AUSGABE 4-2023 # 131

MARANELLO WORLD

MARANELLO WORLD

DAS MAGAZIN FÜR FERRARISTI

MIT GROSSEM WEIHNACHTS **GEWINN SPIEL**



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

4 191908 909802 04

ROMA SPIDER
SPÄTE OFFENBARUNG, ABER DAS WARTEN LOHNT SICH!

50 JAHRE 308 GT4
EIN VERKANNTER MEILEN-STEIN UNTER DEN FERRARI

PEBBLE BEACH
CONCORSO DI ELEGANZA ALL'AMERICANA

CORSE CLIENTI
UWE MEISSNERS MODENA MOTORSPORT



OFFICIAL
FERRARI DEALER
EBERLEIN AUTOMOBILE

LA POTENZA DEGLI 8 CILINDRI.

Die Kraft der 8 Zylinder. 1994 präsentierte Ferrari den **F355** auf dem Genfer Auto-Salon. Später folgten mit dem **F355 GTS** und dem **F355 Spider** die offenen Varianten.

Der erste serienmäßig für die Straße zugelassene Ferrari, bei dem im Jahre 1998 das heute unverzichtbare F1-Getriebe verbaut wurde.
Somit ist der **Ferrari F355** ein weiterer Meilenstein in der Historie Ferraris.

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

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

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

artplusmedia.de



FOTO: FERRARI

EDITORIAL

Cari Ferraristi,

wenn Sie diese Zeilen lesen, ging gerade die 31. Saison der Ferrari Challenge zu Ende und mit ihr eine Epoche. Im Rahmen der Ferrari Finali Mondiali wurde am letzten Oktoberwochende der neue 296 Challenge vorgestellt. Dreißig Jahre lang hatten Achtzylinder die Gentlemen-Rennserie geprägt, vom 348 über den F355, den 360 Modena, den 430, den 458 und den bereits „zwangsbeatmeten“ 488 Challenge. Über diesen langen Zeitraum hatte sich auch die technische und fahrdynamische Peripherie unaufhaltsam weiterentwickelt – die ersten 348 Challenge waren 1993 noch straßenzulassungsfähig, der aktuelle 488 Challenge EVO lässt sich ohne Laptop nicht einmal starten.

In punkto Fahrwerkstechnik und Aerodynamik muss sich der neue Serien-Star nicht vor seinem Vorgänger 488 Challenge EVO verstecken: Die Modifikationen gegenüber dem Serienfahrzeug 296 GTB bewegen sich fast schon auf dem Niveau eines GT3-Rennwagens. Die optimierte Karosserie erzeugt bei 250 km/h einen Abtrieb von bis zu 870 Kilogramm. Das Triebwerk wurde um die Hybrid-Komponente des Serienaggregats erleichtert, die Bremsanlage arbeitet mit der neuen Steuerelektronik ABS EVO Track. Der neue Challenge-Renner verfügt über einen Sechszylinder-V-Motor mit weit gespreiztem Zylinderwinkel (120°), der aus knapp drei Litern Hubraum dank Doppelturbo-Aufladung stolze 700 Pferdestärken schöpft. Der 296 Challenge ist damit das stärkste Fahrzeug, das je in einem Markencup eingesetzt wurde!

Für uns Ferraristi ein Grund mehr, sich auf die Saison 2024 zu freuen.

Kommen Sie gut durch den Winter!

Forza Ferrari!



Franz-Christoph Heel

BESUCHEN SIE UNS …

www.maranello-world.de

maranelloworld



40
DINO 308 GT4



18
FORMEL 1



26
ROMA SPIDER



60
PEBBLE
BEACH



34
LE MANS
CLASSIC



78
VILLA D'ESTE

4-2023



INHALT

6 NEWS & SZENE
Nachrichten rund ums Cavallino.

10 FERRARI-SZENE
Interessante Ferrari in Belgien, den Niederlanden und bei den Classic Days in Düsseldorf.

18 FORMEL 1
Carlos Sainz löst sich aus dem Windschatten von Charles Leclerc und sichert der Scuderia den bislang einzigen Sieg der Saison in Singapur.

26 PROVA: ROMA SPIDER
Das Warten auf den offenen Portofino-Nachfolger hat sich gelohnt, meint Tester Roland Löwisch.

34 LE MANS CLASSIC
Wie könnte man 100 Jahre Le-Mans-Geschichte schöner feiern als mit einem hochkarätigen Starterfeld mit klassischen Ferrari?

40 50JAHRE DINO 308 GT4
Der kleine Viersitzer gilt zu Unrecht als Mauerblümchen. In Wirklichkeit war er Ferraris Schlüssel zum Erfolg.

50 CAVALLINO CLASSIC
Ferrari-Sommer in Italien: Modena ist ein heißes Pflaster für das Cavallino Rampante.

54 VILLA D'ESTE
Fast wäre der Concorso di Eleganza vom Dauerregen hinweggespült worden. Doch wer ausharrte, wurde reich belohnt!

60 PEBBLE BEACH
Der schönste Sonntag des Jahres.

66 LAGUNA SECA
Das wildeste Rennen des Jahres.

68 MONTEREY AUCTIONS
Die heißeste Woche des Jahres.

76 MODENA MOTORSPORT
Uwe Meissner feiert 40 Jahre Engagement für Ferrari und die historische Formel-1-Szene.

84 CLUBSZENE
Aktivitäten der Ferrari-Clubs in Deutschland, Österreich, der Schweiz und Schweden.

92 MODELLISMO
Der 250 GTO im Großmaßstab ist zurück! Ferrari-Neuheiten auch in allen anderen Maßstäben, u.a. für die Slot-Racing-Piste.



PETER COLLINS IN BRONZE

Seit dem Oldtimer Grand Prix bereichert eine Bronzebüste des englischen Rennfahrers Peter Collins die Ausstellung über Wolfgang Graf Berghe von Trips im ring°werk. Collins und von Trips waren gut befreundet, was in den 1950er Jahren, so kurz nach dem Ende des erbitterten Krieges zwischen den beiden Nationen, beileibe keine Selbstverständlichkeit war. Die Büste wurde nach interessanten Redevorträgen über die Karrieren der beiden Rennfahrer enthüllt, die im Abstand von drei Jahren tödlich verunglückten – Peter Collins gar auf dem Nürburgring im Streckenabschnitt Pflanzgarten (3.8.1958).

LESERFORUM

100 JAHRE LE MANS

Herzlichen Dank für den hervorragenden Service im letzten Heft! Die ganze Geschichte von Ferrari in Le Mans, knapp zusammengefasst mit den wichtigsten Informationen. Und dazu diese detaillierte Tabelle sämtlicher Ferrari-Starts in Le Mans seit 1947 – eine Sisyphusarbeit bei über 500 Einträgen!

HELMUT HOSTER, PER E-MAIL

TARGA FLORIO

Le Mans und die Targa Florio, zwei große Traditionsrennen in einem Heft, das volle Programm. Leider habe ich in diesem Jahr weder die eine noch die andere Veranstaltung besuchen können, aber man soll ja die Hoffnung nie aufgeben ... der Bericht aus Sizilien hat mir jedenfalls Appetit gemacht.

BERNHARD JAGEN-DURST, PER E-MAIL

LE MANS CLASSIC

Ich habe mich sehr gefreut, meinen 512 BB/LM (#35523) in ihrer großartigen Aufstellung aller Ferrari zu finden, die jemals in Le Mans an den Start gingen. Ich bin den BB/LM bei der Le Mans Classic gefahren. Es gibt hiervon nur 25 Werksautos, und meiner ist der einzige in Weiß und im Originalzustand.

ROLAND HÄCHLER, PER E-MAIL

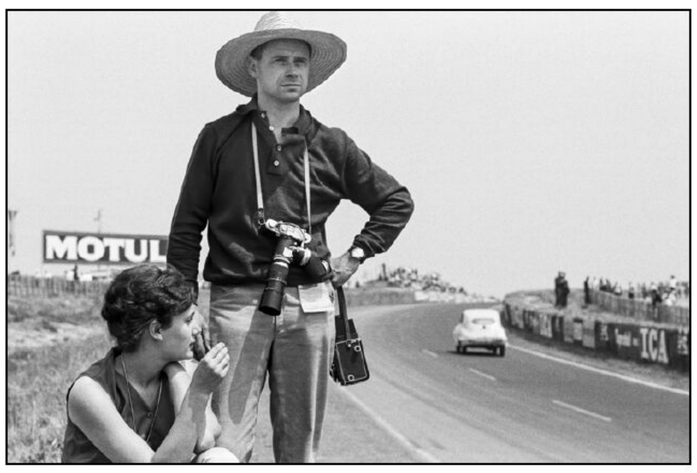


FINALI MONDIALI FERRARI 2023

Zwei Wochen nach Redaktionsschluss stieg auf der hauseigenen Rennstrecke im Mugello die große Le-Mans-Feier, während die Formel 1 in Mexiko um Meisterschaftspunkte kämpfte. Auf dem Circuito del Mugello wurde indes auch um Punkte gerungen, unter anderem im Championat der Ferrari Challenge Trofeo Pirelli. Neben rund 100 Ferrari 488 Challenge EVO umfasste das Programm auch die Aktivitäten des XX-Programms und der F1 Clienti mit 57 bzw. 19 Fahrzeugen. Star der Veranstaltung war zweifellos der in Le Mans siegreiche 499P. Wir berichten ausführlich in der nächsten Ausgabe.



André Van Bever bei Revs



Der Fundus des belgischen Motorsportfotografen André Van Bever (1922-2008) wurde in das Fotoarchiv des Revs Institute in Naples. Florida, aufgenommen. Seine spektakuläre Bildersammlung reiht sich nun ein in 120 Fotoarchive mit über 700.000 digitalisierten Aufnahmen. Van Beven war ein enger Freund des Automobiljournalisten Paul Frère, ein Landsmann, und begleitete den europäischen Rennzirkus von 1949 bis 1975 mitseiner Kamera. Mehr über den Fotografen und sein Oeuvre in der kommenden Ausgabe.

DRIVING HOME FOR CHRISTMAS

CELEBRATING 40 YEARS FERRARI PARTS EXPERIENCE

FERRARI PARTS SPECIALIST

SUPERFORMANCE

SUPERFORMANCE.CO.UK +44 (0)1992 445 300

UNIT G1 RD PARK STEPHENSON CLOSE HODDESDON HERTFORDSHIRE EN11 0BW CONTACT OUR OFFICE AT ADMIN@SUPERFORMANCE.CO.UK

WIR BEWAHREN DEN KLASSISCHEN FERRARI SPIRIT

GRÖSSTER UNABHÄNGIGER LIEFERANT FÜR FERRARI-TEILE

OFFIZIELLER HÄNDLER FÜR HILL ENGINEERING

KONKURENZLOSE TECHNISCHE EXPERTISE

STÄNDIGER NACHBAU VON NICHT LIEFERBAREN TEILEN

EXPRESSSERVICE TÄGLICH WELTWEITER VERSAND

ZUVERLÄSSIGKEIT DURCH UNSERE GRÖSSE SORGFALT DURCH INDIVIDUELLE BETREUUNG

Merry Christmas

AND A VERY HAPPY NEW YEAR!

HILL ENGINEERING

Neuigkeiten finden Sie auf Instagram unter @superformance.co.uk
oder folgen Sie uns auf facebook.com/superformanceukltd



WEIHNACHTSGEWINNSPIEL

Sichern Sie sich noch ein schönes Geschenk zum Jahresende oder lassen Sie sich verwöhnen. Alles, was Sie tun müssen, ist eine einfache Frage zu beantworten:

Wieviele Zylinder hat der Motor des Dino 308 GT4, der in diesem Jahr seinen 50. Geburtstag feiert?

a) **4** b) **6** c) **8** d) **12**

Senden Sie uns ihre Antwort online unter **www.maranello-world.de.**
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.
Teilnahmeschluss: 20.12.2022

Die Teilnahmebedingungen und ausführliche Details zu den Gewinnen finden Sie auf **www.maranello-world.de.**



JUNGBRUNN®
DER GUTZEITORT

ZWEI NÄCHTE
IN EINER SUITE IM HOTEL JUNGBRUNN
WERT: 1.680 EURO

Eine Auszeit vom Alltag finden Gäste im österreichischen Hotel Jungbrunn. Denn der Gutzeitort im Tannheimer Tal, einem der wohl schönsten Hochtäler Europas, bietet Wellnessfans und Ruhesuchenden ein außergewöhnliches Hideaway mit allen Annehmlichkeiten. Mit seiner ganz eigenen Energie empfängt das Hotel seine Urlauber und lädt zum Atemschöpfen und Erholen inmitten der Tiroler Natur ein. Ein einzigartiger Kosmos an einem besonderen Fleckchen Erde – lassen Sie sich überraschen!
www.jungbrunn.at









Fink

FINK LIVING BARSERIE „NASSAU“
WERT: 510 EURO

Eine mit den Produkten der Barserie „Nassau“ ausgestattete Bar, sorgt für die perfekte Happy Hour zu Hause: Puchbowl und Weinkühler halten ihre Getränke kalt. Das Cocktail Set und der Shaker sind die ultimativen Accessoires für alle Cocktail-Liebhaber und Bar-Enthusiasten. Das stilvolle Tablett ist nicht nur praktisch, um Getränke und Snacks zu servieren, sondern auch ein tolles Dekorationselement. Ebenfalls zum Set gehören 2 dekorative Flaschenstopfen und ein Flaschenöffner.
www.fink-shop.com





l'ELIXIR DES GLACIERS

CRÈME DE MASQUE MAJESTUEUSE VON L'ELIXIR DES GLACIERS
WERT: 490 EURO

Diese Gesichtscreme bietet ein sensorisches Erlebnis und regeneriert die Haut mit erlesenen Inhaltsstoffen aus dem Bienenstock. Ob als tägliche Creme oder als reichhaltige Maske für zwischendurch: Der Balm umhüllt zart Gesicht und Hals und versorgt sie allmählich mit Anti-Aging-Nahrung aus feuchtigkeitsspendendem Honig, reinigendem Propolis und regenerierendem Gelée Royal. Wirkt in perfekter Symbiose mit Liposom-DNA und -RNA für revitalisierte Haut, die optimal mit Feuchtigkeit versorgt wird.
www.lamaisonvalmont.com





AUTORENNBAHN VON CARRERA
WERT: 370 EURO

Bei der Rückkehr in die DTM im Jahr 2021 stellten das Team AF Corse und Red Bull zwei Supersportwagen vor: Den Ferrari 488 GT3 Red Bull AF Corse mit Liam Lawson im Cockpit und den Ferrari 488 GT3 AlphaTauri AF Corse, in dem sich Alexander Albon und Nick Cassidy abwechselten. Im Carrera DIGITAL 132 Set „DTM Bull and Horse" treten diese beiden Boliden gegeneinander an.
www.carrera-toys.com

SONOS ERA 100
WERT: 279 EURO

SONOS

Der Sonos Era 100 ist der vielseitige Speaker für das Zuhause von Sonos. Dank Stereo-Sound bietet er einen breiten und kristallklaren Klang mit beeindruckenden Bässen. Das schlanke und moderne Design macht ihn zu einem wahren Hingucker in jeder Einrichtung - so passt er in mattem Schwarz oder Weiß auf die Küchentheke, ins Bücherregal, auf den Nachttisch oder auch unter den Weihnachtsbaum. Die beiden Sprachassistenten Sonos Voice Control und Amazon Alexa sind integriert und lassen die Nutzer:innen bequem per Sprachsteuerung Musik abspielen und durch einen extra Knopf komplett abschaltbar. **www.sonos.com**



ZEEEM [RACR
Der Full Motion Simulator
für höchste Ansprüche
Abends schnell nach Monza?
Jederzeit.
info@zeeem.de
+49 6021 130452-0
www.zeeem.racing

WHEELS AT THE PALACE

Beim hochkarätig besetzten niederländischen Concours d'Elegance „Wheels At The Palace" im Paleis Soestdijk wurden am ersten September-Wochenende drei klassische Ferrari prämiert. Der aufwendig restaurierte 250 Europa von 1953 mit Pinin-Farina-Karosserie und der Fahrgestellnummer 0323EU wurde von den jungen Jury-Mitgliedern zum besten Auto der Veranstaltung gewählt. In der Klasse für exotische Autos aus den sechziger Jahren überzeugte der dunkelgrüne 500 Superfast (6043SF), der 1965 für den englischen Industriellen Lord James Edward Hanson gebaut worden war. Den Sonderpreis für das am besten erhaltene Auto erhielt der seit 1957 unberührte 250 GT Boano (0645GT) des französischen Rennfahrers Jean-Lucien Bonnet – wir haben die Geschichte dieses einzigartigen Wagens in Ausgabe 03/2021 ausführlich erzählt.

TEXT UND FOTOS: MARKUS SIEBENMORGEN







Gewinner vor historischer Kulisse: Ferrari 250 Europa, 500 Superfast und 250 GT Boano (v.l.).













AUKTION

ZOUTE SALE VON BONHAMS

Die 14. Auflage des Zoute Grand Prix im belgischen Seebad Knokke-Heist ging Anfang Oktober ohne den prestigeträchtigen Concours vonstatten. Dafür bot der traditionelle Zoute Sale des Auktionshauses Bonhams wieder zahlreiche Top-Klassiker auf. Spitzenlos der Veranstaltung war der Ferrari 250 GT LWB Tour de France mit der Fahrgestellnummer 1401 GT. Das 77. Exemplar des berühmten Modells besitzt eine lange Renngeschichte, die von seinem langjährigen Besitzer, dem Schweizer Architekten Plinio Haas, bis 2010 fortgeführt wurde. Die aufwendig restaurierte und in Oro Chiaro lackierte Berlinetta verfehlte mit einem Preis von 4,83 Mio. Euro inkl. Aufgeld ihr Estimate von 5-7 Mio. Euro allerdings deutlich.

Trotz Plexiglas-Front war die Schätzung von 750.000 bis 850.000 Euro für den hellblauen Ferrari Daytona (13407) ebenfalls zu hoch gegriffen: das Coupé von 1970 brachte 724.500 Euro. Der weiße Ferrari 250 GTE (2353), den der Bonner Sammler Christopher Stahl erst vor zwei Jahren an gleicher Stelle für stolze 592.250 Euro ersteigert hatte, wechselte für immerhin 557.750 Euro wieder den Besitzer. Die übrigen Ferrari der Offerte erfüllten die Erwartungen. Für den roten Ferrari 550 Barchetta (124211) bewilligte ein Bieter 437.000 Euro, für einen silbernen 330 GT 2+2 aus der ersten Serie (6929) wurden 230.000 Euro aufgeboten. Ein 308 GTB Vetroresina im seltenen Rosso Rubino (20015), der 1976 von Charles Pozzi ausgeliefert worden war, stieg auf 184.000 Euro, der schöne 365 GT 2+2 in klassischer Farbkombination von 1969 (11899) spielte 218.500 Euro ein. Der neuwertige Zustand des Mondial T von 1992 mit Stahlschiebedach und einer Laufleistung von gerade einmal 340 Kilometern (93155) wurde mit mehr als 80.000 Euro honoriert.

TEXT UND FOTOS: MARKUS SIEBENMORGEN

Der Ferrari 250 GT TdF führte den diesjährigen Zoute Sale an (oben). Weitere Ferrari, die in Knokke den Besitzer wechselten: Daytona, 308 Vetroresina, 250 GTE und 330 GT 2+2 S1 (links, von oben).

KALENDER 2024 **ALLE JAHRE WIEDER**

MOTORSPORT CLASSIC 2024

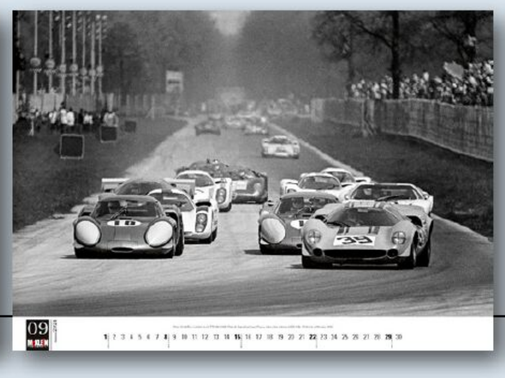
Monaco, Monza und Spa-Francorchamps, John Surtees, Niki Lauda und Phil Hill – der Klassiker unter den Motorsport-Kalendern bittet wieder zur Doppelvorstellung: Jeden Monat haben Sie die Wahl zwischen zwei Schwarz-Weiß-Motiven mit Action oder Portraits aus der ganz großen Zeit des Rennsports. Der nach wie vor einzigartige Wandschmuck zeigt Sportwagen und Formelrennwagen ebenso wie legendäre Rallyeautos und Tourenwagen, kurz: die ganze Bandbreite des Motorsports der 1950er, der 60er und der 70er Jahre. Wie stets gibt es eine Mini-Story zu jedem Bild – zusammen 25 Fotos im attraktiven Format 67 mal 48 Zentimeter.
13 Blätter, beidseitig bedruckt (25 s/w-Fotografien), 670 x 480 mm, Spiralbindung, eingeschweißt, im Versandschuber, Preis: 49 Euro

Zu beziehen über www.racingwebshop.com













MARANELLO WORLD XXL

Hauptsächlich Youngtimer portraitiert Fotograf Dieter Rebmann in seinem neuesten großformatigen Ferrari-Kalender – plakativ inszeniert, so dass die begeisternde Linienführung der Spider- und Berlinetta-Karosserien besonders gut zu Geltung kommt.

14 Seiten Kunstdruckpapier, **XXL-Format480 x 595 mm,** Cover mit Glanzlack veredelt, stabile Rückwand, Spiralbindung, mit großem Wandplaner als Jahresübersicht, ISBN: 978-3-96664-395-5

Zu beziehen über die Verlags-Homepage www.heel-verlag.de oder im Buchhandel für 29,95 EUR inklusive Versand.

Tolle Bilder in hervorragender Qualität und als zusätzliches Schmankerl noch eine kurze Biografie der vorgestellten Modelle auf der Rückseite - ein Augenschmaus für Fans und das ideale Geschenk nicht nur zu Weihnachten.









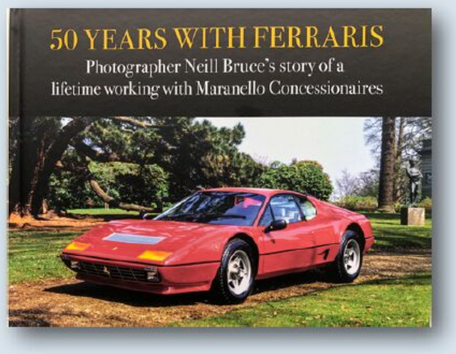
BIBLIOTECA

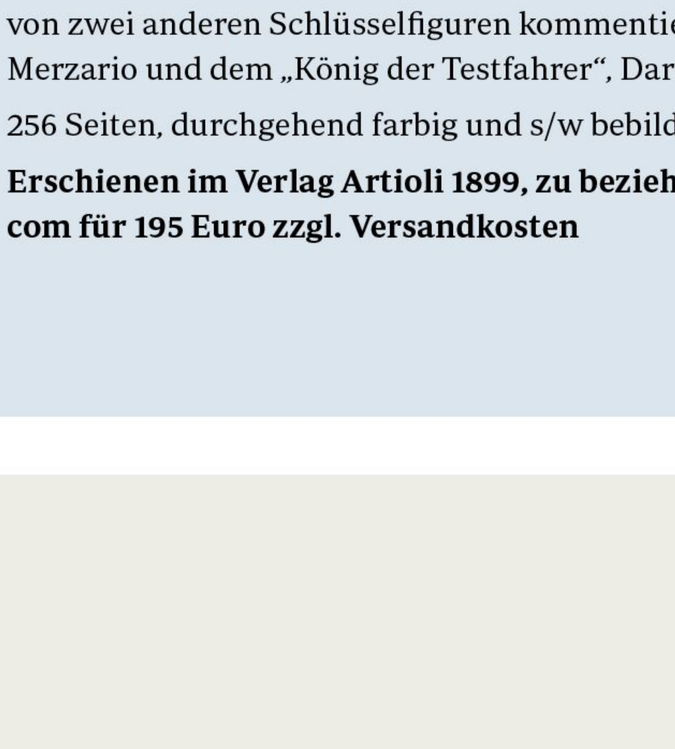
Neill Bruce

50 YEARS WITH FERRARIS

Neill Bruce, der Haus- und Hoffotograf des englischen Ferrari-Importeurs Maranello Concessionaires, hat sein Archiv geplündert und unterhält uns mit 200 meist ganzseitigen querformatigen Presse- und Werbefotos vom Dino 246 GT von 1971 bis zum 456 GT 2+2 von 1994 – insofern führt der Buchtitel mit seinen „50 Jahren“ in die Irre. Es geht Bruce im Prinzip um die in heutigen Publikationen oft vernachlässigten Neo-Klassiker, darunter neben Testarossa, F40 und 288 GTO auch diverse Mondial sowie jede Menge 308er und 328er. Das hat natürlich seinen Reiz. Leider sind fast alle Lenkräder auf der falschen Seite, der Text ist in Englisch gehalten, und außerdem ist das Buch mit einem Preis von 45 britischen Pfund recht teuer.

