zeit für die Besichtigung des Ferrari-Museums in Maranello, doch konnte dies mit den zur Verfügung stehenden Tickets nach dem Mittagessen in aller Ruhe nachgeholt werden.

Dieses nahmen wir standesgemäß im wohl traditionsreichsten Lokal von Maranello ein, dem Ristorante Cavallino, wo einst auch Enzo Ferrari zu speisen pflegte. Wir konnten hier ein vorzügliches Mittagessen genießen, bevor der Bus für einen Ausflug ins benachbarte Modena bestiegen werden konnte. Spazieren

durch die Altstadt, Shopping oder ein Besuch des Museo Casa Natale Enzo Ferrari stand den Teilnehmern zur Auswahl.

Auf einen derart ereignisreichen Tag musste nun auch ein ganz spezieller Abend folgen. Das Nachtessen fand im Ristorante Montana statt, in welchem etliche Zeitzeugen der Rennsportgeschichte in Form von Bildern, Helmen und Renn-Overalls verewigt sind und in dem eine Atmosphäre herrscht, die das Herz manches Ferrarista höher schlagen lässt. Neben einem richtig guten italienischen Abendessen wie bei Mamma ein absolut gelungener und gemütlicher Abend. Zum krönenden Abschluss gesellte sich die Köchin „Mamma Rossella“ persönlich zu uns.

Mit diesem Meeting war unser Ferrari-Club-Jahr 2018 abgeschlossen und wir freuen uns auf spannende Events im neuen Jahr. In diesem Sinne: Forza Ferrari! [Sandra Inauen]



# BEGEGNUNGSVERKEHR

## SCHNELLER BESUCH AUS NORWEGEN

**Der Ferrari Club Norwegen begegnet den Freunden des FCA bei der Herbstausfahrt auf verkehrsarmen Straßen in Österreich.**

**B**ad Leonfelden ist ein verträumter Kurort auf dem österreichischen Anteil der Böhmisches Masse. Das Granit- und Gneis-Plateau auf 750 Meter Seehöhe wird von der Europäischen Wasserscheide durchzogen. Der Süden entwässert in die Donau und der Norden in die Moldau. Klimatisch herrscht ein raueres Klima als in den Niederungen Ostösterreichs, aber die Luft ist rein und die Fernsicht endlos. Ein im Norden des Landes gelegener Ort wie geschaffen für den Empfang von Ferrari-Enthusiasten aus dem hohen Norden.

Deutlich mehr als 2000 km Anfahrt stellen für 23 Mitglieder des Ferrari Club Norwegen in 14 Autos keine Hemmschwelle dar, um in Verbindung mit einer Österreichrundfahrt am dreitägigen Herbstmeeting des Ferrari Club Austria teilzunehmen. Die das Mühlviertel durchfahrende Kolonne schwoll demnach auf 70 Ferrari-Teams an und ein Servicefahrzeug der Scuderia Gohm sicherte den technischen Support. Dass bei dieser Vielzahl an Fahrzeugen kein zügiges Vorankommen möglich wäre, erwies sich übrigens als völlig unbegründete Besorgnis.

Dank präzisiertem Roadbook und beherzt gefahrenem Challenge Stradale als Paecar waren die Tagesziele am Samstag und Sonntag schneller als gedacht erreicht. Das aus Tokio angereiste Clubmitglied des FCA staunte als Co-Pilot gar





*Sensationeller Auftritt: Mit F40 und 288 GTO auf Tour. Oben unser eigens aus Tokio angereistes FCA-Mitglied Nobuyuki Akana mit Walter und Traudi Ringl, rechts Organisator Reinhold Mayer beim Drivers' Briefing, unten die bunt gemischte Ferraristi-Truppe aus Norwegen und Österreich [vlnr: Notar Michael Platzer, Präsident Werner Paulinz, Präsident Gorm Haagensen, Organisator Reinhold Mayer, Clubmanager Hannes Bauer, FCN-Vorstand Wolfgang Wandl]*



sehr über die in Japan auf öffentlichen Straßen noch nie erlebte Performance eines Scaglietti, wie er auch in seiner heimlichen Garage steht. Auf guten und einsamen Straßen historische Bergrennstrecken abzufahren, auf kuppertem Gelände die Ausblicke zu genießen und dann wieder in dunkle Wälder und felsige Schluchten einzutauchen, die das Geräuschbild der 624 vollständig versammelten Zylinder modellieren, weckte Begeisterung! Neben dem Fahrspaß standen altes Brauchtum sowie die Genüsse für Augen und Gaumen auf der Prioritätenliste dieser Herbstausfahrt ganz weit oben. In der Lebkuchenwerkstatt konnten die Herren den Damen Ihres Herzens persönliche Leckereien produzieren, während in der Blaudruckerei uralten Traditionen aus dem Mittelalter auf den Grund gegangen wurde. Dass Bier höchst unterschiedlich gebraut werden kann, erfuhren die Teilnehmer ebenso wie Kunstfertigkeiten der Schleiferei von Bauernkrapfen. Bei all diesem Traditionsbewusstsein nahm es nicht wunder, dass auch die landesweit größte Samm-