Zu beziehen über www.evropublishing.com





Daniele Buzzonetti

BERLINETTA BOXER: THE LEGEND

Das hochwertig ausgestattete Buch ist ausführlich mit makellosen Fahrzeugen aus den drei Serien illustriert und bis ins Detail fotografiert. Dass sich der Einsatz des 180°-V12 recht schwierig gestaltete, erklären Piero Ferrari (im Vorwort) und Leonardo Fioravanti, der Mann hinter dem Pininfarina-Design und mitverantwortlich für die Entwicklung der “Berlinetta Boxer”. Ingenieur Mauro Forghieri schildert die Gemeinsamkeiten zwischen dem zeitgenössischen Formel-1-Motor und dem BB-Aggregat, während die Entwicklung der Prototypen von zwei anderen Schlüsselfiguren kommentiert wird, dem Rennfahrer Arturo Merzario und dem „König der Testfahrer“, Dario Benuzzi.

256 Seiten, durchgehend farbig und s/w bebildert, 300 x 300 mm, englischer Text

Erschienen im Verlag Artioli 1899, zu beziehen über www.racingwebshop.com für 195 Euro zzgl. Versandkosten



b'mine HOTELS

Ihr **ERSTKLASSIGER AUFENTHALT** bei uns:
Bequem anreisen
Online einchecken
Per Smartphone CarLift rufen
Mittels CarLift direkt zum CarLoft (Zimmer) fahren
Reisegepäck bequem aus dem Auto holen
Nachts sicher parken
Abends ein Dinner mit Ausblick genießen
Mit unserem vielfältigen Frühstück in den Tag starten
Online auschecken

bmine.de

b'mine Düsseldorf, Höherweg 90, 40233 Düsseldorf
b'mine Frankfurt Airport, Georg-Baumgarten-Str. 1, 60549 Frankfurt am Main

F40 LEGACY TOUR

DREISSIG F40 IN DER TOSKANA

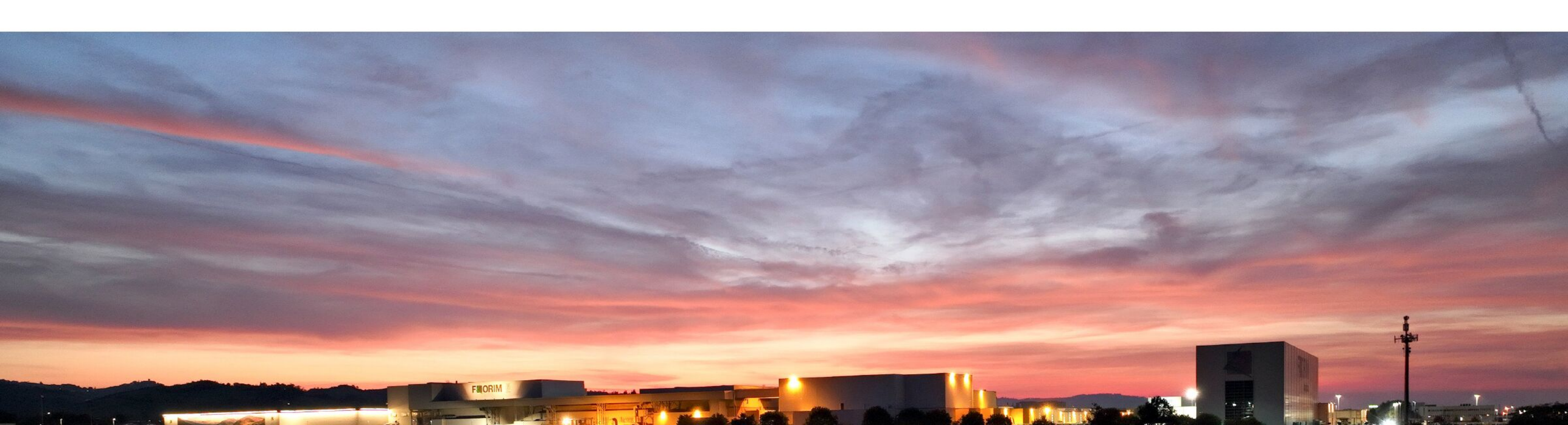
Die F40 Legacy Tour Ende September 2023 war die erste einer geplanten Reihe von exklusiven fahraktiven Veranstaltungen für Ferrari-Besitzer. Nicht ganz zufällig war die erste Tour dieser Art dem F40 gewidmet, der gerade seinen 35. Geburtstag feiern durfte. Dreißig F40-Besitzer aus Europa und Übersee trafen sich am 27. September im Augustus Hotel & Resort in der toskanischen Küstenstadt Forte dei Marmi. Die Kulisse: Spektakulär – im Vordergrund das Tyrrhenische Meer, im Hintergrund die Apuanischen Alpen. Nach einer kurzen Einweisung machten sich die Teilnehmer am nächsten Tag bei herrlichem Spätsommerwetter auf den Weg in das Städtchen San Miniato zwischen Pisa und Florenz, wo die Roadbooks gestempelt wurden.

Über kurvenreiche Straßen ging es Richtung Lucca nach Capannori. Hier gab es ein Mittagessen in der Villa Mansi, einer Residenz aus dem 17. Jahrhundert, und anschließend fuhr der F40-Konvoi durch die Altstadt von Lucca. Nach einem Abstecher in die Marmorstadt Pietrasanta ging es gegen Abend zurück nach Forte dei Marmi.

Am zweiten Tag fuhren die F40 Richtung Nordosten über den Apennin zum Ferrari-Firmensitz in Maranello. Über diese anspruchsvollen Pässe steuerten heldenhafte Fahrer wie Ascari und Taruffi ihre Ferrari-Sportwagen bei der Mille Miglia. In Maranello versammelten sich die F40 auf der Piazza Libertà, bevor sie im nahegelegenen Ferrari-Werk von Piero Ferrari persönlich begrüßt wurden.

Am dritten Tag kamen die Teilnehmer in den Genuss einiger der schönsten Strecken rund um Maranello. Diese Straßen werden von Ferrari-Testfahrern genutzt, um die neuesten Autos zu optimieren. Nach einer Stärkung auf dem Weingut Tenuta Venturini Baldini ging es weiter nach Modena zu einer Fahrzeugaufstellung auf der Piazza Roma.

Das Fahrprogramm der F40 Legacy Tour endete artgerecht auf der Teststrecke von Fiorano, während die Veranstaltung am Abend mit einem Gala-Dinner würdevoll ausklang.



F40 LEGACY TOUR





Gelungener Auftakt für das neue Veranstaltungskonzept: Die F40 Legacy Tour bot eine ausgewogene Mischung aus Fahren, Entdecken, Präsentieren und Dinieren.
(Fotos: Ferrari, Stahl)



DinoParts



Ersatzteile

Service

Restaurierung

Ferrari Dino 206/246
Ferrari 208/308/328
Ferrari Mondial
Ferrari 348/F355
Ferrari Testarossa/512
Ferrari 365/400

www.dinoparts.com

+49 (0)5651/3328-30

DinoParts und Service GmbH
Weidenhäuser Str. 9a
D-37269 Eschwege



CLASSIC DAYS DÜSSELDORF

KURZES VERGNÜGEN



Die Classic Days hatten in diesem Jahr mit dem regnerischen Sommerwetter zu kämpfen. Nach Unwetterwarnungen musste das Motor-Festival am ersten August-Wochenende sogar vorzeitig beendet werden. In den trockenen Stunden stürmten jedoch erneut fast 36.000 Oldtimer-Fans in den „Green Park“ auf dem Düsseldorfer Messegelände.

Die Ferrari-Fahne hielt wie im vergangenen Jahr Christopher Stahl hoch. Der Bonner Sammler war wieder mit zwei Autos aus seiner umfangreichen Kollektion nach Düsseldorf gekommen. Historisch besonders interessant ist sein Ferrari 250 GT Lusso mit der Fahrgestellnummer 4213: „Bei dem Wagen handelt es sich um den ersten serienmäßig produzierten Lusso überhaupt, der 1962 von der Garage Francorchamps an ihren Stammkunden Léon Dernier ausgeliefert wurde“, berichtet Stahl. „Dernier war unter dem Pseudonym ‚Eldé‘ auch als Privatfahrer aktiv, und weil er seinen 250 GTO nicht rechtzeitig bekam, nutzte er sein neues Luxus-Coupé in der Saison 1963 als Rennwagen. Das Exemplar ist einer von drei Lusso mit Rennhistorie und wahrscheinlich der einzige, der überlebt hat.“

VON LE MANS NACH DÜSSELDORF

Zehn Jahre jünger war Stahls zweiter Ferrari, den er bei den Classic Days präsentierte. Der 365 GTB/4 Daytona mit der





Christopher Stahl in seinem Gruppe-IV-Daytona vor dem Start des Le Mans-Laufs. Unten links der 250 GT Lusso aus demselben Stall.

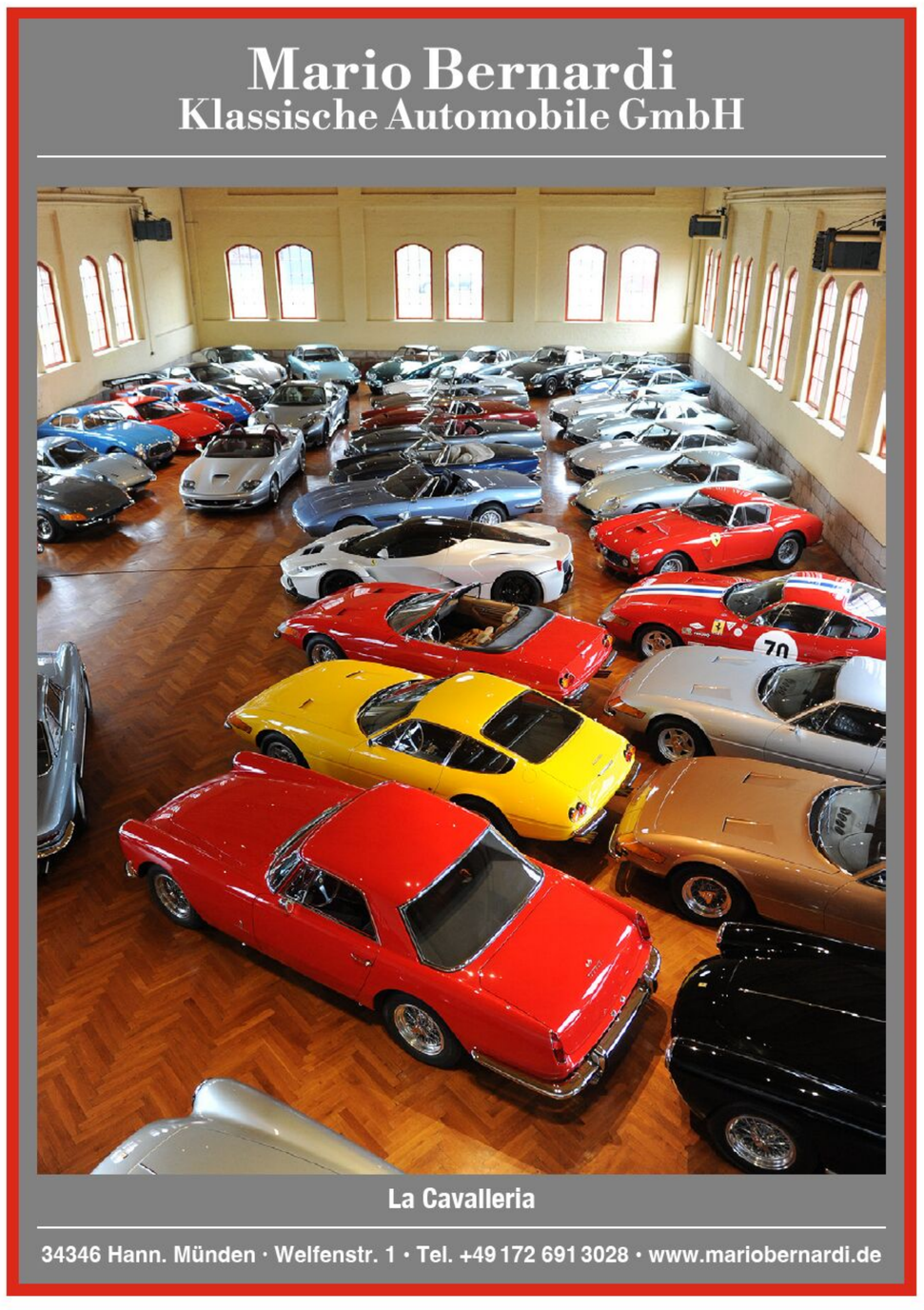
Chassisnummer 16935 wurde 1973 an US-Importeur Luigi Chinetti geliefert und kam Ende der achtziger Jahre aus den USA in die Niederlande. Dort wurde er später von Piet Roelofs zu einem Daytona Competizione nach dem Reglement der FIA-Gruppe IV umgebaut und von John Bosch im historischen Motorsport eingesetzt. Stahl ersteigerte den ursprünglich gelben Daytona im vorigen Jahr bei RM Sotheby's, ließ ihn Bordeauxrot lackieren und brachte ihn Ende Juni bei den Le Mans Classic an den Start. In Düsseldorf konnten die Zuschauer den Rennsound des Zwölfzylinders im Le-Mans-Lauf erleben. „Die Veranstaltung fand ich trotz des Wetters super. Vielleicht fehlt etwas der Charme von Schloss Dyck, aber die Logistik ist um Längen besser. Das gesamte Team hat einen Riesenjob gemacht!" lautet Stahls positive Bilanz des Wochenendes.

CLASSIC DAYS OHNE CONCOURS

Wie üblich nutzen auch Händler die Classic Days, um ausgewählte Fahrzeuge anzubieten. Movendi aus Düsseldorf beispielsweise zeigte einen azurblauen Ferrari 330 GTC, der 1968 in Genua ausgeliefert wurde, sich aber seit 35 Jahren in Deutschland befindet. Für einen Dino 308 GT4 von 1975 aus Erstbesitz, aber mit einigen Abweichungen vom Originalzustand wie z.B. der Außenfarbe Verde Pallido, verlangte Auto SL aus Neuss knapp 140.000 Euro.

Nachdem der „Priceless Concours" im vergangenen Jahr auf ganzer Linie enttäuscht hatte, verzichteten die Veranstalter diesmal auf einen Schönheitswettbewerb. Dafür entwickeln sich die Classic Days seit ihrem Umzug von Schloss Dyck auf die Düsseldorfer Messeparkplätze verstärkt zu einem Club-Treffen. Aus der Ferrari-Szene war wieder die Fahrer-Vereinigung „Red on Tour" mit einem halben Dutzend Fahrzeugen vor Ort.

(TEXT UND FOTOS: MARKUS SIEBENMORGEN)







AUFTRIEB ZUM SAISONENDE

DIE ZWEITE SAISONHÄLFTE ZEITIGTE EINIGE BEMERKENSWERTE RESULTATE, MIT DENEN KAUM MEHR EINER GERECHNET HÄTTE. ABER DIE HOFFNUNG STIRBT BEKANNTLICH ZULETZT, UND SO GEBEN ZWEI POLE POSITIONS UND EIN GRAND-PRIX-SIEG VON CARLOS SAINZ DER SCUDERIA AUFTRIEB IM KAMPF UM DIE KONSTRUKTEURSPUNKTE.

TEXT: PETER BRAUN | FOTOS: FERRARI-PRESSEDIENST


F
EXIT
RICHARD MILLE
V-Power

Nach dem ernüchternden Rennausgang in Silverstone reiste die Scuderia mit gemischten Gefühlen nach Budapest, wo am 23. Juli der Große Preis von Ungarn ausgefochten wurde. Schon im Qualifying zeigte sich, dass die Ferrari nicht schnell genug waren, um ganz vorne mitzufahren. Carlos Sainz verpasste sogar den Einzug in Q3, und so gingen die beiden Ferrari aus der dritten und der sechsten Startreihe ins Rennen. Charles Leclerc hatte Pech beim Boxenstopp und musste zu allem Überfluss noch eine Fünf-Sekunden-Strafe wegen „Pit Lane Speeding" absitzen. So landete er am Ende auf Platz 7, während der auf Soft-Reifen fulminant gestartete Sainz am Ende durch die uralten Hard-Compound-Reifen eingebremst wurde und sich hinter Leclerc auf Rang 8 einrichtete.

Das letzte Rennen vor der Sommerpause fand am letzten Juliwochenende in Spa-Francorchamps statt. Die Wetterverhältnisse waren ziemlich wechselhaft mit heftigen Regenschauern. Das Sprintrennen am Samstag geriet zum Glücksspiel, das die beiden Ferraristi auf den Rängen 4 und 5 beendeten. Beim Sprint Shootout am nächsten Morgen sah die Sache schon etwas besser aus, und der Abstand auf Spitzenreiter Max Verstappen betrug nur 0,025 Sekunden (Leclerc) bzw. 0,195 Sekunden

Die Rangordnung in der Scuderia hat sich im Laufe der Saison zugunsten von Carlos Sainz verschoben. Mit zwei Pole Positions und einem Grand-Prix-Sieg läuft er Charles Leclerc mittlerweile den Rang ab.





(Sainz). Leider wurde der Spanier beim Rennen am Nachmittag schon in der ersten Kurve das Opfer eines etwas übermotivierten Oscar Piastri im McLaren und schleppte sich mit angeschlagenem Auto um den Kurs. Die Hoffnung, dass ein drohender Regenschauer ohnehin alle an die Boxen holen würde, erfüllte sich jedoch nicht, und so nahm Teamchef Fred Vas-



Besuch in Spa: Sportwagen-Chef Antonello Coletta im Gespräch mit Scuderia-Rennleiter Laurent Mekies. Auch Ex-Werkspilot Jacky Ickx kam vorbei, um zu grüßen.

seur Sainz zur Halbzeit aus dem Rennen. Charles Leclerc kam mit allen Reifensorten gut zurecht und sicherte sich einen soliden Podiumsplatz hinter den beiden Red Bull.

MIT FRISCHEM ELAN AUS DER SOMMERPAUSE

Einen Monat nach Spa hießen Zehntausende von Verstappen-Fans die Formel 1 in Zandvoort willkommen. Die Chancen für den Tabellenführer standen gut, denn schon im Training und Qualifying ließ „Mad Max“ keinen Zweifel an seinen Meisterschaftsansprüchen. Carlos und Charles mühten sich redlich, aber mehr als die Startplätze 6 und 9 waren nicht drin. Im Rennen kam ihnen erneut Oscar Piastri im McLaren in die Quare, doch diesmal war Leclerc der Leidtragende. „Am Ende der ersten Runde schüttete es wie aus Eimern





Dunkle Gewitterwolken über dem Asphalt von Zandvoort, sorgenvolle Miene bei Chassis-Konstrukteur Enrico Cardile.

und ich entschloss mich zu einem Reifenwechsel“, erinnert er sich. „Kaum war ich draußen, bin ich mit Oscar aneinandergeraten und habe mir dabei den Fahrzeugboden beschädigt. Das hat das Handling meines Autos völlig durcheinandergebracht und wurde immer schlimmer, so dass ich am Ende das Handtuch geworfen habe.“ Sein Teamkollege musste für die zweite Rennhälfte auf bereits stark abgefahrene Intermediates vom Vortag zurückgreifen, und so war ein fünfter Platz das höchste der Gefühle. In Monza beim Heim-Grand-Prix am kommenden Wochenende würde hoffentlich alles besser werden.





In der Tat gelang Carlos Sainz im Qualifying zum Großen Preis von Italien eine sensationelle Pole Position, hart bedrängt von Charles Leclerc, der am Sonntag in der Startaufstellung hinter seinem Teamkollegen stand. Sainz konnte Verstappen anfangs hinter sich halten, aber über die gesamte Renndistanz hatten die Ferraristi den Red Bull nichts entgegenzusetzen. Dennoch blieb die Reihenfolge auf dem Podium lange offen, und die Tifosi standen die letzten Runden förmlich auf den Sitzen, um die beiden Teamkollegen in ih-

De italienische Ministerpräsidentin Giorgia Meloni stattete der Ferrari-Box beim GP von Monza einen Besuch ab. Carlos Sainz sicherte der Scuderia Pole Position und Podiumsplatz.







rem Kampf um den dritten Podestplatz anzufeuern. Am Ende hatte Carlos Sainz das bessere Ende für sich, und Charles Leclerc musste sich mit dem undankbaren vierten Platz zufrieden geben.

VORSTOSS AN DIE SPITZE

Singapur war schon in den letzten Jahren stets ein gutes Pflaster für Ferrari, und Carlos Sainz, der sich langsam aus seiner Rolle als Wasserträger für Charles Leclerc befreit, sicherte sich die Pole Position für das Nachtrennen am 17. September. Der Spanier präsentierte sich auch am Sonntag in der Form seines Lebens und holte sich mit einer klugen Renntaktik trotz stark abbauender Reifen einen ungefährdeten Sieg vor Norris im McLaren und Russell im Mercedes. Leclerc hatte irgendwann den Kontakt zum Führungstrio verloren und gratulierte seinem Teamkollegen von Platz vier aus zum zweiten Formel-1-Sieg. „Ich freue mich riesig über diesen Erfolg“, sagte Carlos Sainz nach dem Rennen. „Insbesondere, weil mein Plan aufging, Russell abzuwehren, indem ich Lando (Norris) DRS gab, ihn aber trotzdem hinter mir halten konnte.“

Schon eine Woche später starteten die Ferrari in Japan, wo sie sich schon im Qualifying in der Hackordnung hinter den McLaren einordnen mussten. Mit den Startplätzen 4 (Leclerc) und 6 (Sainz) gelang ihnen ein Doppelstich gegen das Mercedes-Team, das der Scuderia in der Konstrukteurs-Weltmeisterschaft Rang zwei streitig macht.

Apropos: Schon vor dem Start des Rennens war klar, dass Red Bull in Japan „den Sack zumachen“ konnte, und Max Verstappen und Checo Perez ließen tatsächlich nichts anbrennen und sicherten sich erneut die Weltmeisterschaft der Konstruk-

FORMEL 1 RENNKALENDER 2023

FIA FORMEL-1-WELTMEISTERSCHAFT 2023

5. März | Bahrain (Sakhir)
19. März | Saudi-Arabien (Jeddah)
2. April | Australien (Melbourne)
30. April | Aserbeidschan (Baku) | mit Sprint Race
7. Mai | Miami (Miami)
21. Mai | Emilia-Romagna (Imola) (wurde abgesagt)
28. Mai | Monaco (Monte-Carlo)
4. Juni | Spanien (Barcelona)
18. Juni | Kanada (Montreal)
2. Juli | Österreich (Spielberg) | mit Sprint Race
9. Juli | England (Silverstone)
23. Juli | Ungarn (Budapest)
30. Juli | Belgien (Spa) | mit Sprint Race
27. August | Niederlande (Zandvoort)
3. September | Italien (Monza)
17. September | Singapur (Singapur)
24. September | Japan (Suzuka)
8. Oktober | Katar (Losail) | mit Sprint Race
22. Oktober | USA (Austin) | mit Sprint Race
29. Oktober | Mexiko (Mexiko Stadt)
5. November | Brasilien (Sao Paulo) | mit Sprint Race
19. November | Las Vegas (Las Vegas)
26. November | Abu Dhabi (Yas Marina)

FIA FORMEL 1 WELTMEISTERSCHAFT 2023

STAND NACH 17 RENNEN

FAHRERWERTUNG

1. Max Verstappen | 433 Punkte
5. Carlos Sainz | 153
6. Charles Leclerc | 145

KONSTRUKTEURSWERTUNG

1. Red Bull Racing | 657 Punkte
2. Mercedes-AMG | 326
4. Scuderia Ferrari | 298



In Singapur profitierte das Renngeschehen von einem seltenen Blackout der Red-Bull-Truppe. Carlos Sainz siegte von der Pole Position, Teamkollege Charles Leclerc verpasst das Podium nur knapp.



teure – sieben Rennen vor Saisonende. Das Rennen in Japan beendeten Leclerc und Sainz auf den Plätzen 4 und 6. „Mehr ging heute nicht“, konstatierte Fred Vasseur.

SCHADENSBEGRENZUNG IN KATAR

Das hatte es bei der Scuderia lange nicht gegeben: Carlos Sainz konnte am Rennsonntag nicht an der Start gehen, weil der Tank seines SF-23 undicht war und es den Mechanikern in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht gelang, die Leckage zu beseitigen. Dabei hatte sein Rennwochenende bei drückender Hitze eigentlich problemfrei begonnen – nicht gerade sehr erfolgreich (Platz 6 im Sprint, Leclerc auf Platz 12), aber immerhin. Im Qualifying lag er ähnlich weit hinter seinem Teamkollegen zurück. Er kämpfte mit der Balance seines Wagens und schimpfte im Boxenfunk wie ein Rohrspatz.

Von Startplatz 12 aus hätte der Spanier in der Gluthitze von Katar wahrscheinlich ohnehin nicht viel ausrichten können, aber erst gar nicht starten zu können war schon eine seltene Schmach. Leclerc ging von Startplatz 5 ins Rennen und musste alleine die Kastanien aus dem Feuer holen. „Das war eines der härtesten Rennen meiner Karriere“, stöhnte der Monegasse nach anderthalb Stunden bei 32 °C Außentemperatur und 77 % Luftfeuchtigkeit. Am Ende konnte er froh sein, dass er seinen fünften Platz bis ins Ziel behielt und der Scuderia 10 Punkte verschaffte. Manche Konkurrenten leisteten sich durch Konzentrationsschwächen idiotische Fahrfehler, erbrachen sich ins Cockpit oder gaben völlig entkräftet auf.

Max Verstappen stand schon nach seinem Erfolg im Sprintrennen als neuer Weltmeister fest, was ihn indes nicht daran hinderte, auch beim Großen Preis kräftig auszuteilen und auch der Konkurrenz im eigenen Stall zu zeigen, wer der Meister im Ring ist.







Die Ferraristi ziehen den Hut vor der großartigen sportlichen Leistung des Fliegenden Holländers und drücken die Daumen, dass die Scuderia in den letzten Rennen der Saison noch um die Konstrukteurs-Vizeweltmeisterschaft kämpfen kann.



Beim Großen Preis von Japan traf Ex-Ferrarista Sebastian Vettel seine Ziehsöhne Charles und Carlos. Der Heppenheimer könnte demnächst im Sportwagen ein Comeback geben, hieß es im Fahrerlager. Ferrari-Teamchef Fred Vasseur ist mit seinen Gedanken sicherlich längst bei der Saison 2024 und dem neuen Auto.



RENNERGEBNISSE SAISON 2023

23. JULI, GP UNGARN
1. Max Verstappen | Red Bull RB16B
7. Charles Leclerc | Ferrari SF-23
8. Carlos Sainz | Ferrari SF-23

29. JULI, SPRINT BELGIEN
1. Max Verstappen | Red Bull RB16B
4. Carlos Sainz | Ferrari SF-23
5. Charles Leclerc | Ferrari SF-23

30. JULI, GP BELGIEN
1. Max Verstappen | Red Bull RB16B
3. Charles Leclerc | Ferrari SF-23
A. Carlos Sainz | Ferrari SF-23

27. AUGUST, GP NIEDERLANDE
1. Max Verstappen | Red Bull RB16B
5. Carlos Sainz | Ferrari SF-23
A. Charles Leclerc | Ferrari SF-23

3. SEPTEMBER, GP ITALIEN
1. Max Verstappen | Red Bull RB16B
3. Carlos Sainz | Ferrari SF-23
4. Charles Leclerc | Ferrari SF-23

17. SEPT., GP SINGAPUR
1. Carlos Sainz | Ferrari SF-23
2. Lando Norris | McLaren MCL35M
4. Charles Leclerc | Ferrari SF-23

24. SEPTEMBER, GP JAPAN
1. Max Verstappen | Red Bull RB16B
4. Charles Leclerc | Ferrari SF-23
6. Carlos Sainz | Ferrari SF-23

7. OKTOBER, SPRINT KATAR
1. Oscar Piastri McLaren MCL35M
6. Carlos Sainz Ferrari SF-23
12. Charles Leclerc Ferrari SF-23

8. OKTOBER, GP KATAR
1. Max Verstappen | Red Bull RB16B
5. Charles Leclerc | Ferrari SF-23
DNS Carlos Sainz | Ferrari SF-23

FERRARI 365 GT4 BB | 1 VON NUR 387 STÜCK | 399.900 € | 43.000 KM



Wir bieten Ihnen hier einen charakterstarken & technisch makellosen 365 BB GT4 von 1974. Dank ehrlicher & nostalgischer Patina und Originalinterieur aus den 1970er Jahren spürt man sofort, dass man in einem authentischen 365 BB sitzt. Technik, Fahrwerk, etc. sind herausragend – regelmäßig & kostenintensiv gewartet!

Samt gut dokumentierter Historie, originalem Bordbuch & zahlreichen Rechnungen/Belegen, ist er das ideale Auto für jeden Liebhaber.

Zur Auslieferung erhält das Fahrzeug eine große Wartung mit Zahnriemenwechsel, HU/AU samt H-Kennzeichen & 12 Monaten Garantie.



Prestige Selections | Bötzinger Straße 7 | 79111 Freiburg | Tel. 0761 5573170 | **www.prestige-selections.com**

SPÄTE OFFEN-BARUNG

RUND DREI JAHRE NACH DEM ROMA COUPÉ BRINGT FERRARI NUN ENDLICH DIE SPIDER-VERSION. DIE MACHT MINDESTENS EINE SO GUTE FIGUR WIE IHR GESCHLOSSENES PENDANT.

TEXT: ROLAND LÖWISCH | FOTOS: FERRARI

GN 418BR

Für einen Hersteller ist es durchaus erfreulich, wenn ein Modell läuft wie geschnitten Brot. So geschehen beim Portofino M. Der verkaufte sich prächtig. So prächtig, dass der Nachfolger, nämlich die offene Roma-Version, immer weiter nach hinten geschoben wurde, wobei Ferrari doch normalerweise nach einer geschlossenen Version keine drei Monate mit einem offenen Angebot wartet.

Sämtliche Entwickler, Designer und Ingenieure in Maranello freuten sich jedoch über diese Tatsache, konnten sie doch endlich mal ohne Zeitdruck ein neues Modell – den Roma ohne Festdach – auf die Räder stellen. Und die Kunden, die auf den Roma Spider warteten? Nun, die kauften eben dann doch noch einen Portofino M, um bloß keine Freiluftsaison zu verpassen.

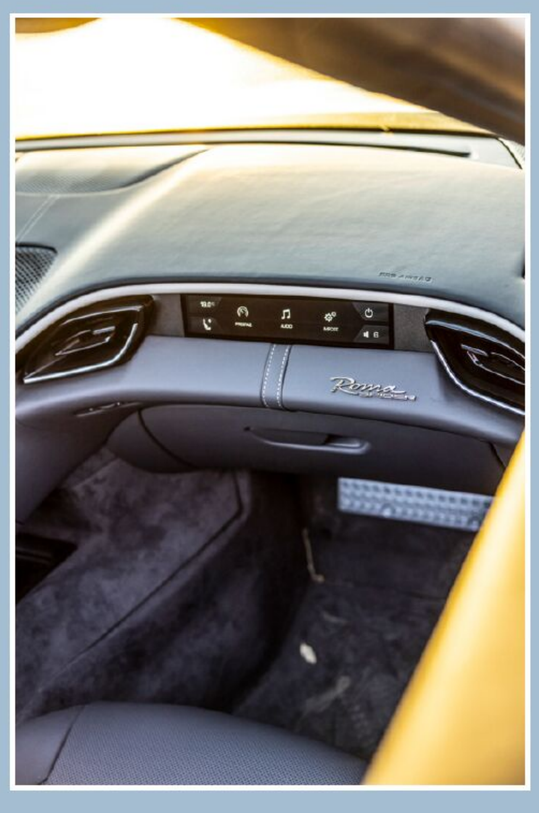
Jetzt ist es aber dann doch so weit: Mit rund drei Jahren „Verspätung" ist der Beau „oben ohne" zu haben – technisch völlig identisch mit dem Coupé, von der Lifestyle-Seite her gesehen vielleicht noch ein bisschen mehr Dolce Vita. Aber so richtig die Sonne putzen kann man mit dem Roma Spider viel besser.

ÜPPIG MOTORISIERT

Wer die Technik des Roma nicht mehr präsent hat: Unter der riesigen Haube arbeitet ein V8-Biturbo als Frontmittelmotor mit 620 Pferdestärken und 760 Newtonmetern, womit er genau das gleiche maximale







Nur geringe Änderungen gegenüber dem Cockpit der Coupé-Version. Die Touchpads im Lenkrad wurden optimiert. Rechts: Das Beifahrer-Entertainment umfasst zahlreiche Optionen.

Drehmoment aufweist wie der Vorgänger Portofino M. Natürlich besitzt der Spider auch das unglaublich schnell agierende Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe sowie alle modernen Elektronikhilfen für Fahrwerk und Sicherheit sowie den Heckspoiler, der je nach Tempo automatisch in drei verschiedenen Positionen verharrt und bei 250 km/h für bis zu 95 Kilo zusätzlichen Abtrieb auf der Hinterachse sorgt.

Die wichtigsten Bedieneinheiten befinden sich wieder auf dem Human-Machine-Interface-Lenkrad. Hier gibt es leichte Änderungen zum Coupé: Im Gegensatz zum dort gelb leuchtenden Feld ist das Feld zum Starten des Motors beim Spider rot eingefärbt. Und in der linken Lenkradspeiche befinden sich jetzt fühlbare Einkerbungen an den Bedienelementen, um sicherzustellen, dass der Fahrer spüren kann, welches Bedienelement er verwendet. Auch das Feld in der rechten Speiche wurde mit solchen Einkerbungen verbessert, die das Wischen erleichtern sollen. Es scheint, als habe sich Ferrari die Kritik an den teilweise problematisch zu bedienenden Touchpads zu Herzen genommen.

PRAKTISCH AUSGESTATTET

Zwei Knöpfe – positioniert über dem einer klassischen Schaltkulisse nachempfundenen Feld für die Getrieberegelung – gibt es nur im Spider: den zur Dachbedienung und den für das Windschott. Mit diesen beiden Bauteilen hat sich Ferrari besondere Mühe gegeben. Denn das Softtop sollte nicht nur die perfekte Form des Autos unterstützen und geschlossen wie ein Coupé mit andersfarbigem Dach wirken, sondern sich möglichst schnell öffnen und schließen und in geschlossener Form für möglichst viel Ruhe im Innenraum sorgen. Tatsächlich lässt sich die zweiteilige Konstruktion bis zum Tempo von 60 km/h in schnellen 13,5 Sekunden unter eine Abdeckplatte falten, der Aufbau dauert nur geringfügig länger. In die Textilien hat Ferrari neue Stoffe eingewebt, die ein glitzerndes oder schillerndes farbliches Finish garantierten. Vier Farben stehen zur Auswahl.

Nicht weniger einfallsreich ist das Windschott. Es handelt sich um nichts anderes als die hochklappbare einteilige Lehne der hinteren Sitze. Ja, auch der Roma Spider bietet hinten serienmäßig Sitzschalen, wobei diese selbst für Kinder nur dann nutzbar wären, wenn die vorderen Insassen wie Affen auf dem Schleifstein hockten (was ein Ferrari-Fahrer normalerwei-









Elegant faltet sich das farblich kontrastierende Stoffdach unter die großflächige Abdeckklappe. Etwas Kofferraum bleibt ebenso erhalten wie die Durchlademöglichkeit.

DER GRÖSSTE GENUSS:
Dach versenken und den Himmel sehen. Dauert **nur 13,5 Sekunden.** Das Grinsen hält den ganzen Tag.



se nicht mit sich machen lässt). Aber nicht umsonst spricht der Hersteller auch beim Spider von einem „2+“-Konzept und nicht von einem „2+2“, wobei sich das „+“ vielleicht am besten als „Gepäck ohne Beine“ übersetzen ließe.

Wie dem auch sei: Der Deflektor klappt auf Knopfdruck nach vorne und bleibt mit einer leichten Schrägstellung in einer Linie mit dem oberen Windschutzscheibenrahmen und dem Kopf des Fahrers stehen. Seine spezielle Form soll bei hochgefahrenen Fenstern die meisten Verwirbelungen von den Passagieren fernhalten. In der Mitte des Schotts befindet sich eine Öffnung, die dafür sorgt, dass ein Teil der in die Kabine eintretenden Strömung nach unten umgelenkt wird in Richtung Rücksitze, wodurch sie sich mit einer langsameren Strömung vermischt. Allerdings klappt der Deflektor nicht auf Knopfdruck zurück – das muss man händisch machen.

Nicht weniger ausgeklügelt ist der obere Frontscheibenrahmen, der ohne weitere Hilfsmittel als Windabweiser fungiert. Netter Nebeneffekt dieser Konstruktion: Die Aufnahmen für die vorderen Dachhaken schauen nach oben, so dass man sie beim Fahren nicht sehen muss.

HERRLICH FAHRAKTIV

Apropos fahren: Nicht nur subjektiv, sondern auch objektiv sind die Fahrleistungen von Coupé und Spider nahezu identisch. Auf dem Papier sowieso (Sprint in 3,4 Sekunden, Top-Tempo 320 km/h), aber Ferrari-Cheftester Raffaele de Simone gibt zu: „Auf unsere Rennstrecke in Fiorano ist schon ein kleiner Unterschied zu merken. Das liegt aber ausschließlich an den 84 Kilo, die der Spider schwerer ist als das Coupé.“ Das Mehrgewicht stammt unter anderem von den Schwellerverstärkungen und den Stellmotoren der Dachhydraulik, dürfte dem normalen Hobby-Spiderista aber nicht auffallen. Der Sprint von 0 bis 200 km/h gelingt in beeindruckenden 9,7 Sekunden.

Nicht weniger beeindruckend die Energieumwandlung: Bei Vollbremsung von 100 km/h bis zum Stillstand steht der Roma Spider nach 32 Metern, aus 200 km/h werden es 130 Meter – alles dank 390-Millimeter-Scheiben vorne und immerhin noch 360 Millimeter großen hinten.

Nicht umsonst hat Ferrari zum Spider-Genuss in den Süden Sardiniens geladen – bis zu 30 Grad und viel Sonne gepaart mit der touristischen Nachsaison bieten das perfekte Umfeld. Die Italiener fahren hier sowieso meistens dreimal so schnell wie erlaubt, und die wenigen Touristen, die sich grundsätzlich mit halb so viel Tempo wie erlaubt fortbewegen, ermöglichen uns viele und blitzschnelle Überholmanöver.

ÜBER MIR NUR DER HIMMEL

Seine Agilität hat ja schon das Roma Coupé unter Beweis gestellt, also konzentrieren wir uns aufs Offenfahren. Der größte Genuss ist natürlich: Dach versenken (bei Ferrari das erste Softtop seit dem F430 Spider von 2005), Scheiben auch, nix Windschott, und ab auf die herrlich engen, gewundenen und steilen Küstenstraßen SP83, SP 84 und SS128 an der Südspitze der Insel. Auch ohne offensichtliche aerodynamische Helferlein zieht es im Innenraum nicht so wie erwartet. Selbst der Lärmpegel bleibt erträglich – erst ab gut 170 km/h tost der Fahrtwind orkanartig um die A-Säulen.

Jetzt ist es allerdings zu spät, den Deflektor zu aktivieren, denn bei mehr als 170 km/h rastet er nicht aus. Also langsamer werden, Scheiben hochfahren und Windschott entriegeln – der Unterschied ist gewaltig! Tatsächlich scheint der Fahrtwind über die Köpfe hinweg zu fliegen, was Frisuren schonen, aber auch den Sinn von Spidern nehmen kann. Schließlich noch – und das nur ganz kurz bei diesem Wetter –

TECHNISCHE DATEN
FERRARI ROMA SPIDER

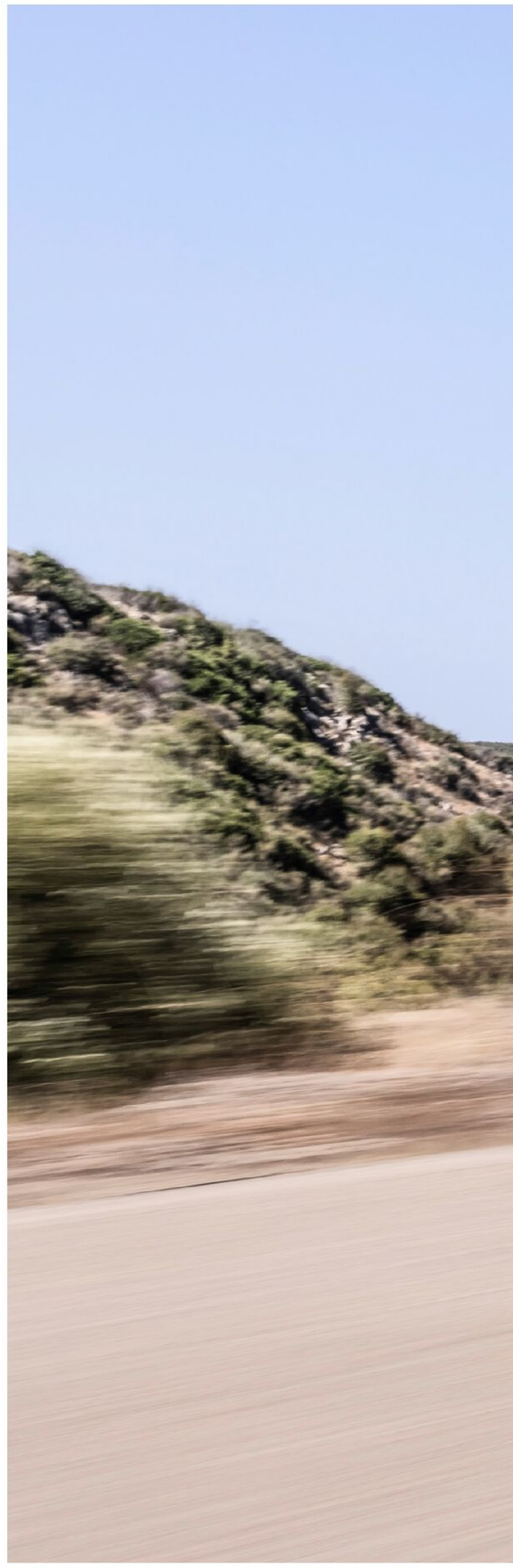
MOTOR
Layout: 90° V8
Hubraum: 3855 cm^3
Leistung: 620 PS (456 kW) bei 5750-7500/min
Max. Drehmoment: 760 Nm bei 3000-5750/min
Gemischaufbereitung: elektronisch geregelte Kraftstoffeinspritzung; zwei Abgasturbolader

KRAFTÜBERTRAGUNG
Getriebe: Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe
Antrieb: Hinterräder

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE
Länge: 4656 kg
Breite: 1974 mm
Höhe: 1306 mm
Trockengewicht: 1556 Kilo

FAHRLEISTUNGEN
0-100 km/h: 3,4 Sek.
Höchstgeschwindigkeit: 320 km/h

Preis: 242.000 Euro



Das exklusive Fahrvergnügen hat seinen Preis: Zur Markteinführung kratzt der Roma Spider bereits an der Viertelmillion.



Dach zu: Die vielen Lagen des Verdecks, die perfekte Passgenauigkeit und die durchdachte Konstruktion lassen einen fast wie im Coupé fühlen. Lärm bleibt draußen, Luft auch – aber wer will das schon in einem Spider?

Also Dach wieder runter, alles andere auch, und den speziellen Roma-Sound genießen. Da normalerweise in einem offenen Sportwagen bei höheren Tempi in den oberen Gängen die Windgeräusche dominieren, haben die Ferrari-Akustiker den Auspufftrakt so kalibriert, dass auch noch in den Gängen vier bis sechs die volle Maranello-Symphonie hörbar ist. Wie dieses kraftvolle, kurze Bellen beim Herunterschalten in den Sport-Fahrmodi.

Und was kostet der Spaß? 242.000 Euro inklusive Steuern. Das sind genau 47.541 Euro mehr als für das Coupé bei Einführung und 42.450 Euro mehr als beim Portofino M. Mal sehen, ob sich der Roma Spider trotzdem so lange hält wie der Vorgänger ...


MICHELIN
#WeRaceForChange
RICHARD MILLE
RICHARD MILLE
RICHARD MILLE
aramco
aramco
G
21334

LE MANS CLASSIC 2023

LE GRAND SPECTACLE

Am Samstag, den 1. Juli 2023, gab der Tennisprofi und 22-fache Grand-Slam-Sieger Rafael Nadal offiziell den Startschuss für die 11. Ausgabe der Le Mans Classic. Eine außergewöhnliche Veranstaltung, die ganz im Zeichen des 100-jährigen Jubiläums der 24 Stunden von Le Mans stand - über 235.000 Zuschauer konnten 800 Rennwagen auf der Strecke bewundern. Hinzu kamen fast 10.000 Autos von mehr als 200 Clubs aus ganz Europa, die bei wechselnden Wetterverhältnissen vier Tage lang an der Sarthe feierten.

TEXT UND FOTOS: ARNAUD MEUNIER MIT ZUSÄTZLICHEN MOTIVEN VON ANDREAS BEYER

Die Feierlichkeiten hatten bereits am Donnerstag begonnen. Bei Ihrer Ankunft erkundeten die Zuschauer das „Dorf“ an der Rennstrecke, das mit zahlreichen Boutiquen, Auto-Präsentationen der Hersteller, Imbissständen und ausgefallenen Darbietungen wie z.B. einer „Todeswand“ für Motorräder, für Unterhaltung rund um die Uhr sorgte.

Ebenfalls rund um die Uhr erklang die Melodie der edlen Mechanik, die immer wieder die Besucher auf die Tribünen lockte. Zum Beispiel, um die Autos aus der großen Hundert-Jahre-Ausstellung des Le_Mans-Museums bei ihrer spektakulären Parade zu bewundern. Dabei handelte es sich um Meilensteine des Motorsports, die von der Veranstaltungsagentur Peter Auto und dem Automobile Club de l‘Ouest (ACO) zusammengestellt wurden. Dazu gehörten der Lorraine-Dietrich B3-6 von 1926; der Ferrari 250 Testa Rossa mit der Startnummer 14, der 1958 mit Phil Hill und Olivier Gendebien in Le Mans gewann; der Ferrari 250 P, der hier gleich zwei Mal – 1963 und 1964 – erfolgreich war, und der Porsche 917K, mit dem die Schwaben 1970 zum ersten Mal den Sieg an der Sarthe erringen konnte. Es war eine denkwürdige Demonstration zu Ehren des 100-jährigen Jubiläums des 24-Stunden-Rennens.