lung italienischer Klassiker in den dünn besiedelten Weiten des Mühlviertels zu bewundern war. Die eindrucksvollsten Klassiker waren an diesem Wochenende aber nicht im Museum zu bestaunen, sondern real als Teilnehmer der Ausfahrt zu erleben. 288 GTO und F40 mögen in der Performance mit den aktuellen Modellen aus Maranello nicht mehr Schritt halten können, aber Ausstrahlung und Faszination dieser historischen Meilensteine sind unvermindert spektakulär. Ganz außerordentlich entwickelte sich

der famose Galaabend mit den von Starwinzer Gianpaolo Motta persönlich krenzenzten Spitzenjahrgängen aus seinem Weinkeller in der Toskana. Bis zum Morgenrauen wurde an der Hotelbar gefeiert und eifrig Kontaktdaten ausgetauscht. Anzustoßen war auf den Organisator Reinhold Mayer, und auch Wolfgang Wandl als Delegationsleiter der Skandinavier genoss die Freude seiner Norweger über diese einmalige Begegnung mit den Österreichern, die beizeiten eine Fortsetzung finden soll. [Werner Paulinz]

FERRARI OWNERS CLUB SWITZERLAND  
**FoCS** SEIT 1972 CLASSIC DAY 2018

# MOTORENSOUND STATT KUHGLOCKEN

**Maserati und Ferrari gelten als die schönsten Autos aller Zeiten. Am Classic Day 2018 trafen sich über 40 Raritäten aus den 1960er und 1970er Jahren im Golf Emmental.**

Im Autoquartettspiel waren sie stets die Abräumer. Modelle wie der Maserati Ghibli oder der Ferrari Daytona waren mit ihren Acht- und Zwölfzylindermotoren und etwa 350 PS die Überflieger ihrer Zeit. Gut 50 Jahre ist das her, doch die Leidenschaft für diese Traum-Autos altert nicht. Keine Elektronik, kein ABS, dafür Doppelvergaser, die vernehmlich um die Wette schnorcheln. „Klack“ – der nächste Gangwechsel durch die Kulisse, aber bitte mit sauber

dosiertem Zwischengas – sonst kracht's fürchterlich im Getriebe, und die Zahnräder fliegen einem um die Ohren. „Falling in Love ...“ lautete das Motto des diesjährigen Classic Day, der vom FOCS gemeinsam mit dem Maserati Club Switzerland gestaltet wurde. Betörende Formen der berühmtesten Designer Pininfarina und Bertone begeistern noch heute. Vom Ferrari 250 SWB Competizione mit Alu-Karosserie wurden 1960 weltweit nur 46 Stück hergestellt. Er gewann





Ein stilvoller Lunch bei schönstem Sonnenschein im Kreise der Liebsten – egal, ob mit Dreizack oder Pferdchen im Emblem. FOCS-Vorstand Raphael Weibel (kleines Bild links) und FOCS-Präsident Georg Spoerli (Bild Mitte) freuten sich über einen gelungenen Anlass.



alles, was es zu gewinnen gab. Sein Hintern zählt zum Aufregendsten, das je in Blech modelliert wurde.

Vor genau 50 Jahren am Pariser Automobilsalon vorgestellt, feierte der Ferrari 365 GTB/4 beim Classic Day sein Jubiläum. Gleich sechs wunderschöne Daytona standen nebeneinander auf dem feinen Rasen, ein seltenes Erlebnis! Einzigartig war der Auftritt des Alfa Romeo RL Targa Florio von 1924. Fünf dieser Rennwagen wurden gebaut, und

auf einem davon gewann Enzo Ferrari sein erstes Rennen als Werkspilot bei Alfa. „Von all' meinen Rennen während dieser Zeit war mein Sieg 1924 an der Coppa Acerbo im Alfa Romeo RL das absolut Größte. Ich schlug Mercedes kurz nach deren Sieg an der Targa Florio!“ Nach einer rassigen Kurvenfahrt durch die malerische Hügellandschaft des Emmentals genossen die Teilnehmer an einer langen Tafel im Grün des Golf Emmental ein unvergessliches Mittagessen

im Restaurant Altes Sumpfhaus inmitten ihrer automobilen Schätze. Der Familienanlass sorgte für fröhliche Kinder mit „Auslauf“ und glückliche Eltern oder Großeltern. Danach hieß es Zündschlüssel gedreht, und heiser trompetet es aus dem Doppelrohr. Zurück blieb nur ein leises Bimmeln der Kuhglocken. Der nächste Classic Day wird am Sonntag, dem 18. August 2019, wiederum im Golf Emmental stattfinden. Reservieren Sie sich das Datum! (Raphael Weibel)