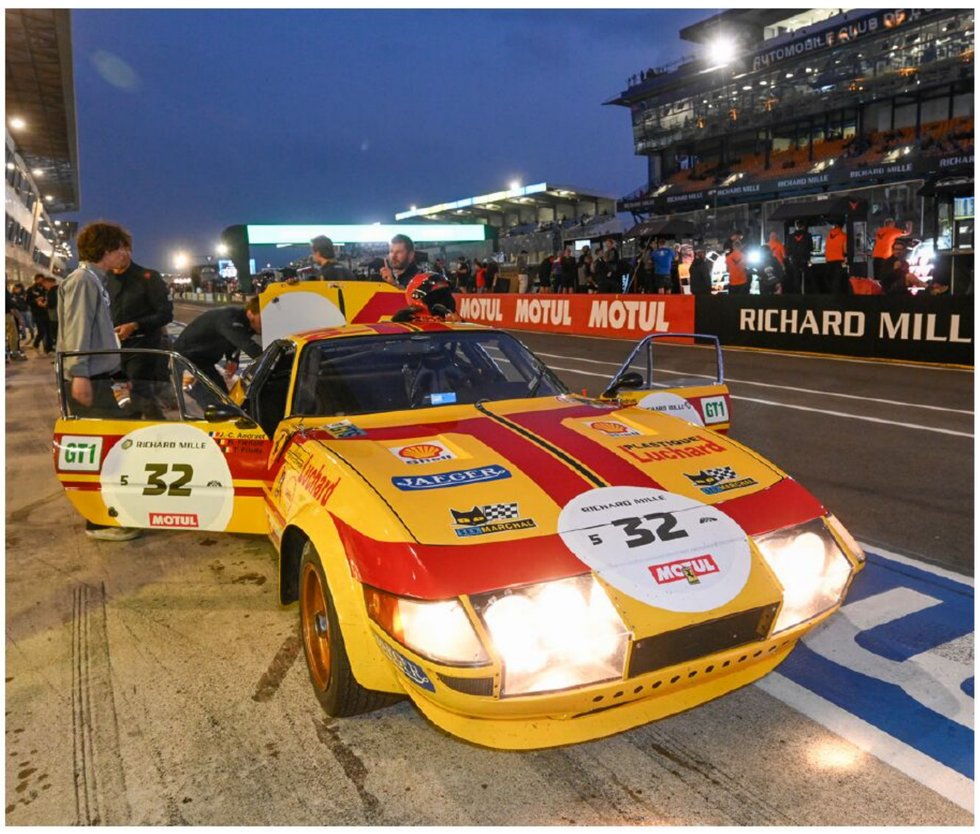
Deutsche Ferraristi beweisen ein Herz für moderne Rennsporttechnik: Dominik Roschmann im 550 Maranello Prodrive (oben) und Christopher Stahl im F430 GTC Evo, 2023 Gewinner der GT2-Wertung



Newey/Macari/Hore im 250 GT SWB mit der Startnummer 42 und der Schweizer Remo Lips (26) fuhren im Plateau 3 vorne mit. Unten Rittweger/Hancock im 365 GTB/4 C Daytona.

Über 235.000 Zuschauer verfolgten die zahlreichen Rennen, die an diesem Wochenende auf dem Programm standen. Das Benjafield's Le Mans Centenary Race ehrte und feierte die legendären „Bentley Boys" (Dudley Benjafield und Sammy Davis begannen 1927 die Erfolgsserie der britischen Marke) mit Fahrzeugen aus der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen. Das Porsche Classic Race bot eine tolle Show mit 911, 935 und RSR. Der deutsche Hersteller war 19-mal in Le Mans erfolgreich und hatte es verdient, dass ihm ein ganzes Starterfeld gewidmet wurde. Des Weiteren war die Gruppe C mit den erfolgreichsten Wagen aus den 1980er und 1990er Jahren vertreten.





LEGENDEN DER LANGSTRECKE

Bei den Endurance Racing Legends für GT1-, GT2-, LMP1- und LMP2-Fahrzeuge aus den späten 1990er bis frühen 2010er Jahre war ein knappes Dutzend Ferrari am Start. Das erste Rennen des Wochenendes musste wegen eines heftigen Regenschauers hinter dem Pace Car gestartet werden. Emmanuel Collard (Pescarolo C60 #23) machte keinen Fehler und verteidigte seine Pole-Position bis ins Ziel. Vier 550 Maranello Prodrive nahmen an diesem Rennen teil, darunter Dominik Roschmann mit der Fahrgestellnummer 117110, die bei den 24 Stunden von Le Mans 2004 mit Peter Kox,



Oben Chris Stahl im Daytona (8), rechts der 250P bei der Parade der Le-Mans-Legenden. Ganz unten der 750 Monza von Ottis/Robey.





Tomas Enge und Alain Menu den vierten Platz in der GTS-Klasse belegte. Christian Gläsel brachte den 333 SP (Chassis Nr. 19) an den Start, der 1998 in der Klasse LMP1 den dritten Rang erzielte. Pierre Ehret gewann das erste Rennen in der GT2-Klasse mit demselben F430 GTC Evo (#2612), den er 2008 in Le Mans mit Pierre Kaffer und Lars Nielsen auf den dritten Platz in seiner Klasse pilotiert hatte. Beim zweiten Rennen gewannen Christopher Stahl und Toni Vilander mit dem F430 GTC Evo (#2626, Le-Mans-Finisher 2009 und 2011) und sicherten sich damit den ersten Platz in der GT2-Gesamtwertung.

HÖHEPUNKT DER VERANSTALTUNG

In sechs LMC-Starterfeldern gingen die Ikonen des 24-Stunden-Rennens aus sechs Jahrzehnten (genauer gesagt von 1923 bis





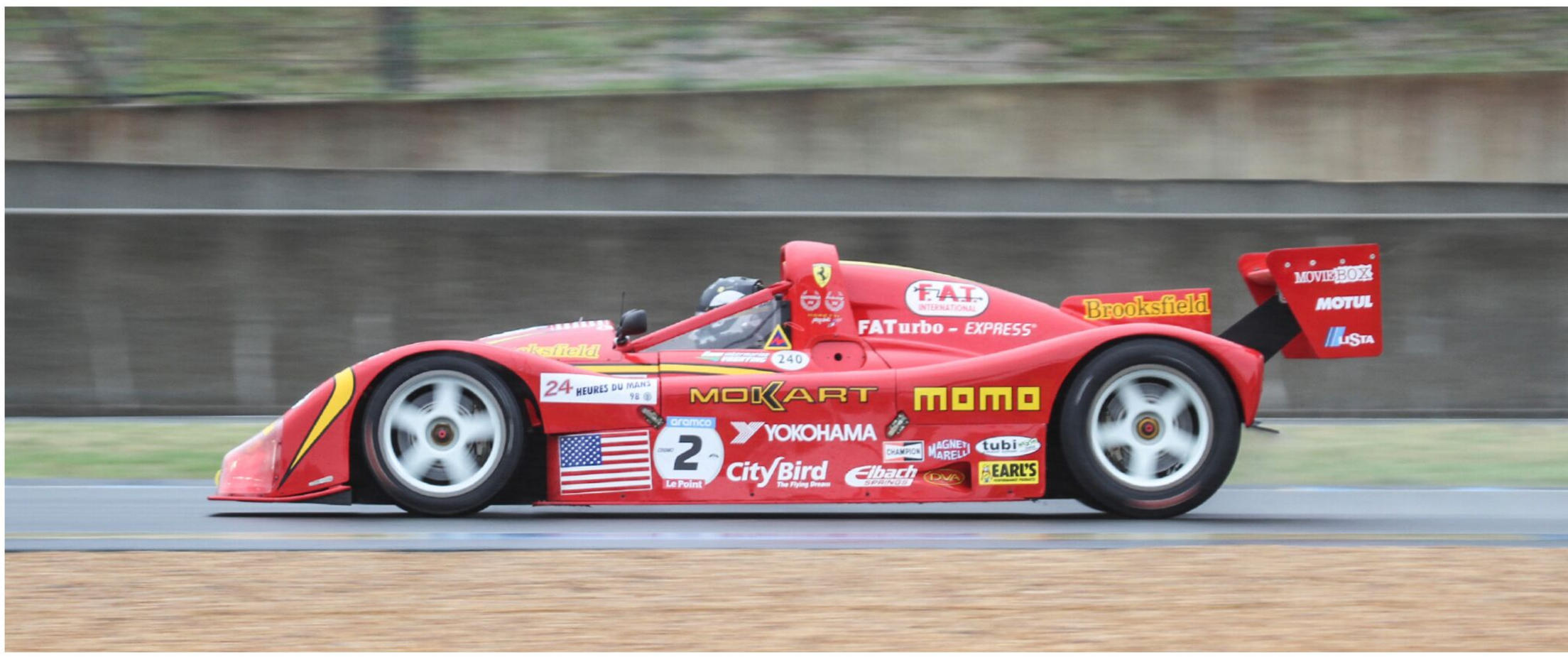
Berühmte Namen, berühmte Autos: Beim Daytona links griff Jaki Scheckter ins Volant. Der „Breadvan" war Graf Volpis Antwort auf den GTO. Unten Christian Gläsel im 333SP.

1971) in jeweils drei Durchgängen auf die Strecke – insgesamt 24 Stunden, rund um die Uhr!

In der Gruppe 3 mit Wagen aus den 1950er Jahren, lebte die einstige Rivalität zwischen Ferrari und Jaguar wieder auf: Acht 250 GT SWB traten gegen insgesamt 14 Jaguar an. Andy Wallace (21 Le-Mans-Teilnahmen) bewies seine große Fahrkunst und gewann die ersten beiden Rennen mit seinem Jaguar D-Type. Im dritten Rennen musste er sich dem Lister Jaguar Costin 1959 von Emanuele Pirro (fünffacher Le Mans-Sieger) und den beiden Ferrari SWB – Startnummer 42, gefahren von Harrison Newey, Joe Macari und Christian Hore (Vierte im ersten Rennen und Dritte im zweiten) und Nummer 26 von Remo Lips (Fünfter im ersten Rennen und Zweiter im zweiten) – geschlagen geben. Der einzigartige „Breadvan" auf Basis eines 250 GT SWB wurde von Lukas Halusa und Alexander Ames gefahren, musste aber aufgeben, da seine Motorhaube in der ersten Runde des zweiten Rennens wegflog.

In der Gruppe 5, in der die markanten Autos der späten 60er und frühen 70er Jahre vertreten waren, setzten sich die Lola T70 problemlos durch: David und Olivier Hart gewannen zweimal, Steve Brooks einmal. Erwähnenswert ist auch der Ferrari 365 GTB/4 von Alexander Rittweger, der bei den 24 Stunden von Le Mans 1975 den 12. Platz belegte. Und die Zuschauer feierten den Gesamtsieger der GTS-Klasse im dem von der Autofficina Bonini und der Carrozzeria Auto Sport zum Gruppe-4-Racer umgebauten Daytona mit der Startnummer 34, gefahren von Paolo Cavalieri, Maurizio Bianco und Jaki Scheckter, dem Sohn des Formel-1-Weltmeisters.

Als wahrer Publikumsliebling erwies sich der wunderschöne 750 Monza (#0510M). Von einem amerikanischen Team um Tazio Ottis und Aee Robey als einziger Starter in der Gruppe 2 eingesetzt, belegte der Wagen in der Gesamtwertung einen sensationellen achten Platz.



50 JAHRE DINO 308 GT4

EINFACH KEIL

VOR 50 JAHREN BEGANN BEI FERRARI EINE NEUE ÄRA, ZUNÄCHST ALLERDINGS OHNE CAVALLINO RAMPANTE. DER DINO 308 GT4 BEGRÜNDETE DIE TRADITION DER ACHTZYLINDER MIT MITTELMOTOR, DIE EIN HALBES JAHRHUNDERT LANG DIE EINSTIEGSDROGE IN DEN FERRARI-KOSMOS WAREN. LANGE ZEIT GALT DAS VON BERTONE GESTYLTE VIERSITZIGE COUPÉ IN KEILFORM ALS STIEFKIND. ERST IN DEN LETZTEN JAHREN IST ER AUS DEM SCHATTEN SEINES VORGÄNGERS UND SEINER ZWEISITZIGEN GESCHWISTER HERAUSGEFAHREN. DER DINO 308 GT4 WIRD ENDLICH ALS DAS GEWÜRDIGT, WAS ER IST: EIN TECHNISCHER, STILISTISCHER UND MODELLPOLITISCHER MEILENSTEIN.

TEXT: GREGOR SCHULZ |
FOTOS: ANDREAS BEYER



Dieses Kind hat mindestens zwei Väter. An erster Stelle natürlich Enzo Ferrari, dessen väterliche Fürsorge sich vor allem im Namen des neuen Modells niederschlug, der an seinen früh verstorbenen Sohnes Alfredo, genannt „Dino“, erinnert. Und dann war da noch Gianni Agnelli, Herrscher über das Fiat-Imperium und seit 1969 an Ferrari beteiligt. Agnelli wollte Gewinne sehen, und wie macht man die in der Automobilindustrie? Mit Stückzahlen – zumindest sahen das die Industriellen der alten Schule so.

PROLOG MIT ACHT ZYLINDERN

Die Geschichte des Ferrari-V8 begann 1961, als in der Scuderia noch unter der Leitung von Carlo Chiti ein Achtzylinder-Rennmotor entwickelt wurde. Nach Chitis Weggang Ende des Jahres kam der Motor 1962 zwar verschiedentlich bei Sportwagenrennen zum Einsatz, ernsthaft weiterverfolgen wollte das Projekt allerdings niemand. Erst drei Jahre später tauchte wieder ein Achtzylinder auf, und der war auf Anhieb sehr erfolgreich: John Surtees gewann mit dem 158 F1 die Weltmeisterschaft. Der 1,5-Liter-V8 mit einem Bankwinkel von 90 Grad besaß je zwei obenliegende Nockenwellen. Konstruiert hatte ihn Angelo Bellei, während das Auto drumherum von Mauro Forghieri stammte.

Trotz des schnellen Erfolgs war der Achtzylinder kurzlebig. Bald schon setzte Ferrari wieder auf zwölf Zylinder, erst auf einen 180-Grad-V12 mit 1,5 Liter Hubraum, und ab der Dreiliter-Formel 1966 auf einen klassischen 60-Grad-Zwölfender.

Dennoch gab es Pläne, Ferrari-typische Renntechnik auf die Straße zu bringen und auf Basis des V8 einen Serienmotor zu entwickeln. Es dauerte allerdings bis in die siebziger Jahre, bis das Projekt Fahrt aufnahm: Unter dem Projektnamen F106AL 000 V8 entstand der erste Serien-Achtzylinder aus Maranello. Verantwortlich für dessen Konstruktion waren wiederum Angelo Bellei sowie Franco Rocchi, der zeitgleich auch den 180-Grad-V12 für die Formel 1 konstruierte, mit dem Niki Lauda und Jody Scheckter später Weltmeister wurden.

Der Straßen-V8 war ebenso einfach wie genial konstruiert: 90 Grad Bankwinkel, zwei Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe, fünffach gelagerte Kurbelwelle. Das Layout des Motors erinnerte ein wenig an das Cosworth-DFV-Triebwerk für die Formel 1. Ferrari verfolgte schon damals eine Gleichteilestrategie: Die Zylinderabmessungen von 81 Millimeter Bohrung und 71 Millimeter Hub waren identisch mit denen der zeitgleich gebauten 365-GT-Zwölfzylinder. Kolben und Pleuel mussten also nicht extra gefertigt werden.

Hier wird übrigens deutlich, weshalb eine andere Nomenklatur für die kleineren Modelle Sinn ergab, denn sonst hätte der



Eine flache Front mit Klappscheinwerfern war in den siebziger Jahren en vogue. Keilform nannte man das hierzulande, im Englischen ist meist von „cutting edge“ die Rede. Als Erfinder gilt Marcello Gandini, der auch den Dino 308 GT4 entwarf.

AUTOREN-AUTO

Mein Auto rollte als eines der letzten von den Bändern und trägt die einprägsame Fahrgestellnummer 15432. Ausgeliefert wurde es am 3. April vom ersten Ferrari-Vertragshändler überhaupt, Crepaldi in Mailand. Zugelassen auf eine Firma in Turin, ging der Wagen danach durch mehrere Hände und wurde vom originalen Marrone Metallizzato auf Rot umlackiert. Schließlich landete er bei Gastone Sala in Modena, der den Dino 308 GT4 in sein kleines Privatmuseum stellte. Sala, Jahrgang 1911, hatte Enzo Ferrari kurz nach dem Zweiten Weltkrieg mit Treibstoff versorgt, denn er arbeitete für Esso und hatte gute Kontakte. Wenig später gehörte er zusammen mit Ferrari und Stanguellini zu den Initiatoren des Autodromo di Modena. Ein echter Zeitzeuge also, und aus der Generation des Commendatore.

Im März 2012 machte ich Urlaub in Italien, und bei einem kurzen Zwischenstopp in Modena schaute ich bei der Maserati-Werkstatt der Familie Candini vorbei, gelegen in einer Seitenstraße der Via Emilia Ovest. Und dort stand er: ein roter Dino 308 GT4, werbewirksam mit einem Schild „Occasione“ auf dem Dach. Ich sah das Auto, schenkte ihm aber keine große Aufmerksamkeit. Wenig später traf ich in Maranello Hilary A. Raab – genau den Raab, der in den Achtzigern als Erster Listen von Ferrari-Fahrgestellnummern veröffentlicht. Hilary erzählte mir von einem ebenso guten wie günstigen 308 GT4, den er gerade gesehen habe. Schnell zeigte sich, dass es der Wagen bei den Candinis war, die ihn für ihren Nachbarn Gastone Sala verkauften. Ich fuhr also zurück nach Modena. Jetzt kannte ich auch den Preis, der sich im Bereich eines neuen VW Polo bewegte. Schnell kam ich mit Marcello Candini und seinem Vater Giuseppe ins Gespräch. Der Senior hatte schon in den Fünfzigern für Maserati gearbeitet, auch als Mechaniker für Weltmeister Juan Manuel Fangio.

Der Rest ist schnell erzählt. Ich kaufte das Auto, überführte es auf Achse nach Deutschland und bin seither rund 10.000 Kilometer damit gefahren, was eigentlich viel zu wenig ist. Selbstverständlich gab ich ihm seine ursprüngliche Farbe zurück. Besonders freut mich, Gastone Sala noch persönlich getroffen zu haben. Er starb 2016 im Alter von 105 Jahren.

Als ich neulich in einem Gespräch erwähnte, ich hätte meinen Ferrari in Modena aus dem Vorbesitz eines 101-jährigen Bekannten von Enzo Ferrari gekauft und Verkäufer sei der ehemalige Rennmechaniker von Juan Manuel Fangio gewesen, erntete ich ungläubige Blicke. Aber ganz ehrlich, ich hätte die Geschichte jemand anderem vermutlich auch nicht abgekauft.



MARANELLO-WORLD-Autor Gregor Schulz kaufte seinen 308 GT4 vor elf Jahren vom 101-jährigen Vorbesitzer in Modena. Schulz ist im Hauptberuf Redakteur der Zeitschrift OLDTIMER MARKT.

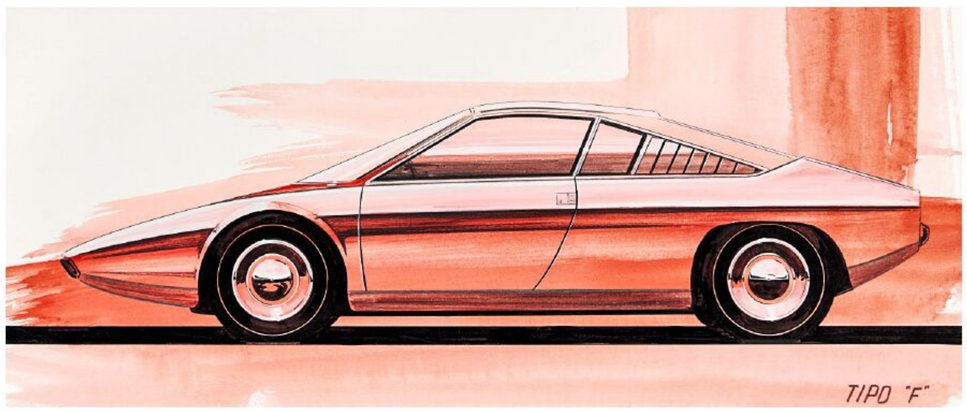


In Braun wirkt der Dino beinahe britisch, so wie die Einfahrt zum Schloss Friedrichshof in Kronberg. Der Innenraum ist viel geräumiger als bei anderen Mittelmotor-Ferrari.

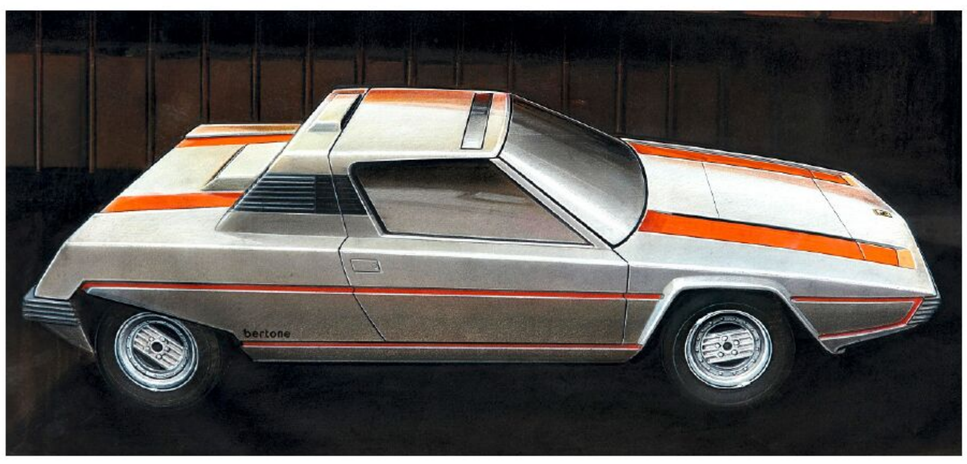
308 auch 365 geheißen. Während die 365 den Einzelhubraum eines Zylinders benannte – auch beim 308 GT4 exakt 365,86 Kubikzentimeter – stand 308 für 30 Zentiliter (also 3 Liter) und 8 Zylinder. Beim Dino 246 GT war es schon genauso gewesen.

Im Gegensatz zu den Sechszylindern und den 60-Grad-V12 übernahmen Zahnriemen statt Steuerketten die Aufgabe des Nockenwellenantriebs. Die Technik, die 1961 bei der heute fast vergessenen Firma Glas erstmals in Europa in Großserie gegangen war, galt damals letzter Schrei. Bei Fiat hatte sie 1967 im dohc-Vierzylinder des 124 Einzug gehalten. Zahnriemen müssen zwar von Zeit zu Zeit gewechselt werden – Ferrari schrieb lange drei Jahre oder 30.000 Kilometer vor. Dafür verrichten sie ihre Aufgabe nahezu geräuschlos. Im Gegensatz zum Dino 246 GT, der als Vorgän-









Oben einer der ersten Einwürfe von Marcello Gandini, die schließlich zum 308 GT4 führten. Bemerkenswert sind die Lamellen, analog zu einigen seiner Lamborghini-Entwürfen. Das Tonmodell in der Mitte kommt der Serie schon sehr nahe. Bertone machte auch einen Vorschlag für einen Zweisitzer, der als Concept-Car „Rainbow" zumindest einmal gebaut wurde. Ferrari nahm aber schließlich den Pininfarina-Entwurf zu 308 GTB und GTS.

ger des 308 GT4 gelten darf, bestand der vollständige Motor inklusive Kurbelgehäuse aus Leichtmetall und wurde obendrein komplett in Maranello gebaut. Für den 246 GT wurde der Motorenbau aus Kapazitätsgründen teilweise zu Fiat ausgelagert.

NEUES KONZEPT, NEUE FORM

Die Stahlblechkarosserie des 308 GT4, bei der Hauben und Türen aus Leichtmetall bestehen, sitzt auf einem klassischen Rahmen mit ovalen Längsrohren. Während andere Hersteller auch bei Sportwagen auf selbsttragende Karosserie setzten, hielt Ferrari an Bewährtem fest. Ein Blick unter die Haut offenbart Rennwagen-Technik im Stil der Sechziger: Doppelte Dreiecksquerlenker vorn und hinten mit Federbeinen aus Teleskop-Stoßdämpfern mit Schraubenfedern. Der Wasserkühler sitzt vor der Vorderachse, der Ölkühler links vom Motor, angeströmt durch eine breite Eintrittsöffnung in der C-Säule. Durch die rechte Öffnung atmen die vier Weber-Vergaser vom Typ 40 DCNF Frischluft. Zwei Leichtmetall-Tanks links und rechts zwischen Schottwand und Motor sorgen für eine ausgewogene Gewichtsverteilung.

Das Design des 308 GT4 stieß vor einem halben Jahrhundert auf ein geteiltes Echo. Während Ferrari seit Mitte der fünfziger Jahre ausschließlich mit Pininfarina zusammengearbeitet hatte, pflegte Fiat enge Beziehungen zu Nuccio Bertone. Auch das Design des viersitzigen Fiat Dino Coupé stammte von dessen Turiner Atelier. Da der GT4 in gewisser Weise auch dieses Modell ersetzen sollte, drängte Fiat darauf, Bertone den Auftrag zu geben.

Dort stand natürlich nicht Nuccio Bertone selbst am Zeichenbrett, sondern Marcello Gandini. Er war seit 1965 Chefdesigner und hatte sich binnen kürzester Zeit mir schnittigen Serienmodellen und spektakulären Studien einen Namen gemacht. Aus seiner Feder stammen zum Beispiel Lamborghini Miura und Countach, Lancia Stratos und Alfa Romeo Montreal sowie die Concept-Cars Carabo und Stratos Zero.

Stichwort Lamborghini: Zeitgleich zum 308 GT4 entstand auch ein kleiner Lamborghini mit ähnlichen Eckdaten: Der Urraco P250 hatte einen 2,5-Liter-V8 und war ein 2+2-Sitzer. Er ging auf eine Studie von 1970 zurück, an die auch der 308 GT4 erinnerte. Vor allem die Silhouetten der beiden nahezu zeitgleich präsentierten Modelle aus Maranello und Sant'Agata Bolognese ähnelten sich sehr. Natürlich konnte selbst ein so begabter Mann wie Marcello Gandini das Rad nicht neu erfinden – zumindest nicht mehrmals hintereinander. Gandini gab dem Automobildesign damals neue Impulse, die auch von führenden Massenherstellern aufgegriffen wurden. Er war zum Beispiel maßgeblich dafür verantwortlich, dass scharfe Kanten und an der Waagrechten ausgerichtete Proportionen endgültig die runden Formen der fünfziger und sechziger Jahre ablösten. Wer Gandini-Designs aus seiner Zeit bei Bertone vergleicht, wird immer wieder Parallelen entdecken. Im 308 GT4 steckt zum Beispiel viel von Lamborghini Countach und Lancia Stratos.

Leider war die Zusammenarbeit zwischen Ferrari und Bertone nicht von langer Dauer. Zwar stellten die Turiner 1976 das offene Showcar Rainbow auf die Beine, das auf einem 308 GT4 basierte, doch den eigentlichen Nachfolger Mondial gestaltete wieder Pininfarina.

NEW KID ON THE BLOCK

Der Vorgänger 246 GT, obwohl zweifellos hübsch anzusehen, wirkte bei der Premiere des 308 GT4 schlagartig von vorgestern. Das lag vor allem an der Klappscheinwerfern des Neuen, die damals technisch und stilistisch en vogue waren und zumindest bei Tag den cw-Wert deutlich verbesserten.

Auch die Leistung hatte verglichen mit dem Vorgänger deutlich zugelegt: 255 PS zu 195 PS. Deutsche Messungen attestierten dem Dreiliter schließlich 236 DIN-PS bei 6600/min. Verglichen mit der Systemleistung moderner Hybrid-Sportwagen von mehr als 1000 PS mag das bescheiden klingen, doch für 1973 war es mehr als respektabel. Zum Vergleich: Der brandneue 911 Carrera 2,7, damals die Speerspitze aus Zuffenhausen und stärkster Porsche, hatte 1973 gerade einmal 210 PS. Auch in Sachen Höchstgeschwindigkeit schickte der Dino den Carrera in den Rückspiegel: 248,3 zu 238,4 km/h ermittelten die Tester von auto motor und sport.

Nicht nur die nackten Zahlen waren beeindruckend: „Schon beim Anspringen des Dino-Motors wird unüberhörbar deutlich, daß hier ein echtes Vollblut am Werk ist, das sich akustisch vom sonoren Brabeln großvolumiger amerikanischer Achtzylinder durch einen heiseren, fast giftigen Klang unterscheidet“, schrieb Autor Helmut Eicker 1974 im ersten deutschsprachigen Test. Für den Klang gab es einen mechanischen Grund: die flache Kurbelwelle des V8, im Englischen „flat plane“ genannt. Wie bei einem Vierzylinder sind die Hubzapfen hier um 180 Grad versetzt und nicht wie bei einem V8 klassischer (also auch amerikanischer) Bauart um 90 Grad. Die Hubzapfen liegen also auf einer Ebene. Erst in jüngerer Vergangenheit ließen sich aktuelle Sportwagenbauer, wie Mercedes-AMG, für ihre Flat-Plane-Konstruktionen feiern – Ferrari hatte sie schon vor einem halben Jahrhundert.

Flache Kurbelwellen brauchen geringere Gegengewichte und können deshalb leichter ausfallen, was der Drehfreudigkeit entgegen kommt. Da sich immer zwei Zylinder einer Bank gleichzeitig in dieselbe Richtung bewegen, wird der Gaswechsel optimiert. Dass 90 Grad gekröpfte „Cross Plane“-Kurbelwellen unten herum mehr Drehmoment produzieren, kann bei einem Hochdrehzahlmotor wie dem Ferrari-V8 getrost vernachlässigt werden. Der Dreiliter ist erst ab 4500/min so richtig bei der Sache. Darunter verhält es sich durchaus kultiviert und kann anders als moderne Modelle der gleichen Fahrzeugklasse gestartet werden, ohne dass Mitmenschen im näheren Umfeld zusammenzucken.

Vergleicht man das Heck mit Lamborghini Countach und Lancia Stratos, erkennt man die Familienähnlichkeit. Es ist die typische Bertone-Designsprache aus der Ära Gandini. Untypisch für Ferrari, weil man oft Gleichteile verbaute: Diese Rückleuchten hatte nur der 308 GT4.



EIN FERRARI UNTER ANDEREM NAMEN

Die Unauffälligkeit der Dino 308 GT4 ist heute einer seiner großen Pluspunkte. Er schreit nicht nach Aufmerksamkeit, sondern möchte nicht auffallen. Nur Kenner nehmen ihn wahr. Unbedarfte Zeitgenossen mit Sinn für Ästhetik, denen das nüchtern-elegante Siebziger-Jahre-Design ins Auge sticht, sind oft völlig überrascht vom Markennamen. Ferrari? Aber die sind doch ... sonst nicht so dezent?

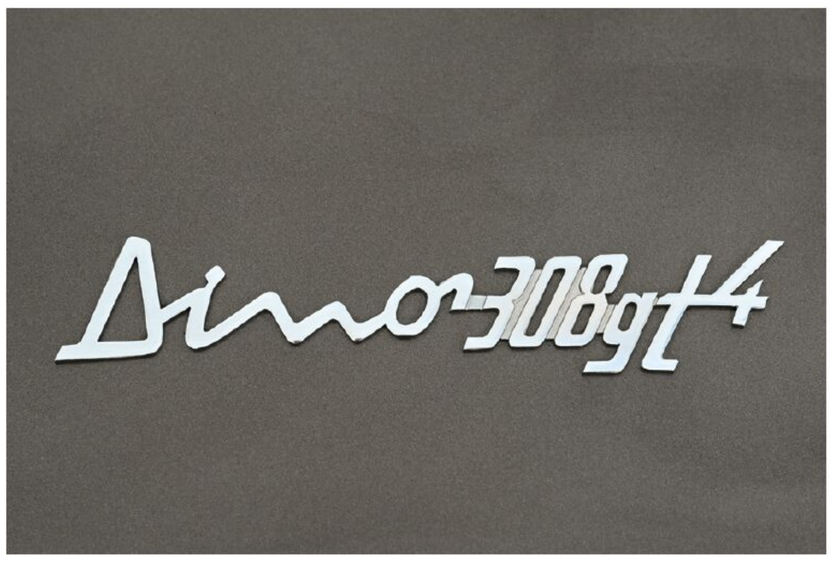
Der Name Ferrari stand anfangs nicht einmal auf der Haube, denn die ersten 1332 Exemplare mussten sich mit dem Namen Dino begnügen. Das wäre dem langjährigen US-Importeuer Luigi Chinetti beinahe zum Verhängnis geworden: Die großen Zwölfzylinder erhielten Mitte der Siebziger in den USA keine Zulassung mehr. Schuld war das sprunghaft gestiegene Sicherheitsbewusstsein und damit einher ge-





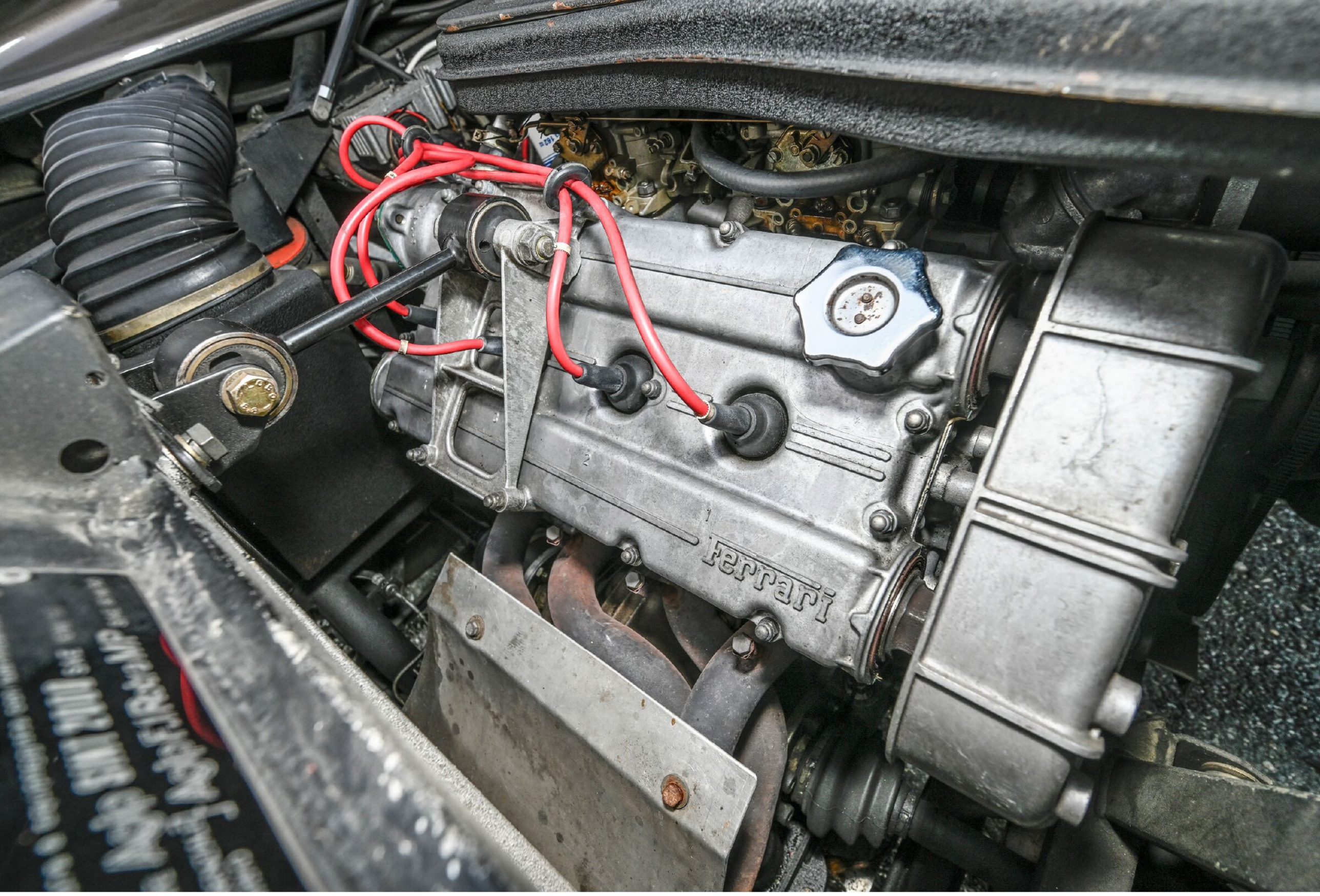








Die Lackierung im Marrone Metallizzato lässt viele Karosseriedetails besser zur Geltung kommen als etwa Rot. Die Türgriffe hatte auch der Fiat X1/9, ein weiterer Bertone-Entwurf. Das Cavallino Rampante sieht aus wie Zubehör, ist aber original. Es gibt von Ferrari sogar eine Bohrschablone für das Signet.





Der Achtzylinder besticht durch die feine Gusstechnik. Anders als bei den V12 kommt kein Schrumpflack zum Einsatz. Unten: Erst wenn jemand drin sitzt, wird die etwas merkwürdige Raumaufteilung des 2+2-Keils deutlich.

hende Vorschriften wie die verformbaren Stoßfänger („5 mph bumpers“), die einen Aufprall mit bis zu acht Stundenkilometern schadlos überstehen mussten. Chinetti konnte eine Zeit lang also nur den Achtzylinder verkaufen, der noch nicht einmal Ferrari heißen durfte! Doch spätestens beim Blick unter die Motorhaube waren alle Zweifel ausgeräumt: Auf den Ventildeckeln aus Leichtmetallguss prangte schon 1973 der Schriftzug „Ferrari“.

Im Mai 1976 hatte Maranello endlich ein Einsehen: Fortan hieß der Wagen Ferrari Dino 308 GT4. Bemerkenswerter Weise entstanden mit Cavallino-Rampante-Emblem in rund vier Jahren nur unwesentlich mehr Fahrzeuge als zuvor in zweieinhalb Jahren mit Dino-Signet, nämlich 1446 Stück. Der Grund waren zweifellos die Modelle 308 GTB und GTS. Die reinen Zweisitzer waren seit 1975, beziehungsweisen 1977 zu haben und von vornherein mit Ferrari-Logo bestückt. Nicht unerwähnt bleiben sollte an dieser Stelle die nur für den italienischen Markt produzierte Zweiliter-Version (Ferrari) Dino 208 GT4. Die Hubraumverkleinerung erfolgte aus steuerlichen Gründen und technisch ganz einfach



durch das Einsetzen dickerer Laufbuchsen und Kolben mit geringerem Durchmesser.

Luigi Chinetti warb in den USA damit, dass Niki Lauda an der Abstimmung des Autos mitgearbeitet habe. Der wollte davon auf Nachfrage vor einigen Jahren allerdings nichts wissen. Alles Marketing? Auch andere Piloten der Scuderia wie Jacky Ickx oder Arturo Merzario beteuern, rein gar nichts mit der Serienentwicklung zu tun gehabt zu haben.

Nicht ganz geklärt ist auch die Bedeutung der „4“ in der Typenbezeichnung: Vier Sitzplätze oder vier Nockenwellen? Da Ferrari anfangs auch die Bezeichnung Dino 308 GT4 2+2 benutzte, erscheint Letzteres naheliegender, zumal diese Bedeutung der „4“ seit dem 275 GTB/4 mit dohc-Zylinderköpfen eingeführt war. Vermutlich wurde sie erst mit Erscheinen der Zweisitzer umgedeutet: B für Berlinetta, S für Spider und die 4 eben für den Viersitzer.

Debütiert hat der Dino 308 GT4 übrigens auf dem Ferrari-Stand auf dem Pariser Automobilsalon im Oktober 1973. Zu sehen war ein Exemplar im Farbton Azzurro Metallizzato mit der Fahrgestellnummer 07202. Genau dieses Auto wurde im August 2023 in Pebble Beach für 450.000 Dollar versteigert.

Falls es noch eines Beweises bedurfte, dass auch der erste Achtzylinder endlich als echter Ferrari gilt, hier ist er!



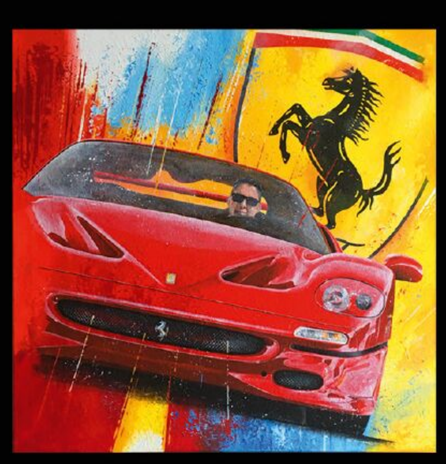
Der Aufkleber auf dem Notrad macht Mut: Maximal 150 km/h! Andere Hersteller schreiben Tempo 80 vor ... Der kleine Aufkleber an der Heckscheibe erinnert an die längst geschlossene Vertragswerkstätte in Mailand.

UNIKAT SUCHT LIEBHABER!

IHR FERRARI IN ACRYL?








WWW.**STEFFENIMHOF**.COM





Der „Hausherr" des Cavallino Classic, Massimo Bottura (rechts im Bild) hinter der geöffneten Motorhaube des Daytona-Prototyps (auf der gegenüberliegenden Seite neben einem 250 GT Lusso abgebildet).



HEIMSPIEL

CAVALLINO CLASSIC MODENA 2023

TEXT UND FOTOS: ANDREAS MEINIGER

BEREITS ZUM DRITTEN MAL FAND DIE EUROPÄISCHE VERSION DES CAVALLINO CLASSIC CONCOURS ANFANG MAI IN MODENA STATT, DER HEIMATSTADT VON ENZO FERRARI. AM REZEPT DES VERANSTALTERS CANOSSA HAT SICH NICHTS GEÄNDERT: AUSGESUCHTE FERRARI-KLASSIKER UND DEREN BESITZER TREFFEN SICH AUF DEM ANWESEN EINES STERNEKOCHS UND HABEN EINE GUTE ZEIT ZUSAMMEN.

Also alles wie immer? Nicht ganz, denn aufgrund starker Regenfälle kurz vor dem Event stand der Park des Casa Maria Luigia nicht zur Verfügung. Der Rasenboden war aufgeweicht, die Ferrari hätten zu große Schäden verursacht. Kurzerhand wurde die lange Auffahrt der Villa zur Ausstellungsfläche umfunktioniert. Eine Notlösung, denn der Park mit seinen schönen alten Bäumen und die Villa sind optisch einfach unschlagbar.

Auf dem Platz vor der Casa Maria Luigia waren wie in den Vorjahren die „Highlights“ des Cavallino Classic Modena Concorso aufgestellt. Fangen wir mit den Siegern an: „Best of Show Gran Turismo“ ging 2023 an Kevin Cogans 410 Superamerica aus dem Jahr 1959, ein schöner GT mit einigen Besonderheiten wie abgedeckten Scheinwerfern und speziellen Rückleuchten. Die Familie Cogan ist seit der Erstausgabe des Concorso dabei, und offensichtlich unterstützt sie den Veranstalter Canossa tatkräftig, indem sie ihre Autos ausstellt.



„Best of Show Competizione“ ging an den 212 Export von Brian Ross, der wie Kevin Cogan in den USA beheimatet ist. Ross hat in den letzten Jahren eine bemerkenswerte Ferrari-Sammlung aufgebaut, und es ist offensichtlich, das er sich auf Concours-Veranstaltungen sehr wohl fühlt. Ob



Pebble Beach, Villa d'Este oder eines der Cavallino Classic Events – sehr oft findet man seinen Namen auf den Teilnehmerlisten. Den 212 Export besitzt er seit 2007. Das Schmuckstück mit Vignale-Karosserie ist restauriert und bei Ferrari Classiche zertifiziert.

Die Klasse „Best of Show Ferrari Classiche Certified Cars" gewann mein persönlicher Favorit, eine frühe 250 GT Berlinetta „Tour de France". Der vor der Casa Maria Luigia aufgestellte Wagen ist einer der erfolgreichsten Ferrari-GT, wenn nicht sogar der erfolgreichste überhaupt.

SO SEHEN SIEGER AUS

Dieser TdF hat 1957 die Tour de France und die 12 Stunden von Reims gewonnen. Der Wagen startete 1957 auch bei der Mille Miglia und fuhr als Dritter über die Ziellinie! Ein ausgezeichnetes Ergebnis für ein GT-Auto, die beiden vor ihm liegenden Teilnehmer waren reinrassige Sportwagen und kamen ebenfalls aus Maranello. Bei allen Erfolgen saß der belgische Rennfahrer Olivier Gendebien am Steuer. Seine Beifahrer wechselten, Jacques Washer, Paul Frère und Lucien Bianchi unterstützen ihn damals. Gendebien war so begeistert von diesem Ferrari, dass er ihn kaufte. Aller-







„Best of Show" 250 GT TdF (oben), darunter der Ferrari-Elegance-Preisträger 250 GT SWB, der „Judges Award" 365 GT/4 Competizione und ganz unten der „Best of Show GT" 410 Superamerica.

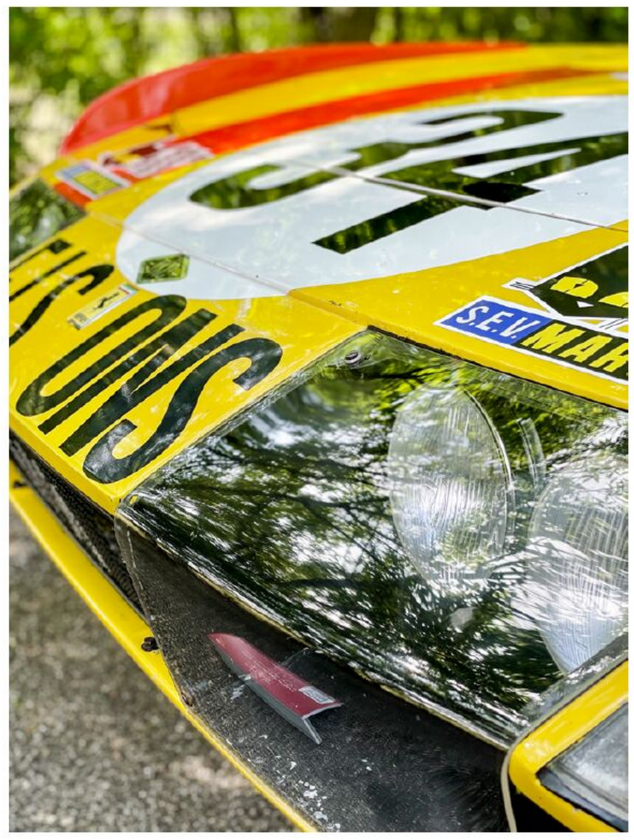
CAVALLINO CLASSIC CONCORSO DI MODENA 12. - 14. MAI 2023

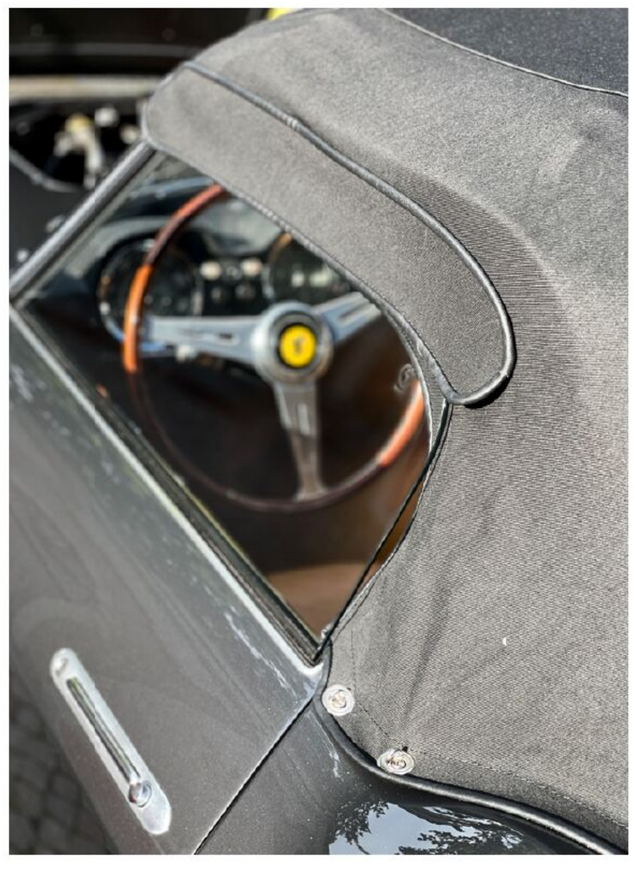
TIPO	JAHR	CHASSIS	ANMERKUNG
212 Export	1951	# 0080E	"Best of Show Competizione" / RM Sotheby's Award
340 MM	1953	# 0294AM	Karosserie im Stil eines 750 Monza
500 TR	1956	# 0610MDTR	RM Sotheby's
250 GT TdF	1957	# 0677GT	"Best of Show Ferrari Classiche"
250 GT California Spyder	1958	# 1057GT	Ferrari 250 Award
410 Superamerica	1959	# 1305SA	"Best of Show Gran Turismo"
250 GT Berlinetta SWB	1962	# 3169GT	Ferrari Elegance Award
250 GT Lusso	1962	# 5477GT	Cavallino Classic Middle East 2022 „Best of Show GT"
250 GT Lusso	1964	# 5735GT	People's Choice Award
365 GTB/4 Prototipo	1967	# 10287	RM Sotheby's, Massimo Bottura Award
275 GTB/4	1967	# 10337	RM Sotheby's
312 PB	1972	# 0886	RM Sotheby's
365 GTB/4	1971	# 13389	Restoration Award / Cavallino Magazine Award
365 GTB/4 Competizione	1973	# 16425	Judges Award
400i	1982	# 42009	
Testarossa	1989	# 80994	"Unterschriften-Ferrari"
Testarossa	1990	# 86643	Canossa Angels Award
456 GT	1995	# 1000589	Platinum Award
360 GT	2003	# 2023	
Enzo	2004	# 136076	Chairman Award
612 Scaglietti	2004	# 138037	Platinum Award
430 GT	2006	# 2416	
599 GTB	2009	# 166417	Ferrari Research Award
599 GTO	2011	# 176433	12 Cylinder Award
599 GTB HGTE	2011	# 173340	Platinum Award
599 SA Aperta	2011	# 181258	RM Sotheby's
599 GTB	2011	# 186586	F1 Alonso, Ferrari 599 Award
458 GT2	2012	# ?	
F12 TdF	?	# 229241	
512 BB/LM Replica	?	# ?	(Fahrzeug war nur kurz am Freitag zu sehen)

LISTE ZUSAMMENGESTELLT VON ANDREAS MEINIGER









dings hielt seine Liebe nur ein Jahr: 1958 tauschte er den „Tour de France" gegen ein neueres Modell. Der TdF gehört heute zur Destriero Collection von Timm Bergold, in Modena wurde er von Kidston-Mitarbeitern betreut.