# SAISONABSCHLUSS

## EIN TRAUMHAFTES JAHR

**A**m letzten Septemberwochenende, nur eine Woche nach der Herbstausfahrt, stand die „Rallye de Clôture de Saison“ auf dem Programm. Diese vor der Weihnachtsfeier letzte Veranstaltung des Jahres wurde vom FCL gemeinsam mit dem Scuderia Ferrari Club Luxembourg organisiert. 40 Fahrzeuge versammelten sich am frühen Sonntagmorgen beim Luxemburger Vertragshändler Francorchamps Motors, wo es neben den Aufklebern für die Fahrzeuge auch ein Frühstück für die Besatzungen gab. Vorstandsmitglied Jacques Lamby hatte mit seinen Freunden von „Stroossen Classic“ – einem Verein, der sich der Organisation von Ral-



*Rasten wie die Fürsten: Auf der Saisonabschluss-Rallye des Ferrari Club Luxembourg stand der Besuch von Schloss Kewenig auf dem Programm. Start- und Ziel-punkt der Rallye war der Ferrari-Händler Francorchamps Motors.*



lies für ältere Fahrzeuge verschrieben hat – eine wunderbare Streckenführung über wenig befahrene Landstraßen in der hinreißenden Landschaft des nördlichen Luxemburg mit verschiedenen Kontrollen und „Sonderprüfungen“ vorbereitet, bei denen die Teams Punkte sammeln konnten.

Die Mittagspause wurde bei bestem Herbstwetter in einem traumhaften Ambiente verbracht. Denise und Francy Weyrich, langjährige FCL-Mitglieder und seit einigen Jahren stolze Besitzer von Schloss Kewenig in Körperich (in der

Höhe von Vianden auf deutscher Seite), hatten die Wiese vor dem Anwesen als Parkfläche freigegeben und auf der Terrasse an ihrem wunderbaren Teich (man würde ihn besser „See“ nennen) ein reichhaltiges Buffet nebst Getränken aufgetischt.

Auch der Nachmittag beinhaltete wieder traumhafte Strecken, die letztlich zum Ziel nach Bereldange führten, wo in der Pizzeria La Riviera das Abendessen serviert wurde. In dessen Verlauf blieb dann auch genug Gelegenheit, den Verantwortlichen zu danken und den fleißigs-

ten Punktesammlern die wohlverdienten Preise zu übergeben.

Wenngleich die jeweiligen Mitglieder der beiden Clubs sich noch nicht spontan vermischt haben, so war diese zweite gemeinsame Veranstaltung in jedem Fall eine gute Gelegenheit der weiteren Annäherung und vor allem der Demonstration, dass man auch in einem so kleinen Land größere Mengen von Ferrari auf die Straße bringen kann – ein wunderbarer Anblick, der die Herzen von Eigentümern und Fans höher schlagen lässt und nach Wiederholung ruft. [Dr. Hartmut Schenk]

# ZU GAST AM BODENSEE

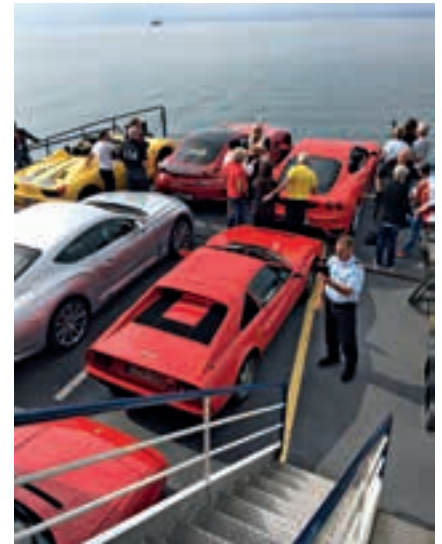
## FMC-JAHRESTREFFEN IN ÜBERLINGEN

**Im Ferrari Model Club finden alle die ein Zuhause, die nicht zwingend einen Ferrari im Maßstab 1:1 ihr Eigen nennen, aber ansonsten der Edelschmiede in Maranello mit Haut und Haaren verfallen sind. Ein Club von Enthusiasten für Enthusiasten.**

**D**er Ferrari Model Club ist zwar deutlich älter, aber als eingetragenen Verein gibt es ihn offiziell seit 15 Jahren. Das Jubiläums-Jahrestreffen wurde vom 14.-16. September in Überlingen am Bodensee ausgerichtet. Ein Highlight des Treffens war Ehrengast Erich Bitter, ehemaliger Rennfahrer und immer noch aktiver Autobauer. Bitter fuhr 1964 das 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring und wurde zusammen mit Hans-Peter Koepchen 6. in der GT-Wertung. Ihr Auto von damals, die 250 GT Berlinetta Competizione mit der Chassisnummer 2095 GT, war das Vorbild für das diesjährige Jahresmodell des Ferrari Model Club. Viele, wenn nicht sogar alle Teilnehmer, nutzten die Gelegenheit und ließen sich ihr Modell auch gleich von Erich Bitter signieren. Dem Modellverantwortlichen Sven Girgensohn war die Freude über das gelungene BBR Modell deutlich anzumerken. Ist es doch die erste Miniatur in 1:43, bei der die Details

einer frühen 250 GT Berlinetta korrekt umgesetzt wurden!