Mit einem Platinum Award wurden zwei andere Vertreter der 250er-Baureihe ausgezeichnet, der 250 GT California Spider und der 250 GT SWB. Der 250 GT Lusso erhielt sogar den „People's Choice Award".

Dass RM Sotheby's inzwischen ein Partner von Canossa Events ist, war 2023 unübersehbar. Das Auktionshaus brachte fünf Ferrari mit, die allesamt nach dem Concorso verkauft werden sollten. Für mich eine klare Bereicherung, denn ohne diese Autos wären weniger echte Klassiker zu sehen gewesen. Die Anzahl der „Youngtimer" hat stark zugenommen; es gab sogar eine Klasse für die Baureihe 599 GTB.

Es bleibt abzuwarten, ob das Rezept für die Cavallino Classic Modena 2024 unverändert bleibt. Was auf keinen Fall geändert werden sollte ist die Zutat Massimo Bottura: Der Sternekoch, auf dessen privatem Anwesen der Concorso stattfindet, ist sehr charismatisch und unterhaltsam. Und kochen kann er, daran gibt es keinen Zweifel!

SINGING IN THE RAIN

CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE 2023

TEXT: THOMAS WIRTH | FOTOS: PIA & JEAN-MARC ANTOINE

HEFTIG REGNETE ES ENDE MAI, NICHT ALLEIN AUF DEN NOBLEN KIES DES GRAND HOTELS VILLA D'ESTE. MYRIADEN FEIN PERLENDER TROPFEN MODELLIERTEN GERADEZU MYSTISCH DIE GRANDEZZA DER SIEBEN FERRARI HERAUS, DIE BEIM CONCORSO D'ELEGANZA 2023 ANTRATEN.



Nur wer an diesem Sonntagmorgen früh unterwegs war, durfte den spektakulärsten Auftritt miterleben, den sich die eindrucksvolle Ferrari-Equipe im Rahmen des diesjährigen Concorso d'Eleganza Villa d'Este gönnte. Schon aus der Ferne war der ungestüme Zwölfzylinder zu hören, heiser, rauchig und unruhig, von beherzten Gasstößen immer wieder in einen Rhythmus gezwungen. Christopher Stahl aus Deutschland kämpfte sich mit seinem 512 BB LM auf das vom Regen aufgeweichte Rasenfeld vor der Villa Erba, wo die knapp über 50 klassischen Fahrzeuge am Tag zwei für ein größeres Publikum ihre Aufstellung nahmen.

Für Langstreckenrennwagen bedeuten solche Show-Aktionen puren Stress, für das Publikum dagegen unverhohlene Freude. Eine Menschentraube zollte mit gezückten Kameras dem 1981 und 1984 in Le Mans, aber auch in Monza und Imola gestarteten 512 BB LM volle Aufmerksamkeit. In diesen Rennen blieb der für den italienischen Rennstall Scuderia Bellancauto gestartete 512 BB LM jedoch einst so erfolglos wie Ende Mai beim Concorso d'Eleganza am Comer See: Trotz feiner Patina und unrestauriertem Originalzustand gab es für ihn als einzigen der sieben Ferrari im Wettbewerb keine Trophäe. Dabei prägt seine gestreckte, leichte und aerodynamisch optimierte GFK-Karosserie seinen



Riege der Sieger: Der 250 GTO (links) sicherte ebenso seine Klasse wie der 330 GTC Speciale (oben). Der 212 Export (rechts) kam auf Rang 2.









ungestümen Charakter. Doch die Instanzen des Concorso d'Eleganza Villa d'Este haben anders entschieden.

Das lag auch an der hauseigenen Konkurrenz. Allein in jener Klasse G, die mit „A Century of the 24 hours of Le Mans" (Ein Jahrhundert 24 Stunden von Le Mans) betitelt war, überholten zwei brillante Stars früherer Jahrzehnte den 512 BB LM: Den Klassensieg sicherte sich ein 250 GTO, den der US-Amerikaner David MacNeil nach Italien gebracht hatte. Diesen 24. von 36 gebauten GTO hatte Ferrari am 28. Dezember 1962 an den französischen Rennfahrer Pierre Dumay ausgeliefert. Der wiederum startete rund ein halbes Jahr später mit seinem Co-Piloten Léon Dernier beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans von 1963, das sie immerhin auf Rang vier beendeten. Eine lange Rennkarriere folgte, doch in Cernobbio präsentierte sich der von Bizzarini gezeichnete und von Scaglietti gefertigte 250 GTO wieder exakt in seiner Konfiguration von 1963 – lackiert in Silbermetallic, akzentuiert von der französischen Trikolore und der korrekten Startnummer 25.

Auch den Ehrenpreis dieser eindrucksvollen Le-Mans-Klasse sicherte sich Ferrari. Er ging an den 250 Testa Rossa, einen der fünf Werkswagen, die Ferrari für die Motorsportsaison 1959 fertiggestellt hat-

Der Coppa-d'Oro-Sieger 250 California Spyder SWB (links) gehörte einst der Schriftstellerin Françoise Sagan.
Auf Platz 2 seiner Klasse kam der von Fantuzzi karossierte, offene 250 Testa Rossa, ebenso die 212 Berlinetta mit Vignale-Karosserie.



te. Seine Spyder-Karosserie hatte Fantuzzi geformt, und – nach einem erfolglosen ersten Jahr – erkämpften sich Paul Frère und Olivier Gendebien mit ihm in Le Mans 1960 sogar den Gesamtsieg. Heute gehört der in Italien vor Jahren unter Beteiligung der Experten Mettardo Fantuzzi und Giovanni Vaccari restaurierte 250 Testa Rossa dem US-Amerikaner Peter Goodwin.

Auch einer der beiden großen Gesamtsieger des Concorso d'Eleganza Villa d'Este stammte aus der 250er-Familie. Ein 1961 gebauter 250 GT California Spyder SWB sicherte sich den Coppa d'Oro, jenen legendären, bereits 1929 zum ersten Mal verliehenen Goldpokal. Die vielleicht glamouröseste Boulevard-Ikone von Ferrari hatte sich einst die schillernde fran-

37 Jahren trennen den 288 GTO von der 212 Berlinetta. Klarer Fall für die Jugend vor Ort: Sie wählte den einst für die Gruppe B konzipierten Rennwagen aus dem Jahr 1988 zu ihrem Favoriten.





zösische Schriftstellerin Françoise Sagan gegönnt. Mit ihrem Roman „Bonjour Tristesse“ feierte sie bereits 1954 einen Welterfolg, sie liebte das Leben ebenso wie schnelle Wagen. Über ein Dutzend Besitzer folgten ihr nach. Heute gehört das vor gut 20 Jahren bereits zum zweiten Mal restaurierte Exemplar zur Keybridge Collection in Hong Kong. Dass der California Spyder im strömenden Regen zur Preisübergabe rollte, widersprach zwar dem Klassentitel „Here comes the Sun“ (Hier kommt die Sonne). Doch das Publikum applaudierte, so gut es mit Regenschirmen in der Hand eben ging, und selbst der Spyder ignorierte die Nässe lässig – seine Besitzer hatten präventiv das Hardtop montieren lassen.

In Klasse F, kryptisch überschrieben mit „That ‚made in Italy‘ Look“ (Der ‚Made-in-Italy‘-Stil), fuhr ein 212 Export mit seinem potenten V12-Motor auf Platz zwei. Das von Vignale als Berlinetta gefertigte Exemplar hatte 1951 auf dem Turiner Salon sein Debüt gefeiert und ein Jahr später beim Giro di Sicilia reüssiert. Bis heute ist seine Geschichte lückenlos dokumentiert. Brian Ross aus den USA präsentierte sein restauriertes Unikat in Originalspezifikation.

Ferrari dominierte auch die Klasse E. Sie trug den etwas verkopften Titel „Granturismo: experimenting with the post-war European GT“ (etwa: Granturismo: Experimente mit den europäischen GT der Nachkriegszeit) und bot dem 330 GTC Speciale ein ideales Umfeld. Der Wagen hatte im März 1967 auf dem Genfer Salon für Aufsehen gesorgt, und in Folge fertigte Pininfarina diese hochelegante Spezialkarosserie lediglich viermal. Sorgfältig restauriert zeigte William E. Heinecke aus Thailand seine Rarität.

Ebenfalls in jener Klasse E trat ein 288 GTO an. Horst Koester aus Deutschland stellte sein 1985 gebautes Zweithand-Exemplar der Jury und dem Publikum vor – mit Erfolg: Der von Scaglietti karossierte Rennwagen, einst für die Gruppe B konzipiert, konnte das jugendliche Publikum vor Ort überzeugen – der 288 GTO erhielt den Trofeo BMW Group Ragazzi, den Sonderpreis der jüngeren Gäste.

Der kommende Concorso d’Eleganza Villa d’Este findet vom 24. bis 26. Mai 2024 in Cernobbio statt.

Großes Spektakel, doch kein Preis: Die akustische wie optische Präsenz des originalen 512 BB LM sicherte ihm immerhin viel Applaus. Fuori Concorso, also nicht im Wettbewerb, wurden noch weitere BB gezeigt.









€uro am Sonntag

DEUTSCHLANDS FINANZ-WOCHENZEITUNG SEIT 1998

Was die Märkte bewegt. Und was das für Ihr Geld bedeutet.

25 JAHRE €uro am Sonntag

JUBILÄUMS-ANGEBOT

8 Ausgaben für 25 €

~~39,20 €~~

Ihr Ausblick auf die neue Handelswoche.

+ Update am Samstag



Jetzt €uro am Sonntag entdecken

www.euro-am-sonntag.de/25jahre


PILOTO PETER S. YUNG
45



DER **SCHÖNSTE SONNTAG** DES JAHRES

PEBBLE BEACH CONCOURS D'ELEGANCE

216 AUTOS AUS 18 LÄNDERN UND 30 US-STAATEN ROLLTEN AM FRÜHEN SONNTAGMORGEN, DEM 20. AUGUST 2023, AUF DAS GREEN VOR DER LODGE IN PEBBLE BEACH ZUM 72. PEBBLE BEACH CONCOURS D'ELEGANCE.

TEXT: LILO KISTLER | FOTOS: HENRY T. KISTLER

Den Auftakt zur Monterey Auto Week bildete auch dieses Jahr die Pebble Beach Tour d'Elegance in ihrer inzwischen 25. Auflage. Seit 1998, als die Tour erstmals durchgeführt wurde, hat sich viel verändert. Eine kleine Gruppe von Fahrzeugen und nur wenige Zuschauer versammelten sich am frühen Donnerstagmorgen am Start der ersten Tour. Heute, 24 Jahre später, sieht es ganz anders aus: Beinahe jeder Besitzer eines Concours-Fahrzeugs will an der Tour teilnehmen. Mehr oder weniger gleich bleibt die Route. Sie führt immer noch über einen Teil des 17 Mile Drive und dann den Highway 1 entlang bis hinunter nach Big Sur. Dort wird gewendet und dann geht es via Carmel zurück zum Polo-Feld von Pebble Beach. Dort werden die Fahrzeuge von den Betreuern nach der Tour wieder in Empfang genommen und verschwinden dann bis am frühen Sonntagmorgen in den riesigen Transportern.

72. PEBBLE BEACH CONCOURS D'ELEGANCE

Für viele Autoenthusiasten findet der speziellste Sonntag des Jahres am dritten Wochenende im August statt. Dann nämlich, wenn der Pebble Beach Concours d'Elegance auf dem 18. Green vor der Lodge von Pebble Beach durchgeführt wird, ein absolutes Muss für alle Freunde von historischen Fahrzeugen. Auch nach mehr als 30 Jahren freuen wir uns jedes Jahr auf diesen Sonntag in Pebble Beach mit einzigartigen Oldtimern und vielen tollen Erlebnissen. Der Tag beginnt jeweils sehr früh und es ist immer eine Freude, die Fahrzeuge zu empfangen, wenn sie bei Tagesanbruch auf den kurz geschnittenen Rasen rollen. Die 16 Ferrari, welche dieses Jahr am

Der Golfplatz von Pebble Beach an der US-Pazifikküste bietet die passende Kulisse für den Concours d'Elegance. Im Bild das 225S Vignale Coupé von Arnold Meier (CH).



Concours d'Elegance teilnahmen, waren in drei verschiedenen Klassen angetreten.

In der Klasse M1 «Ferrari Grand Touring» standen sechs Straßenfahrzeuge aus den Jahren 1953-1967 auf dem Rasen. In der Klasse M2 «Ferrari Competition» zeigten acht Besitzer ihre Rennwagen aus den Jahren 1950-1961. Und in der Klasse L2 «Postwar Preservation» waren zwei unrestauriert Ferrari aus den fünfziger Jahren zu sehen.

ERWÄHNENSWERTE FERRARI

Als der Ferrari 212 Inter Vignale Coupe (Fgst.-Nr. 0285EU) im April 1953 auf der New York Auto Show vorgestellt wurde, war er für viele Besucher «das schönste Auto der Welt». Nach der Show verkaufte Luigi Chinetti diesen 212 Inter an Senator Theodore Newell Wood, einen begeisterten Rennfahrer. Es handelt sich bei diesem 212 Inter um einen von nur sechs von Vignale karossierten Ferrari mit speziellem Design mit Doppelstoßstange. Die letzten 20 Jahre verbrachte der Ferrari in Florida, 2017 kaufte ihn Stephen Bruno. Er wurde komplett restauriert und hat nun wieder die wunderschöne zweifarbige Lackierung in dunkelrot und schwarz mit cognacfarbenem Interieur.

Beim 250 GT SWB Pininfarina Coupé Aerodinamico Speciale (3615 GT) handelt es sich um eine Spezialanfertigung aus dem Jahr 1962, das letzte einer kleinen Serie von nur vier Fahrzeugen von Pininfarina. Der Designer wählte bei zweien das futuristische Design des 400 Superamerica Aerodinamico und verband es mit dem Fahrgestell des 250 GT SWB, was zu einer seltenen Kombination von Schönheit und Kraft führte. Mehr als 10 Jahre befand sich dieser spezielle Ferrari in der Maranello Rosso Collection in San Marino im Besitz von Fabrizio Violati.

Das 330 GTC Coupé Speciale (8753) wurde von Ferrari 1966 speziell für Fortunato Gosce aus Mailand gebaut, der einen sehr exklusiven Geschmack pflegte. So hat dieser 330 GTC verchromte Seitenschweller, die seitlichen Motorraum-Entlüftungsöffnungen wurden in die Motorhaube verlegt und die Türgriffe in die Seitenfensterleisten integriert. Auch im Innenraum gibt es eine Fülle einzigartiger Details.

Die 166 Touring Barchetta (0064M, Bj. 1950) war der erste Ferrari, den Gian-

KLASSE M1 «FERRARI «GRAND TOURING»

SIEGER:
1953 Ferrari 212 Inter Vignale Coupe
(Fgst.-Nr. 0285EU) von
Stephen Bruno,
Boca Raton, (FL)

PLATZ 2:
1961 Ferrari 400 Superamerica
Pininfarina
Coupé Aerodinamico
(Fgst.-Nr. 2841SA) von Kevin Cogan,
Louisville, (KY)

PLATZ 3:
1966 Ferrari 330 GTC Pininfarina
Speciale
(Fgst.-Nr. 8753) von Lee Herrington,
Bow, (NH)

KLASSE M2 «FERRARI COMPETITION»

SIEGER:
1957 Ferrari 500 TRC Scaglietti Spider
(Fgst.-Nr. 0670MDTR) von
Andrew Pisker, Monaco

PLATZ 2:
1952 Ferrari 225S Vignale Coupé
(Fgst.-Nr. 0168ED) von Arnold Meier,
Schweiz

PLATZ 3:
1957 Ferrari 250 GT Scaglietti
Berlinetta
(Fgst.-Nr. 0597GT) von Les Wexner,
New Albany (OH)

KLASSE L2 «POSTWAR PRESERVATION»

PLATZ 2
1958 Ferrari 250 GT Pinin Farina
Cabriolet
(Fgst.-Nr. 0809GT) von
Anne Brockinton Lee
(The Robert M. Lee
Automobile Collection), Sparks, (NV)

ENZO FERRARI TROPHY

Die nach dem Commendatore benannte Trophäe wird an den besten anwesenden Ferrari verliehen. Vor dieser Trophäe gab es von 1974 bis 1995 die Hans Tanner Trophäe und von 1996 bis 2004 die Luigi Chinetti Trophäe.

Die Enzo Ferrari Trophy durften dieses Jahr Clive & Alison Beecham für ihren 1950 Ferrari 166 MM Touring Barchetta (Fgst.-Nr. 0064M) entgegennehmen.

STROTHER MACMINN «MOST ELEGANT SPORTS CAR»

Diese Trophäe geht an den elegantesten anwesenden Sportwagen. Sie ist nach einem angesehenen Automobildesigner und Historiker benannt, der lange Zeit Ehrenpreisrichter des Pebble Beach Concours d'Elegance war.

Die Strother MacMinn Trophy ging an den 1960 Ferrari 250 GT SWB Competizione Scaglietti Berlinetta (Fgst.-Nr. 1905GT), gezeigt von Rob Kauffman.

FIVA POSTWAR TROPHY

Die Trophäe wurde erstmals 1999 verliehen und geht an die am besten erhaltenen und regelmäßig gefahrenen Fahrzeuge, die von einem speziellen Komitee nach den FIVA-Vorschriften bestimmt werden.

Die diesjährigen Preisträger sind Alex & Judy Albarian. Sie erhalten den Preis für ihren 1956 Ferrari 410 Superamerica Pinin Farina Coupé (Fgst.-Nr. 0493SA)



Schönster GT: 212 Inter Vignale Coupé (0285 EU)



Enzo Ferrari Trophy für Clive Beechams 166 MM



Schönster Rennwagen: 500 TRC von 1957



Elegantester Sportwagen: 250 GT SWB Comp.



Unrestauriertes Pinin Farina Cabrio in Bestform



FIVA Postwar Trophy für den 410 Superamerica



Oben der zweite 250 GT SWB Competizione (Fgst.-Nr. 2417 GT) im Wettbewerb. Rechts das traumhafte Pinin Farina Coupé Speciale, ebenfalls auf der Basis eines 250 GT SWB.



ni Agnelli je selbst gefahren ist, und den er, wie er selbst sagte, niemals vergessen konnte. Von diesen kleinen Barchetten wurden 25 Exemplare gebaut und sehr erfolgreich in Le Mans, bei der Targa Florio und auf der Mille Miglia eingesetzt. Nach dem Sieg bei der 1953 Coupe de Spa kaufte Jacques Swaters von der Ecurie Francorchamps die Barchetta. Sie wurde während 22 Jahren sorgfältig restauriert und stand von 1993 bis 1994 im New Yorker Museum of Modern Art in der Ausstellung «Design



for Speed». Der Brite Clive Beecham kaufte die 166 Touring Barchetta von Swaters' Tochter und setzt sie nun ebenfalls bei der Mille Miglia ein.

Das 225S Vignale Coupé (0168 ED) mit Monocoque-Chassis und einem 2,7 Liter großen Colombo-V12 wurde 1952 für die Rennstrecke gebaut. Bereits 1953 bei den 12 Stunden von Sebring erreichten die Fahrer Robert und Peter Yung mit dem 225S, der bereits damals die Startnummer 45 trug, einen passablen achten Schlussrang, und beim Cuban Grand Prix im gleichen Jahr fuhr der 225S den ersten Sieg heraus. Nachdem der aktuelle Besitzer Arnold Meier aus der Schweiz diesen 225S in Europa an verschieden Rennveranstaltungen (Monaco Historic Grand Prix, Mille Miglia, Le Mans Classic und Goodwood) eingesetzt hatte, entschied er sich, den Wagen nun auch in Pebble Beach zu zeigen. Um für den Concours in Pebble Beach angenommen zu werden und um eine Chance auf eine gute Platzierung zu haben, wurde der Ferrari in der Schweiz aufwendig restauriert. Es hat sich gelohnt: In seiner Klasse erreichte der 225S den ausgezeichneten zweiten Platz, was in Anbetracht der amerikanischen Konkurrenz eine starke Leistung ist.

Der 250 GT SWB Competizione (2417GT) war der erste von 20 Leichtbau-SWB und wurde von der Scuderia Ferrari 1961 bei den 500 km von Spa-Francorchamps siegreich eingesetzt. Ausgerüstet ist dieser „Lightweight-SWB" mit einem erleichterten Rohrrahmen-Chassis, einem Motor vom Typ 168B mit Testa-Rossa-Zylinderköpfen (größere Ventile und höheres Verdichtungsverhältnis), Heckscheibe und Seitenscheiben aus Plexiglas, zahlreichen Bauteilen aus Magnesium und einigen weiteren Besonderheiten. Derart ausgestattet belegte er den zweiten Platz seiner Klasse beim 1000-Kilometer-Rennen 1961 auf dem Nürburgring. Maranello Concessionaires, der nächste Besitzer, setzte den Ferrari bei zahllosen Rennen ein und erreichte viele Siege und Podiumsplätze.





Links ein Blick der Juroren in den Motorraum eines 500 Mondial. Unten das 330 GTC Coupé Speciale in seiner extravaganten Ausstattung im Stil der sechziger Jahre: Verchromte Seitenschweller und zweifarbiges Interieur.



DAS **WILDESTE RENNEN** DES JAHRES

MONTEREY MOTORSPORTS REUNION 2023

DIE RENNEN DER „HISTORISCHEN“ IN LAGUNA SECA WAREN EINST DER HEIMLICHE HÖHEPUNKT DER CRAZY CAR WEEK. DIE WERTENTWICKLUNG DER UNERSETZLICHEN RENN-PREZIOSEN DEZIMIERTE DIE STARTERFELDER, DOCH LANGSAM KEHREN DIE MILLIONENSCHWEREN FERRARI-PROTOTYPEN ZURÜCK AUF DIE PISTE – UND WERDEN DORT DURCHAUS ARTGERECHT BEWEGT.

TEXT: LILO KISTLER | FOTOS: HENRY T. KISTLER





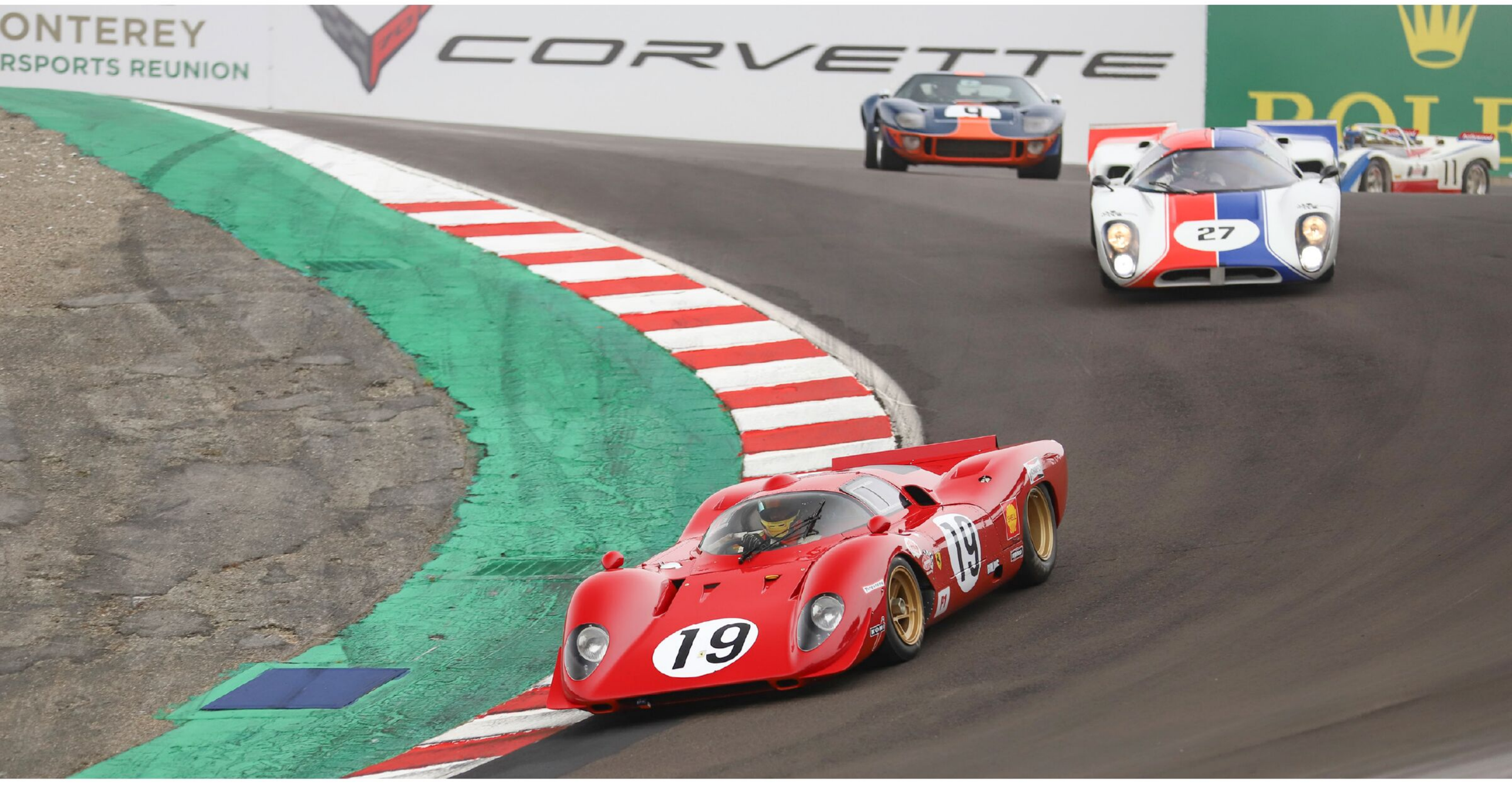


Nach einigen Jahren Abwesenheit haben wir in diesem August wieder einmal den Weather Tech Raceway in Laguna Seca besucht. Grund dafür war die Teilnahme des Schweizer Rennfahrers Remo Lips, der mit dem Ferrari 312P (Fgst.-Nr. 0872) aus dem Jahre 1969 in der Renngruppe 2 (1961–1971 Manufacturers Championship) teilnahm. Am Morgen des 19. August standen wir also an der legendären „Corkscrew"-Kurve, und wir wurden nicht enttäuscht: Lips siegte auch in diesem Rennen, nachdem er bereits am Vortag gewonnen hatte – und zwar auf spektakuläre Art und Weise. Zuvor hatte es im Qualifying größere Probleme mit der Lichtmaschine gegeben, und Remo Lips konnte keine Zeit vorlegen. Er musste aus der letzten Reihe ins Rennen gehen, überholte verwegen das komplette Feld und gewann am Ende mit sauberem Vorsprung. Eine großartige Leistung!

Mit Remo Lips freute sich auch der Besitzer des Rennwagens, Arnold Meier. Dieser hatte sich kurzerhand entschlossen, auch einen Rennwagen mit nach Kalifornien zu bringen, nachdem er für seinen Ferrari 225S die Zulassung zum Concours d'Elegance in Pebble Beach erhalten hatte. Mit von der Schweizer Partie war auch der Motoreningenieur Mario Illien, der während vielen Jahren sehr erfolgreich unzählige Topmotoren für die Formel 1 und andere Rennfahrzeuge konstruiert, entwickelt und gebaut hatte.

In der gleichen Gruppe belegte übrigens John Goodman mit seinem Ferrari „Sparling Special" (Fgst.-Nr. 0872R) den achten Rang im ersten und den siebten Rang im zweiten Rennen. Der 312 T2 aus der Saison 1976 von Chris Mac Allister, fuhr in der Gruppe „Historische Formel-1-Fahrzeuge aus den Jahren 1966-1985" mit. Er beendete das Rennen im Mittelfeld auf Platz 11.

Chris Mac Allister im 312 T2 aus derSaison 1976, John Goodman im „Sparling Special" und darunter Thomas Schnitzler mit Motoren-Papst Mario Illien. Ganz unten Remo Lips in Arnold Meiers 312P in der berühmten „Corkscrew"-Kurve.



DIE **HEISSESTE WOCHE** DES JAHRES

DIE HIGHLIGHTS DER AUKTIONEN VON MONTEREY

DIE MONTEREY AUTO WEEK DÜRFTE FÜR DIE FÜNF GROSSEN AUKTIONSHÄUSER RM SOTHEBY'S, GOODING & COMPANY, BROAD ARROW AUKTION, BONHAMS UND MECUM DIE WICHTIGSTE WOCHE DES GANZEN JAHRES SEIN. ZUMINDEST IST SIE DIE UMSATZSTÄRKSTE, DENN ZU KEINER ANDEREN ZEIT WERDEN IN SO KURZER ZEIT SO VIELE FAHRZEUGE ANGEBOTEN UND VERKAUFT. DIE FÜNF AUKTIONSHÄUSER SCHLUGEN IN DREI TAGEN FAHRZEUGE FÜR MEHR ALS 412 MILLIONEN DOLLAR UM.

TEXT: LILO KISTLER | FOTOS: HENRY T. KISTLER



Ein Auktions-Highlight der Crazy Car Week war die Versteigerung der von Wirbelsturm „Charley" vor 19 Jahren zum Teil beschädigten Ferrari der Lost & Found Collection.









RM SOTHEBY'S

MONTEREY, 17.–19. AUGUST 2023

Die mit Spannung erwartete Auktion der Sammlung „The Lost & Found Collection", einem Scheunenfund von erstklassigen Ferrari in teilweise bedauernswertem Zustand, weil sie durch den Wirbelsturm „Charley" im Jahr 2004 in Mitleidenschaft gezogen wurden, erzielte ein beeindruckendes Gesamtergebnis von über 16,5 Millionen Dollar.
Von den angebotenen 58 Ferrari wurden 53 verkauft. Den Höchstpreis von 6.605.000 USD erzielte ein Ferrari 410 SA Serie III von 1959 (1305 SA).

Weitere bemerkenswerte Verkaufspreise:
1967 Ferrari 275 GTB/4 (10621, Bj. 1967) ex-Steve McQueen, 5.395.000 USD
2003 Ferrari Enzo (135264, Bj. 2003) 4.075.000 USD
1967 Ferrari 275 GTB/4 (09831, Bj. 1967) 3.800.000 USD
1965 Ferrari 275 GTB 6C Alu (07809, Bj. 1965) 3.305.000 USD
1990 Ferrari F40 (84116, Bj. 1990) $ 3.305.000 USD









BROAD ARROW

MONTEREY, 17./18. AUGUST 2023

Das erst 2022 gegründete Auktionshaus erreichte auch bei seiner zweiten Auktion auf dem Gelände des Monterey Airport ein breites Publikum, und Autoliebhaber aus aller Welt fanden hier viele interessante Fahrzeuge. Es wurde ein Umsatz von 57,5 Millionen Dollar erzielt. Von den 170 angebotenen Autos konnten 142 verkauft werden. Das entspricht 84 Prozent. Von den 17 angebotenen Ferrari wurden 13 verkauft. Den mit 4.240.000 USD höchsten Preis erzielte ein F50 (103495, Bj. 1995)

Weitere hohe Verkaufspreise:
1985 Ferrari 288 GTO (54809, Bj. 1985) 3.910.000 USD
1964 Ferrari 250 GT Lusso (5695, Bj. 1964) 2.810.000 USD
1970 Ferrari Dino 246 GT (0600, Bj. 1970) 483.000 USD
2015 Ferrari 458 Speciale (210944, Bj. 2015) 467.000 USD



103495


0600



54809



210944



0854

BONHAMS

THE QUAIL, CARMEL VALLEY, 18. AUGUST 2023

Auf der Auktion von Bonhams wurde ein Umsatz von mehr als 51 Millionen Dollar erzielt. 87 % der angebotenen Fahrzeuge konnten verkauft werden. Von den von Bonhams angebotenen 10 Ferrari wurden 9 verkauft. Den absoluten Höchstpreis des gesamten Wochenendes erzielte der Ferrari 412P (0854, Bj. 1967), der für 30.255.000 USD einen neuen Besitzer fand.

Weitere erwähnenswerte Verkäufe:
Ferrari 212 Export (0100E, Bj. 1951) 3.900.000 USD
Ferrari 250 GT Ellena (0855 GT, Bj. 1958) 1.193.000 USD
Ferrari 599 GTO (175653, Bj. 2011) 841.000 USD
Ferrari 330 GT 2+2 (8947, Bj. 1966) 357.000 USD


0855 GT



8947



0100 E



3221 SA

GOODING & COMPANY

PEBBLE BEACH, 19./20. AUGUST 2022

Gooding & Company, das offizielle Auktionshaus des Pebble Beach Concours d'Elegance, präsentierte seinen bisher größten Katalog und erzielte einen Umsatz von über 95 Millionen Dollar. Von den angebotenen 170 Fahrzeuge konnten 139 verkauft werden.
Den Ferrari-Höchstpreis erzielte der unrestaurierte 250 GT SWB (3507 GT, Bj. 1962): Der neue Besitzer bezahlte 9.465.000 USD.

Weitere hohe Verkaufspreise:
Ferrari 275 GTB (8545, Bj. 1966) 3.415.000 USD
Ferrari 275 GTB/4 (9909, Bj. 1967) 3.277.500 USD
Ferrari 400 SA (3221 SA, Bj. 1962) 3.167.500 USD
Ferrari F40 (87568, Bj. 1991) 3.085.000 USD



87568



3507 GT



8545



9909



MECUM

MONTEREY 17.–19. AUGUST 2023

Auf den drei Tagesauktionen von Mecum wurden mehr als 45 Millionen Dollar umgesetzt. Von den angebotenen 31 Ferrari konnten jedoch nur 18 verkauft werden.
Das beste Resultat erzielte der Ferrari 275 GTB (08157, Bj. 1966). Er wurde für 3.410.000 USD verkauft.

Weitere hohe Verkaufspreise:
Ferrari F40 (86498, Bj. 1990) 2.530.000 USD
Ferrari 500 SF (7817 SF, Bj. 1965) 1.842.500 USD
Ferrari 330 GTS (11179, Bj. 1968) 1.760.000 USD
Ferrari 275 GTS (6809, Bj. 1965) 1.650.000 USD









Einmal

mit Pros

arbeiten.

Gravis ist dein Partner für Premium Technik.

iPhone Pro, iPad Pro, MacBook Pro und
echte Profis, die dich dazu kompetent beraten.
Als Apple Fans der ersten Stunde
sind wir dein spezialisierter Reseller
mit zertifiziertem Reparaturservice.

Besuche uns auf gravis.de oder
in einem unserer 40 Stores in deiner Nähe.

QR-Code scannen
und mehr erfahren

Gravis

Gravis Computervertriebsges. mbH, Ernst-Reuter-Platz 8, 10587 Berlin



40 JAHRE MODENA MOTORSPORT

ALTMEISTER

UWE MEISSNER IST EINER DER PROFILIERTESTEN FERRARI-EXPERTEN DEUTSCHLANDS. EIN RÜCKBLICK AUF VIER JAHRZEHNTE LEIDENSCHAFT, IN DENEN AUS EINER KLEINEN WERKSTATT DER WELTWEIT ERSTE STÜTZPUNKT VON FERRARI F1 CLIENTI WURDE.

TEXT: MARKUS SIEBENMORGEN
FOTOS: MEISSNER/MODENA MOTORSPORT, MARKUS SIEBENMORGEN

Ich hatte nur eine Werkzeugkiste, noch keinen Meisterbrief und sollte noch zur Bundeswehr – aber ich hatte nichts zu verlieren.“ So erinnert sich Uwe Meissner an die Gründung seiner Firma Modena Motorsport vor 40 Jahren. Als sich der damals 23-jährige mit seiner freien Ferrari-Werkstatt 1983 in Langenfeld selbständig machte, deutete noch nichts darauf hin, dass sein Betrieb einmal international eine der ersten Adressen für Ferrari-Klassiker für Straße und Rennstrecke werden würde.

Angefangen hatte alles zehn Jahre zuvor bei Auto Becker in Düsseldorf-Bilk. Hier begann der gebürtige Solinger nach der Mittleren Reife eine Lehre als Kfz-Mechaniker. Sein Vater Konrad arbeitete dort bereits als Lackierer. Meissners Lehrbetrieb war nicht irgendeine Autowerkstatt. Auto Becker war überregional bekannt, der größte Gebrauchtwagenhändler Europas und vertrieb etliche ausländische Edelmarken wie

Die von Uwe Meissner ausgerichteten Modena Track Days zogen – wie hier 2004 auf dem Nürburgring – Ferrari-Rennwagen aus aller Welt an.



Alfa Romeo, Lancia, Facel Vega, Iso Rivolta oder Rolls-Royce und Bentley. Und seit 1957 war Auto Becker auch Generalimporteur für Ferrari in Deutschland.

FERRARI VON DER PIKE AUF GELERNT

Chefmechaniker der Ferrari-Abteilung war seinerzeit Egon Welling. Schon bevor Enzo Ferrari per Handschlag Wilhelm Becker die Alleinvertretung seiner Marke übertrug, hatte Welling den 250 GT Tour de France des Düsseldorfer Rennfahrers Wolfgang Seidel betreut, den dieser direkt vom Werk gekauft und als einen der ersten Ferrari nach Deutschland geholt hatte. „Welling war eine Autorität", erinnert sich Meissner. „Er sprach fließend Italienisch, kannte Enzo Ferrari sehr gut, hatte einen ähnlichen Habitus und schlief bei Lehrgängen sogar im Haus des Commendatore in Fiorano."

Bereits nach einem Dreivierteljahr hatte Meissner seinen Lehrmeister so von sich überzeugt, dass er seine Ausbildung in der Ferrari-Werkstatt fortsetzen durfte. Dort schraubte der junge Lehrling fortan auch an den Wagen von VIP-Kunden wie Rennstallbesitzer Walter Wolf oder Fußball-Star Günter Netzer, damals der bekannteste Ferrari-Fahrer Deutschlands. „Netzer bekam viel auf Firmenkosten gemacht, deshalb durfte der Mechaniker nicht so viel Geld kosten", erzählt Meissner. „Netzer war ein ganz feiner Kerl. An seinen Autos arbeiten zu dürfen, war für mich ein großer Vertrauensbeweis."







Vom Ferrari-Lehrling bei Auto Becker zum Gesprächspartner der Marken-Legenden: Uwe Meissner mit Piero Ferrari, Jacky Ickx und Niki Lauda (von oben im Uhrzeigersinn).

„ENZO FERRARI WAR EINE BEEINDRUCKENDE PERSÖNLICHKEIT"

Lehrgänge für die neuen Modelle 308 und 512 BB führten Meissner 1977 erstmals nach Maranello. Bei einer weiteren Werksschulung im Jahr 1979 kam es zu einer persönlichen Begegnung des 19-jährigen mit Enzo Ferrari. „Es war ein beeindruckendes Erlebnis. Enzo Ferrari war eine raumfüllende Persönlichkeit, deren Dominanz durch seine kräftige Tenorstimme noch verstärkt wurde", schwärmt Meissner

Blick in die Formel-1-Abteilung von Modena Motorsport: Oben ein Ferrari 643 von 1991 und ein F92A von 1992. Darunter ein 312 T5 von Gilles Villeneuve aus der Saison 1980.

noch heute. „Das Treffen dauerte nur wenige Minuten, aber das hat genügt, um etwas in mir anzuzünden. Ein absoluter Meilenstein in meinem Leben!“

Bei aller Leidenschaft für die Marke konnte Meissner, mittlerweile Geselle und stolzer Besitzer eines 308 GT4, nicht übersehen, dass Anfang der achtziger Jahre die Ferrari-Werkstatt bei Auto Becker in den Wintermonaten kaum noch ausgelastet war. Was also tun? Ein befreundeter Kollege erzählte ihm, dass bald der letzte voll staatlich finanzierte Meisterkurs begänne. Kurzentschlossen kündigte Meissner bei Becker und meldete sich auf der Meisterschule im holsteinischen Heide an. Die Prüfungen waren noch nicht bestanden, da ergaben sich überraschend neue Möglichkeiten.

„Ein Freund von mir hatte den Bremer Kaufmann Reinhard Otto Ehlich kennengelernt. Der hatte in Düsseldorf sechs, sieben Ferrari stehen und suchte dafür einen Mechaniker. Ich habe wohl einen ganz guten Eindruck auf ihn gemacht, denn er schlug mir spontan vor, gemeinsam eine Werkstatt aufzumachen“, erinnert sich Meissner an das glückliche Zusammentreffen. Gesagt, getan: Finanziert von Ehlich und unterstützt von einem bei Becker







In Meissners Werkstatt werden Ferrari-Klassiker aus allen Jahrzehnten betreut.

abgeworbenen Mitarbeiter öffnete Modena Motorsport am 1. August 1983 seine Pforten.

„Ich wollte mich einerseits auf die Wartung älterer Ferrari-Modelle konzentrieren“, beschreibt Meissner seine Geschäftsstrategie. „Andererseits wusste ich, dass Auto Becker recht teuer war und hoffte darauf, dass einige Neuwagenkäufer nach Ablauf der Garantie, die damals nur ein Jahr betrug, zu mir wechseln würden.“ Die ersten Jahre waren dennoch hart. Das änderte sich 1986, als Meissners Vater, Spezialist für Nitro- und thermoplastische Autolacke, zusammen mit einem begabten Karosseriebauer von Auto Becker zu ihm kam. Nun konnte Meissner Technik-, Karosserie- und Lackierarbeiten aus einer Hand anbieten und Fahrzeuge im eigenen Betrieb vollständig restaurieren – damals eine Marktlücke und bis heute das wichtigste Standbein des Unternehmens.

Der Durchbruch gelang Modena Motorsport wenig später, als mit dem Bitburger Glasfabrikanten Pierre Fandel ein international bekannter Sammler als Kunde gewonnen werden konnte. In seiner hochkarätigen Kollektion fehlte allerdings noch ein Formel-1-Rennwagen von Ferrari, befand Meissner. Von dem französischen Sammler Jacques Setton kaufte er 1990 in Fandels Auftrag den 312 B2, mit dem Jacky Ickx 1972 den Großen Preis von Deutschland gewonnen hatte. Das Auto wird trotz mehrerer Besitzerwechsel bis heute von Modena Motorsport betreut.

EXPERTE FÜR FERRARI-RENNWAGEN

Damit begann das nächste Kapitel in Meissners Leben: als Experte für historische Rennfahrzeuge der Scuderia Ferrari. Aus der schüchternen Anfrage, ob Jacky Ickx nicht Lust habe, noch einmal seinen früheren Wagen zu fahren, entstand ein sehr erfolgreiches Team in der Shell Ferrari Historic Challenge und schließlich eine Freundschaft mit der belgischen Rennsportlegende. Und weil Formel-1-Autos auf die Rennstrecke gehören, rief Meissner 1992 die Modena Track Days auf dem Nürburgring und in Spa-Francorchamps ins Leben. Die Track Days entwickelten sich bis 2015 zu einem der bedeutendsten Ferrari-Events weltweit, an dem bis zu 200 Fahrzeuge teilnahmen. 1996 versetz-



Uwe Meissner in seinem Betrieb in Langenfeld bei Düsseldorf. Unten: Jacky Ickx' 312 B2 von 1972, mit dem 1990 Meissners Karriere als Experte für Formel 1-Ferrari begann, befindet sich bis heute in seiner Obhut.

te Meissner seinen 275 GTB für den ersten eigenen Formel-1-Ferrari, einen F93A aus der Saison 1993: „Ich war damals der Privatmann mit dem modernsten Formel 1-Wagen."

So viel Engagement für das sportliche Erbe blieb auch Ferrari-Sportchef Jean Todt nicht verborgen. „Todt hatte natürlich registriert, wie viele ausgediente Rennwagen wir über unser immer größeres Netzwerk verkaufen konnten", berichtet Meissner. „Dass wir gleichzeitig auch den nötigen technischen Support für diese anspruchsvollen Fahrzeuge leisten konnten, hat ihn beeindruckt und zu einem wichtigen Förderer werden lassen." 2001 kam dann der Ritterschlag: Modena Motorsport wurde von Ferrari zum ersten offiziellen F1-Clienti-Stützpunkt weltweit ernannt und erhielt bei seinen Aktivitäten fortan umfassende technische Unterstützung aus Maranello.

AUSFLUG INS HÄNDLERGESCHÄFT

Geholfen haben mochte dabei, dass Meissner inzwischen selbst Ferrari-Händler geworden war. Im Oktober 1993 hatte Helmut Schmitt, früherer Ferrari-Verkaufsrepräsentant bei Auto Becker, in Köln-Rodenkirchen die Firma Maranello Motors eröffnet. Als der Betrieb vier Jahre später in eine Schieflage geriet, stiegen Meissner und sein Partner Bernd Breuer bei ihm ein und sanierten ihn. Es folgten gute Jahre, auch weil sich der 1999 eingeführte Ferrari 360 zum Bestseller entwickelte. Trotzdem





Zu Meissners Kundenfahrzeugen gehören auch Top-Klassiker wie 212 Barchetta, 340 America, 750 Monza und 250 GT SWB.

wurde der Spagat zwischen der eigenen Firma und der Ferrari-Vertretung irgendwann zu groß, die Investitionsauflagen zu hoch. 2005 verkaufte Meissner seinen 50-prozentigen Anteil an Maranello Motors, ist dem Unternehmen aber weiterhin verbunden.