Am Samstag stand der Besuch des Museums Autobau von Fredy Lienhard auf dem Programm. Das ist in Romanshorn in der Schweiz, genau gegenüber von Überlingen mit jeder Menge Bodensee-Wasser dazwischen. Also auf nach Friedrichshafen zur Fähre und übergesetzt! Beim Museum angekommen wurden die etwa 70 Teilnehmer in vier Gruppen eingeteilt, und fachkundige Führer erzählten uns alles Wissenswerte über das Museum und die ausgestellten Autos. Museumsbesitzer Fredy Lienhard ist ja kein Unbekannter in der Ferrari-Welt. In seiner sehr großen Auto-Sammlung befinden sich mehrere Ferrari, von denen auch einige im Museum ausgestellt sind. Der wichtigste ist sicherlich der F333 SP, mit dem Fredy Lienhard auch aktiv Rennen gefahren ist. Nach dem Besuch des Museums stand die Rückfahrt auf der Agenda. Vor dem



*Edle Fracht: Eine Bodensee-fähre voller Ferrari. Unten: Herzlicher Empfang im Museum Autobau im schweizerischen Romanshorn.*

gemeinsamen Abendessen im Hotel gab es dann die Möglichkeit, sich die Modell-Exponate im Ausstellungsraum genauer anzuschauen. Das Sonntags-Highlight war der Besuch des Autohauses Gohm in Singen. Die Organisatoren des Treffens, Guido Schanz und Peter Rehm, können zufrieden mit ihrem Treffen sein. Wenn Enthusiasten etwas für Enthusiasten machen, kann das ja nur gut werden. (Andreas Meiniger)





## GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED

# SPEED JUBILEE

*Text & Fotos: /// Andreas Meiniger*

**Das Goodwood Festival of Speed feierte 2018 Silbernes Jubiläum. Was vor 25 Jahren als Gartenparty für Speed Freaks begann, ist aktuell eines der größten und wichtigsten Auto-events der Welt.**

**F**errari gehört seit 25 Jahren untrennbar zum Inventar des Festival of Speed, schließlich war es die 166 MM Touring Barchetta (0040M) von Sally und Dudley Mason-Styron, die 1993 als allererstes Auto den Hügel vor Goodwood House hinauffuhr. Seither hat sich das Festival of Speed stetig weiterentwickelt.

Seit 1997 gibt es jedes Jahr eine Skulptur vor Goodwood House, dem Anwesen des Earl of March, neuerdings, durch einen Wechsel in der Erbfolge, Duke of Richmond and Gordon. 1997 war diese Ferra-



ri gewidmet, und ein Cartier Style et Luxe Concours ohne Ferrari-Beteiligung ist nicht vorstellbar. Dies gilt auch für den 2000 eingeführten Supercar Run, für Ferrari eine mehr als willkommene Gelegenheit, sich vor einem großen Publikum medienwirksam zu präsentieren. 2018 sahen die Besucher die „dynamischen“







*Wie immer lockte der Duke of Richmond viel Rennsportprominenz an seine private Rennstrecke, z.B. Jenson Button, Walter Röhrl, Marc Gené, Emanuele Pirro oder Giancarlo Casali.*



schen“ Premieren des Ferrari FXX K EVO und des 488 Pista. Die Scuderia Ferrari hatte zwei F60 Formel 1 aus dem Jahre 2009 mitgebracht, und Testfahrer Marc Gené brachte den anwesenden Speed Freaks das Thema Faszination Formel 1 näher. Unterstützung hatte er

durch drei Fahrer aus dem Corse-Clienti-Programm, die ihre historischen Formel-1-Ferrari ebenfalls mit viel Spaß und Speed den Hügel hinauf fuhren. Auch Nick und Anette Mason sind seit 25 Jahren fester Bestandteil des Festivals. Der Pink-Floyd-Drummer und

Ferrari-Sammler Mason bereichert mit Autos aus seiner Kollektion jede Starterliste. Dieses Jahr hatte er einmal mehr seinen Ferrari 250 GTO und seinen 365 GTB/4 Competizione Daytona mitgebracht, gefahren von Tochter Holly aus erster Ehe.





Mit einer Ausstellung von 25 Supersportwagen aus 25 Jahren feierten die Organisatoren des Goodwood Festival of Speed das silberne Jubiläum. Vier Renner aus Maranello hielten die Ferrari-Fahne hoch und demonstrierten eindrucksvoll, was man unter einem Supersportwagen versteht. Die beiden Ferrari beim Cartier Style et Luxe Concours, ein 365 California und ein 365 GTB/4 Daytona, strahlten auf Hochglanz poliert um die Wette. Ferrari und das Festival of Speed – eine Beziehung, die auch in den nächsten 25 Jahren für Überraschungen gut ist.



*Lady Drivers: Sally Mason-Styrran (oben) und Nick Masons (im GTO) Tochter Holly (im Daytona). Unten die beiden 156F1-Rekreationen sowie ein echter 158F1.*



# TURNAROUND FORMEL

Die lukrativsten **Turnaround-Aktien** – mit System

**+69%** seit Februar 2017

- Big Data meets Fundamentalanalyse
- Konkrete Handlungsempfehlungen
- Cleveres Risikomanagement



Jetzt einsteigen!

[www.turnaround-formel.de](http://www.turnaround-formel.de)

DER AKTIONÄR

NEU IN DEN VITRINEN

# HERBSTZEITLOSE

Text & Bilder: /// Dietmar Rudolph

**Obwohl sich mancher Sammler während des glühenden Sommers in sein kühles Sammel-Refugium im Keller verzogen hat, bleibt der Herbst die Zeit der Jagd auf Neuheiten und besondere Pretiosen.**

*Schmuckstück für jede Vitrine: Der Ferrari 330 P4 im Großmaßstab 1:12 von CMR. Unten der 250 GT Drogo, ebenfalls von CMR, aber in 1:18. Auf der Seite gegenüber zwei Ausführungen des 275 GTB/C, einmal im Gelb der Ecurie Francorchamps und einmal als Werksrenner in Rosso Corsa.*



**D**as breite Band der Maßstäbe zeigt sich weiterhin, denn CMR, Tecnomodel, BBR, GT-Spirit und die Neueinsteiger Norev und Matrix widmen sich Modellen in 1:12 und 1:18, aber auch die Freunde der 1:43-Modelle kommen nicht zu kurz. Die große Schar der H0-Sammler, vorrangig in Deutschland zu finden, freut sich über den Einstieg von BoS, einer Marke des Online-Händlers Model Car World aus Flörsheim bei Frankfurt. Die nasskalte Jahreszeit motiviert auch die zahlreichen „Piloten am Drücker“, ihre Rennbahn wieder in Betrieb zu nehmen, einige neue Ferrari-Modelle sind startbereit!



## Absoluter Blickfang

„Ferrari, c'est une religion“, erklärte mir der Ferrarista aus Frankreich, den ich zufällig in einer Pizzeria traf und der mich mit seinem kompletten Ferrari-Outfit – „rosso corsa“ von Cap bis Sneakers – zu einem Gespräch animierte, zumal der Padrone einige Modelle in 1:18 auf dem Fensterbrett geparkt hatte. Genau für diese Enthusiasten ist der Ferrari 330 P4 (#0858) im Großmaßstab 1:12 gedacht, der als Neuheit das inzwischen recht umfangreiche Lieferprogramm von CMR (Classic Model Replicars) erweitert. Bei den 24h von Le Mans war das Team Scarfiotti/Parkes vier Runden hinter dem siegreichen Ford Mk IV im Ziel, das Modell von CMR ist jedoch ein wahrer Siegertyp! Nicht allein die beeindruckende Größe und das Gewicht von über 2 kg Resin sind hier entscheidend. Auch die exakte Form, die Maßgenauigkeit, die perfekte Lackierung, die sorgfältige Verarbeitung und die gekonnte Umsetzung von Details sorgen für die Motivation, an einem markanten Ort Platz zu schaffen, um den Ferrari zu präsentieren. Er verleitet zur Entdeckungstour, von den dünn verglasten Scheinwerfern über die in die Kotflügel eingefassten Rückspiegel zum Cockpit mit Armaturen und Lenkrad mit dem Ferrari-Wappen. Natürlich fehlen weder die Haubenverschlüsse noch die kleinen Leuchten für die Erkennung der Startnummer noch der silberne Verschluss des Öleinfüllstutzens. Auch das Heck mit korrekten Leuchten, weißen Auspuffrohren und Ersatzrad ist ebenso vorbildgetreu wie die Fünfstern-Campagnolo-Magnesiumfelgen mit Zentralverschluss und den profilierten Firestone-Rennreifen, dahinter zeigt sich die komplette Girling-Bremsanlage. Dem Nachfolger des 330 P3 wurde von CMR ein nicht zu übersehendes Erinnerungstück gewidmet, eine Hommage an das Meisterwerk von Piero Drogo, die nicht einfach in seinem Karton in der Sammlung verschwinden darf, sondern präsentiert werden muss. Vielleicht auf dem Fensterbrett einer Pizzeria.

## Endlich ein 275 GTB-C!

Es ist manchmal doch erstaunlich, dass trotz der Fülle der Ferrari-Modelle immer wieder kleine Sensationen pas-



sieren. So haben sich Ilario und Gianluca Ghizzardi zur Freude der Sammler den Ferrari 275 GTB-C (06885GT) vorgenommen, den wir hier frisch aus dem Gießharztopf vorstellen. Wie von Tecnomodel gewohnt, sind alle Versionen – eine Presse-Version in Rot und die zwei Rennwagen, einmal im gelb der Ecurie Francorchamps und eine rote Ausgabe der SEFAC, wunderschön lackiert sowie alle Maße und die Form von Pininfarina, gedengelt bei Scaglietti – meisterhaft verkleinert. Die leicht veränderte Karosserie, im Original aus dünnem Aluminium gefertigt, bauchige Kotflügel, zusätzliche Entlüftungsschlitze in den hinteren Kotflügeln und ein außenliegender Tankstutzen sind neben der Front mit integrierten Nebelscheinwerfern die Erkennungsmerkmale dieses Prototyps, der in Le Mans jedoch in der

Grand-Tourisme-Klasse bis 4 Liter Hubraum starten durfte.

Nach seinem Debüt bei der Targa Florio 1965 folgten die 1000 km auf dem Nürburgring unter Biscaldi/Baghetti, doch seine Sternstunde hatte der inzwischen an die Ecurie Francorchamps abgegeben Bolide, traditionell in Gelb lackiert, bei den 24 Stunden von Le Mans. Das belgische Team Mairesse/„Beurlys“ kam als drittplatziertes aufs Podest, acht Runden hinter dem N.A.R.T. Ferrari 250 LM von Rindt/Gregory. Die letzten echten Renneinsätze waren 1965 bei den 500 km von Bridgehampton und in Nassau auf den Bahamas unter der Bewerbung des N.A.R.T., jetzt wieder mit roter Lackierung und mit zwei Talbot-Spiegeln, die nach berechtigter Meinung von Ästheten die gestreckte Karosserielinie sehr beeinträchtigten.

### Neuheitenparade in 1:18

Bei BBR spannt sich wieder der Bogen von aktuellen Modellen und Glanzlichtern der Ferrari-Renngeschichte. Auch wenn vom Original des Ferrari J50 nur zehn Japaner begeistert werden, kommen die Modellsammler mit der limitierten Auflage von 550 Stück hier bei weitem besser weg. Das Modell in 1:18 zeigt alle Veränderungen im Vergleich zum 488 Spider, die besonders an der Front durch die fast waagerechten Scheinwerfer und die zwei Luftkanäle, aber auch rund um den Targabügel deutlich werden. Die niedrige Gürtellinie erinnert an eine Barchetta, das Modell zeigt auch die geänderten Schweller und die gewölbte Form der Motorabdeckung. Ein Modell, das absolut in keiner Sammlung fehlen darf.

Mit einem exzellenten Modell des Ferrari 126C2 erinnert BBR an den tragischen Tod von Gilles Villeneuve beim Training des Grand Prix von Belgien 1982. Das



*Nur zehn Exemplare gibt es vom Original, 550 im Modell: Ferrari J50 in 1:18. Unten der 126C2 in der Version GP Belgien 1982, und ganz unten der - noch rohe und unlackierte - FXX-K Evo (alle BBR im Maßstab 1:18)*



Modell aus Gießharz offenbart trotz des Materials schöne technische Details – Lackierung und Renndekoration bis hin zu höchst originalgetreuen Hosenträger-Renngurten sind hier vom Allerfeinsten.

Mit einem Ferrari FXX-K Evo erfährt das BBR-Diecast-Programm eine echte Innovation. Das Material ermöglicht eine originalgetreue Öffnung der Heckklappe, ein offensichtliches Qualitätsmerkmal des BBR-Modells. Die limitierte Stückzahl von 200 Modellen, die zu Beginn nächsten Jahres erwartet werden, ist schon ausverkauft, hier muss man sich weltweit bei gut sortierten Händlern auf die Suche begeben.

Leider stehen die kantigen Ferrari etwas im Schatten ihrer Vorgänger, doch sie sollten in keiner Sammlung fehlen, denn das Design unterliegt immer dem Zeitgeschmack. So ist es sehr erfreulich, dass bei Tecnomodel der Ferrari 365 GTC/4 verwirklicht wurde. Obwohl er aufgrund seiner geschwungenen Gürtellinie spöttisch auch „Gobbone“, der Bucklige, oder auch „Banane“ genannt wurde, fanden 500 Stück des bei Pininfarina gebauten Gran Turismo ihre Liebhaber. Das Modell, erhältlich in vier Farben, zeichnet die Form exakt nach, alle Modelle sind mit Fünfstern-Leichtmetallfelgen ausgestattet.

Bei CMR wurden auch neue Versionen des 250 GT Drogo (2053GT) aufgelegt, mit Startnummer 44 der Teilnehmer der 500 km von Spa 1963 für Gran Turismo, vierter Platz mit van Ophem/„Eldé“ und mit der Startnummer 59 unter demselben Team, das im gleichen Jahr bei dem



1000-km-Rennen auf dem Nürburgring auf Platz fünf ankam.

Bei GT-Spirit hatte man wieder die kraftvollen Koenig-Sportwagen im Visier. Frisch aus der Form kommt der Koenig F48, der etwas an einen F40 erinnert. Im Gegensatz zu dieser Ikone, die mit den japanischen IHI-Ladern ausgestattet war, hauchten dem Koenig F48 zwei Garrett-T3-Turbolader knapp 600 PS ein und pushten ihn auf über 330 km/h. Das Resinmodell vermittelt hervorragend die Tuning-Arbeit von Willy König, auch der Blick in den Innenraum stellt die Sammler zufrieden.

Als Neueinsteiger in die Ferrari-Modellwelt präsentiert sich Matrix aus den Niederlanden, die mit viel Erfahrung und Begeisterung Resinmodelle in hoher Qualität herstellen. Schon die Modellauswahl des Ferrai 250 GT Coupé Pininfarina 1958 beweist, dass man geschickt eine echte Marktlücke erkannt hat und so besteht kein Zweifel, dass dieses formschöne Modell seine Liebhaber findet.

Wer seine Ferrari-Rennwagenmodelle als Blickfang präsentieren möchte, der sollte sie vielleicht einmal auf einen Renntransporter stellen. Nach dem CMC-Renntransporter als Nachbildung des Bartoletti Fiat 642 in 1:18 steigt jetzt Norev (im Exklusivvertrieb von ck-modelcars) mit dem Bartoletti 306/2 im Design des JCB Historic Racing Teams ein. Nach seinem Einsatz für den Steve-McQueen-Film „Le Mans“ behielt der Transporter zunächst seine rote Farbe, inzwischen trägt er wieder das Blau des Shelby American Cobra Teams. Das Diecast-Modell mit stolzen 60 cm Länge und vorbildgetreuem Innenraum, einschließlich der Schlafpritsche, besitzt bewegliche Laderampen, sogar mit Echtholz belegt, und ist hervorragend geeignet, die Fahrerlager-Atmosphäre zu vermitteln.



*Seltene Stücke, auch auf der Straße: 365 GTC/4 [Techno-model], Koenig F48 [GT-Spirit] und 250 GT Pininfarina Coupé SII [Matrix]. Der riesige Bartoletti 306/2 von Norev ist eine imposante Erscheinung (alle 1:18).*



**Sammlerstolz von Art Model:**  
**860 Monza von Fangio/  
 Castellotti, 500 Mondial von  
 Paul Frère und 290 MM von  
 James Flynn. BBR lancierte  
 bereits den 488 Pista in 1:43.**



### Ideal für Spezialsammlungen

Wer sich mit Spezialsammlungen im Maßstab 1:43, gleich ob Targa Florio, Mille Miglia oder Ferrari-Rennsportwagen beschäftigt, der wird immer wieder auf die M4-Modelle von Art Model oder Best treffen, denn Michele Grassini ist ein Meister der Varianten. Mit einem Ferrari 860 Monza (0604) erinnert er an den Sieg von Fangio/Castellotti bei den 12h von Sebring 1956. Im selben Jahr startete Paul Frère beim Gran Premio von Rom und musste sich mit dem gelben Ferrari 500TR (0618) der Ecurie Francorchamps den beiden Maserati 200S von Harry Schell und Jean Behra geschlagen geben. Dass mit einem Ferrari 290 MM Scaglietti Spyder aus dem Jahr 1956 beim Watkins Glen Grand Prix 1964 kein Blumentopf gegen den überlegenen Chaparral von Jim Hall zu gewinnen war, erkannte James Flynn, der 70 km nach dem Sieger auf Platz 15 ankam. Das blaue Modell ist jedoch ein kleines Stück Erinnerung an die abwechslungsreichen Rennen vergangener Tage. Mit einem sehr schönen Modell des Ferrari 488 Pista im Maßstab 1:43 katapultiert uns BBR wieder in die Neuzeit und bietet so den Sammlern die Gelegenheit, einen weiten Bogen in der Ferrari-Geschichte zu schlagen.



### Pralinen in Rot

Die Sammler von H0-Modellen wurden bislang von Ferrari wirklich nicht überschwemmt. Neben wenigen Modellen von Wiking und Herpa, einer kleinen Ausnahme von Schuco, Ferrari 458, sowie wunderschönen Red Line Modellen von Spark, musste man nach Model-

len von Jolly Ausschau halten. Nun hat sich BoS seit einiger Zeit des Themas angenommen und setzt mit sehr gelungenen Modellen neue Ansprüche an die Qualität. Mein Favorit ist zweifellos der Ferrari 375 F1 von 1951, der viele der recht schlichten Formelwagen dieses Maßstabs in den Schatten stellt. Der mächtige Koenig Testarossa und ein Ferrari California als LWB runden das aktu-

elle Ferrari-Sortiment von BoS („Best of Show“) ab, natürlich hoffen die Sammler auf weitere rote Pralinen.

Ein herzliches Dankeschön für die Unterstützung geht an Steffie Jesse, GT-Spirit, Jaap van Dijk, Matrix, Christoph Krombach, CMR, Ilario Ghizzardi, Tecnomodel, Sarah Frame, Scalextric und an Cinzia Grochutec, Model Car World.





**Seltene kleine Ferrari:**  
Im H0-Maßstab 1:87 bietet BoS [Best of Show] unter anderem einen 250 GT California Spider LWB, einen 375 F1 und einen Koenig-Testarossa an.



## SLOT CAR RACING

Von Carrera Digital 132 können zwei Ferrari-Neuheiten auf die Piste gestellt werden; der 365 P2 des Generalimporteurs Maranello Concessionaires als Teilnehmer der 24 Stunden von Le Mans 1965, gefahren von David Piper und Joakim Bonnier, und der Ferrari 488 GT3. Das sehr gelungene Modell des 365 P2 mit dem hellblauen Rennstreifen begeistert mit originalgetreuer Optik und ausgezeichneten Fahreigenschaften. Sein kräftiger Elektromotor wird hoffentlich ohne Zündungsprobleme laufen, die damals leider das Vorbild zur Aufgabe gezwungen haben.



Der 488 GT3 des Rinaldi Racing Teams aus Mendig startet in verschiedenen Rennserien. Das Modell ist hervorragend detailliert und die sehr



genaue Renndekoration ist eine echte Meisterleistung. Beide Modelle können auch auf der analogen Evolution-Rennbahn eingesetzt werden. Von Scalextric aus dem United Kingdom kommt eine Neuauflage des Ferrari 412P, der Kundenversion des Ferrari 330 P4. Das Original musste mit Vergasern und einem Zweiventil-Zylinderkopf vorlieb nehmen, und neben einer um 30 PS geringeren Leistung war das anfällige ZF-Getriebe oft das Ärgernis der Rennmechaniker. Das Scalextric-Modell besticht durch hohe Vorbildtreue, saubere Verarbeitung und ein sehr dynamisches Fahrverhalten.



# VORSCHAU AUF HEFT 1/2019

Erscheinungstermin 22.02.2019 | Anzeigenschluss 21.01.2019

**N**ach dem unglaublich heißen Ferrari-Sommer 2018 folgt nun endlich die ersehnte Abkühlung, und die springenden Pferdchen dürfen sich in der Garage erholen – und für die kommende Saison stärken. Zwar konnten wir nicht alle Veranstaltungen der zurückliegenden Monate abbilden, doch wir müssen den Blick nach vorn richten. 2019 wird das erste Jahr der angekündigten Ferrari-Modelloffensive, und da liegt es nahe, sich auf dem ersten Automobilsalon des Jahres in Genf die wichtigsten Informationen aus erster Hand zu holen. Später im Jahr wird es nämlich auch wieder eine Internationale Automobilausstellung in Frankfurt geben, was Ferrari traditionell sehr gerne zur Vorstellung neuer Modelle nutzt. In der Zwischenzeit kümmern wir uns um die alten Modelle, wie zum Beispiel den 250 LM, den unser Autor Arnaud Meunier im letzten Jahr abglichtet und recherchiert hat. Außerdem haben wir Jean-Louis Bezemer besucht, der in seinem Haus im holländischen Gelderland ein unglaubliches Archiv zum Thema Ferrari zusammengetragen und sein Leben dem Mythos Ferrari gewidmet hat. Die Vorschau auf die wichtigsten Events des Jahres 2019 schließt natürlich auch die Termine der Formel-1-Weltmeister-



*In der nächsten Ausgabe:  
250 LM und Historiker  
Jean-Louis Bezemer*

schaft und die kurze Präsentation des neuen Boliden aus Maranello mit ein. Und um unsere gute Laune nicht gleich zu Saisonbeginn auf die Probe zu stellen, werfen wir einen Blick auf eine Rennserie, bei der garantiert immer ein Ferrari gewinnt: Die Rennserie des Ferrari Club Deutschland hat sich als Spielwiese für all' die Challenge- und GT-Ferrari entwickelt, die bislang in muffigen Sammlergaragen ihr Dasein fristeten. Jetzt dürfen sie endlich ans Licht – und wir sagen Ihnen, wo sie live zu erleben sind. Kommen Sie gut über den Winter! (Batterie laden nicht vergessen!)



## IMPRESSUM

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

**Herausgeber:** Franz-Christoph Heel

**Redaktionsleitung:** Peter Braun

**Redaktionsanschrift:**  
Friesenheimer Str. 18, 68169 Mannheim  
Tel.: 0621 712202, 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, Matheus 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 Pottsscheidt, 53639 Königswinter  
Tel.: +49 531 7088560, Fax: +49 531 708601  
bestellung@vsb-service.de

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

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

**Druck:** 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!\*



im Wert von  
9,99 €

**1-JAHRES-ABO:**  
**€ 24,-**  
**+ PRÄMIE**  
Rekord Autos

## 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.

**2-JAHRES-ABO: € 48,-**  
**+ PRÄMIE**

im Wert von  
24,99 €



im Wert von  
24,95 €

oder



**Die Ära der  
Ferrari Prototypen**

**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

\*\*\* innerhalb Deutschlands

## BEQUEM BESTELLEN:

**Abonnements / Geschenkabonnements:**

» Tel.: +49 (0) 6123 9238-277

» E-Mail an aboservice-mw@vuserice.de

**Bestellcode MW418**

**Fehlende Ausgaben / Sammelschuber:**

» Tel.: +49 (0) 531 7088560

» [www.heel-verlag.de](http://www.heel-verlag.de)



Sammel-  
schuber  
aus Efallin  
Feinleinen  
€ 14,95

Merry Christmas



FERRARI PARTS SPECIALIST  
**SUPERFORMANCE**



01992 445 300 [SUPERFORMANCE.CO.UK](http://SUPERFORMANCE.CO.UK)

CELEBRATING 35 YEARS FERRARI PARTS EXPERIENCE

UNIT G1 RD PARK STEPHENSON CLOSE HODDESDON HERTFORDSHIRE EN11 0BW



**DELIVERING WORLDWIDE EVERY DAY**