Beinahe wäre Modena Motorsport damals von Ferrari eine weitere prestigeträchtige Partnerschaft verliehen worden. „Mein alter Freund Roberto Vaglietti bot mir an, zusätzlich zu F1 Clienti erster offizieller Partner von Ferrari Classiche außerhalb des Werks zu werden", erzählt Meissner. „Doch leider kam aus Italien nie ein entsprechender Vertrag, den ich zur Finanzierung der erforderlichen Investitionen gebraucht hätte. Und dann war Vaglietti nach 35 Jahren auf einmal weg – die Chance hatte sich zerschlagen." Classiche-Partner in Deutschland wurde 2006 Ferrari Eberlein in Kassel.

SERIOSITÄT, QUALITÄT UND KUNDENZUFRIEDENHEIT

„Ich bin weltweit vielleicht einer der Letzten, der noch bei Ferrari gelernt hat und bis heute mit der Marke arbeitet", sagt Meissner nicht ohne Stolz. In 40 Jahren gingen unzählige tolle Fahrzeuge durch seine Hände, er lernte viele interessante Persönlichkeiten kennen. In den neunziger Jahren betreute sein Unternehmen allein 15 Ferrari F40 – darunter auch den von Michael Schumacher, der damals noch für Benetton fuhr. Seriosität, höchste Qualität und Kundenzufriedenheit standen für ihn stets an erster Stelle: „Schließlich ist es meine Firma, für deren Arbeit ich mit meinem Namen einstehe."

Wie hat sich die Ferrari-Szene in den zurückliegenden 40 Jahren verändert? „Klassische Ferrari werden heute überwiegend von finanzkräftigen Sammlern gekauft und sind oft nur noch Investitionsobjekte. Die enormen Preissteigerungen der vergangenen Jahre haben dazu geführt, dass viele Autos von ihren Besitzern nicht mehr gefahren werden. Das ist weder gut für die Fahrzeuge noch für die Fans – und Ferrari lebt schließlich von seinen Fans."

Der 63-jährige blickt zufrieden auf sein Lebenswerk. „Solange die Gesundheit mitspielt, mache ich weiter, auch wenn ich inzwischen nicht mehr täglich im Büro bin. Bei meinen langjährigen Mitarbeitern weiß ich das Unternehmen in den besten Händen – mein Chefmechaniker Andreas Stoodt ist seit über 35 Jahren im Betrieb, Felix Mansfeld auch schon seit mehr als zehn Jahren. Sie werden Modena Motorsport eines Tages weiterführen und so das über Jahrzehnte aufgebaute Know-how erhalten."

KEINE SINNESTÄUSCHUNG





103 KLASSIK 12 H

Auf **300 Exemplare limitierter**
Fliegerchronograph, exklusiv erhältlich
auf www.armbanduhren-online.de.

€ 3590,-



Sinn Spezialuhren in Kooperation mit ARMBANDUHREN

Seit den 1960er-Jahren gibt es die Modellreihe 103 bei Sinn Spezialuhren.
Zum Jubiläum 30 Jahre ARMBANDUHREN wird das Erfolgsmodell 103 Klassik 12
mit Keramiklünette und Wechselarmband in brandneuer Ästhetik wiederaufgelegt.

FERRARI CLUB DEUTSCHAND

JUBILÄUMS-AUSFAHRT

Nach der Corona-Zwangspause ging es 2023 endlich einmal wieder über die Landesgrenzen. Anlässlich des 45. Gründungsjubiläums des FCD lautete das Motto „4 Länder in 5 Tagen“.



Fast 50 Teams mit insgesamt über 90 Teilnehmern nahmen am 7. Juni 2023 die 880 Kilometer lange Tour in Angriff, nachdem manche bereits einige Hundert Kilometer Anreise zum Startpunkt in Freiburg im Breisgau bewältigt hatten. Am Donnerstag stand ein Stopp im schweizerischen La Chaux-de-Fonds auf dem Programm, wo im Internationalen Uhrenmusem ein neuer COBLOR-Zeitmesser präsentiert wurde. Tagesziel war das Grand Hotel Fairmont direkt am Genfer See.

Am Freitagmorgen ging es auf die längste Etappe der Tour: von Genf durch Frankreich mit Ziel Italien. 380 Kilometer mit geringem Autobahnanteil sind gleichbedeutend mit sechs Stunden Fahrt. Es ging am Mont Blanc vorbei über den Großen Bernhard mit Ziel Baveno und dem dortigen Grand Hotel Dino direkt am Lago Maggiore. Am Abend traf man sich vor dem Dinner zum Apero, der von Tenor Giovanni und seiner Frau Sara musikalisch stilsicher begleitet wurde.

Der Samstagvormittag stand im Zeichen der Freizeit. Am Nachmittag ging es mit zwei gecharterten Booten auf die Isola Bella mit dem Palazzo Borromeo und dann weiter auf die Isola Pescatori ins Ristorante Italia zum Dinner. Am Sonntag verließen die Ferraristi das Dino, den südlichsten Punkt der Tour, und traten die Heimreise über die Schweiz an. Nach dem San Bernardino nahm man gemeinsam im Dörfchen Guardaval auf der Lenzerheide ein Farewell-Lunch ein, bevor sich der Jubiläums-Tross auflöste …

[SANDRA UND BEN DÖRRENBERG]

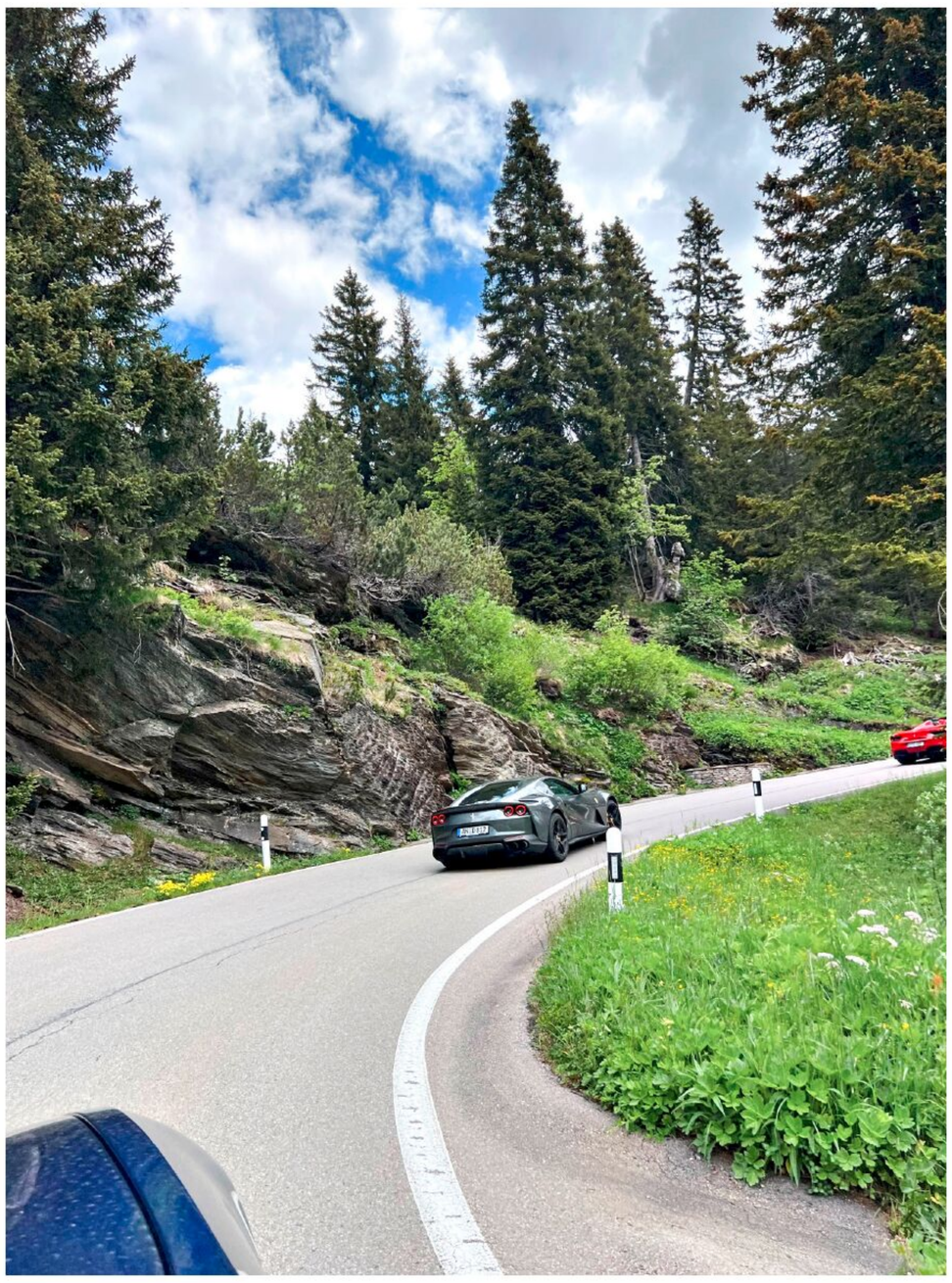






Vier Länder in fünf Tagen, dabei zweimal durch die Alpen – die Jubiläumsausfahrt zum 45. Geburtstag des FCD brachte eine Menge Kilometer auf den Tacho.











Alpine Szenerien, mediterran angehauchte Atmosphäre am Lago Maggiore, kulturelle Highlights unterwegs und allenthalben viel Fahrspaß mit den Cavallini.





FERRARI CLUB AUSTRIA

KLANGWOLKEN

HERBSTAUSFAHRT ÜBER LINZ ZUR DONAU

Was sich anno 1979 erstmals als Klangwolke über Linz senkte, entwickelte sich jährlich wiederkehrend zur Institution und zum wohl größten Open-Air-Ereignis Europas. Ein Gesamtkunstwerk aus szenischer Darbietung, Musik, Licht und Feuer, dargeboten auf dem Donaustrom mitten in der Stadt. Pünktlich zur Eröffnung des Ereignisses am 9. September wurden die Teilnehmer der FCA-Herbstausfahrt auf der noblen MS Sissi eingeschifft. Das Kleinod der Passauer Gesellschaft Wurm & Noé erfüllt gehobene Ansprüche, das Innendeck im Stil eines Wiener Salons dominieren Rot- und Goldtöne. Den zum Aperitif und Dinner versammelten Ferraristi gab der Linzer Bürgermeister Klaus Luger die Ehre. Auf dem Oberdeck genoss er neben den vom italienischen Starwinzer Giampaolo Motta kredenzten feinen Roten der Tenuta La Massa auch die Gesellschaft der Teilnehmer.

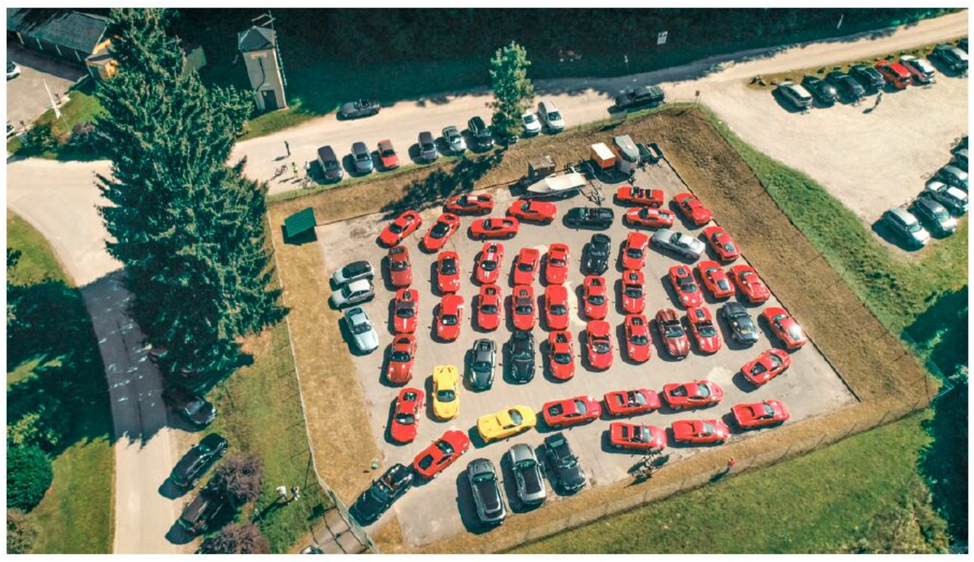
Quartier der Herbstausfahrt war das brandneue Parkhotel in Hagenberg. Der Ort im Mühlkreis entwickelt sich mit seinem IT-Center und Softwarepark zu einer Art Silicon Valley für Start-Ups und Technologieunternehmen. Architekt und Bauherr Markus Fahrner führte mit interessanten Erläuterungen durch den Galaabend auf der Dachterrasse und im Penthouse. In diesem präsentierten sich die Künstler Alfred Hansl, Karin Hujber und Norbert Mayer mit speziell für diesen Ferrari-Abend angefertigten Werken.

Bei den Ausfahrten der rund 60 Ferrari senkten sich die melodischen Klangwolken aus acht und zwölf Zylindern über das Linzer Umland und das Mühlviertel bis hinab zur Donau bei der Schlögener Schlinge. Bei diesem Naturwunder durchbricht die Donau das böhmische Massiv in einer engen Linkskehre von 180 Grad, um gleich anschließend in einer weiteren 180-Grad-Kehre wieder die ursprüngliche Flussrichtung aufzunehmen. Die großartige Natur am Fluss bei herrlicher Herbstsonne zu bestaunen bot sich beim Lunch auf der Terrasse im Hotel Riverside an.

Bei aller Begeisterung für die Natur sollte und durfte auch die Technik nicht zu kurz kommen. Augustin Eder hat seine Karriere im Motorsport der Liebe zu Sportwagen und Oldtimern geopfert. In einem High-End-Showroom in Schwertberg betreibt er die Car Collection GmbH und empfing die Liebhaber des Cavallino Rampante zu einem Imbiss mit Präsentation seiner mobilen Schätze.

Zum Abschluss der von Reinhold Mayer und Gattin Eva Maria vorzüglich organisierten Herbstausfahrt ging es wieder in das Donautal. Neben der Basilika im Wallfahrtsort Maria Taferl ließ es sich in der Wohlfühloase der Familie Schachner vorzüglich tafeln. Beim Blick vom Taferlberg auf die Donau fällt es nicht schwer, sich jene Wunderheilungen vorzustellen, die den Ort berühmt gemacht haben.

(TEXT: WERNER PAULINZ,
FOTOS: FRANK SCHILLER, HANNES BAUER)



Gerne in Gesellschaft: Ferrari im Parc Fermé.



Vorfreude auf Linz: Organisator Reinhold Mayer mit Präsident Werner Paulinz, Hausherr Markus Fahrner und Winzer Giampaolo Motta.





Star in Rosso Corsa: 288 GTO im Erstbesitz.



Augustinus Eder zeigt Herz für Altes: 330 GT 2+2



Geleit Scuderia Gohm im neuen 296 GTS

FOCS CLASSIC DAYS

DREAM MACHINES AUF ZWEI UND VIER RÄDERN

Auf dem kurz geschnittenen Golfrasen im Emmental standen heuer auch Zweiräder von MV Agusta inmitten der Ferrari und Dino. Und klassische Traumwagen anderer Marken.

Zum sechsten Mal fand der traditionelle FOCS Classic Day im Golf Emmental statt. Zum sechsten Mal begrüsste Raphael Weibel als Organisator und FOCS-Präsident die Mitglieder und Gäste, zum sechsten Mal komplett ausgebucht mit 66 Fahrzeugen und 120 Personen. Und zum sechsten Mal fand der Anlass bei schönstem Sonnenschein statt – das ist wie ein Sechser im Lotto!

Nach einer Fahrt durch die malerische Hügellandschaft des Emmentals – durch verträumte Weiler, über die Fritzenfluh und entlang herausgeputzter Bauernhäuser – nahmen die Teilnehmer Platz an der langen Tafel inmitten ihrer automobilen Preziosen und genossen ein köstliches Mittagessen.

GÄSTE AUF ZWEI UND VIER RÄDERN

Als diesjährige Gastmarke wurden die Mitglieder des Rolls-Royce & Bentley Club Schweiz (RREC) herzlich willkommen geheißen. Das gegenseitige Interesse war verblüffend – und inspirierend zugleich. Und so standen sechsundsechzig „Dream Machines“ nebeneinander auf dem Rasen: Rassige, bildschöne Ferrari und Dino, imposante Bentley und Rolls-Royce. Dazu gesellten sich bezaubernde Klassiker von Porsche, Jaguar, Dallara, Alvis-Riley – und ein Ford GT 40.

Conte Domenico Agusta baute – wie Enzo Ferrari bei den Rennwagen – die schnellsten und begehrenswertesten Motorräder der Welt. „Big John“ Surtees gewann zwischen 1956 und 1960 sieben Mal die Weltmeisterschaften der Klassen bis 350 und 500 ccm auf Motorrädern des italienischen Motorradherstellers MV Agusta. 1963 wurde er von der Scuderia Ferrari verpflichtet und ist bis heute der einzige Fahrer, der auf dem Motorrad und im Monoposto Weltmeister wurde.

SCHÖNE AUSSICHTEN

Der nächste Classic Day wird am Sonntag, den 11. August 2024 wiederum im Golf Emmental stattfinden. Als Gastmarke wird Alfa Romeo erwartet, und „Cuore Sportivo“ wird das Motto sein!

[TEXT: RAPHAEL WEIBEL,
FOTOS: HANS-PETER THOMA]







Vom Wettergott verwöhnt wurde der FOCS Classic Day auch bei seiner 6. Auflage. Auf dem Rasen vor dem Golf Emmental präsentierten sich Träume auf vier und zwei Rädern rund um eine reich gedeckte Tafel.









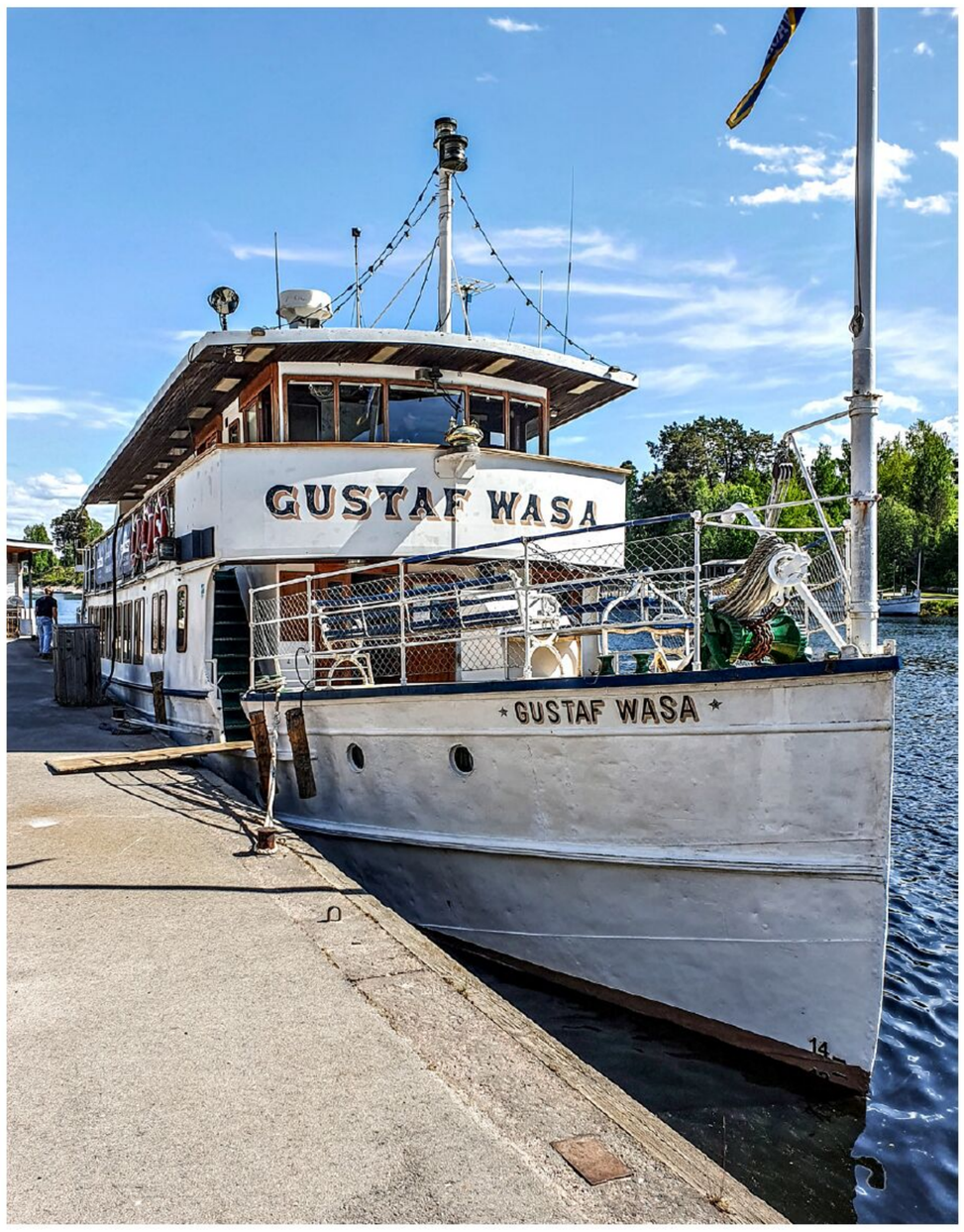




FERRARI DRIVERS OF SWEDEN

REVIVAL IN DALARNA *TEIL 2*

Das Vier-Tages-Treffen am Siljansee in Dalarna Ende Juni war vollgepackt mit Aktivitäten und reich an Erlebnissen. Beim Besuch eines genuinen 200 Jahre alten Dala-Hofes mit mehreren Gebäuden mit zeitgenössischen Möbeln, Küchengeräten und Werkzeugen stießen die Ferrari Drivers im Keller eines weiteren historischen Hauses auf eine der weltweit größten Sammlungen von Zündkerzen! Dazu Plakate mit Auto-Motiven aus den 1920er Jahren und unzählige Modellautos sowie zahlreiche Prospekte, u.a. auch von Ferrari, aus den sechziger bis achtziger Jahren.







Am folgenden Tag besuchten die Teilnehmer Älvdalen mit dem Porphyrmuseum und der historischen Hagström-Sammlung von Ziehharmonikas und Gitarren. Das harte Gestein Porphyr wurde hier abgebaut und u.a. zu Schmuckgegenständen für den Adel verarbeitet. Hagström Harmonikas wurden bis Ende der 1950er Jahre gebaut. Die Expansion auf den US-amerikanischen Markt hätte fast in einem Desaster geendet: In den USA hatte eine neue musikalische Ära begonnen, in denen elektrische Gitarren regierten. Die schwedischen Instrumentenbauer reagierten sofort und hatten Erfolg: Von Elvis Presley bis ABBA – sie alle hatten eine Hagström-Gitarre.

Am nächsten Morgen besuchten die Ferrari Drivers of Sweden Jobs Textildruckerei. Die im Jahre 1944 gegründete Handdruckerei arbeitet heute noch in derselben, original erhaltenen Werkstatt. An zwei 25 Meter langen Tischen werden mit alten Schablonen farbenprächtige Tücher hergestellt. Zum traditionellen Garnelenessen wurde ein Schiff gechartert, die Gustaf Wasa, die die Reisegruppe auf eine Rundfahrt auf dem Siljansee mitnahm. Und spät am Abend klangen die unvergesslichen vier Tage in gemütlicher Runde aus.

(HERMANN HONAUER)

www.modelissimo.de

GESCHENKTIPPS IN 1:18

CMR Classic Model REPLICARS

Fiat OM 150



Art.: 100120
329,95€

MODELISSIMO

Fiat 642 RN2 Bartoletti



Art.: 85061
299,95€

KK scale

166 MM



Art.: 93394
79,95€

250 GT California



Art.: 99940
79,95€

250 GT Lusso



Art.: 97345
79,95€

250 GT SWB



Art.: 92016
79,95€

KK scale

250 GTO



Art.: 91718
79,95€

288 GTO



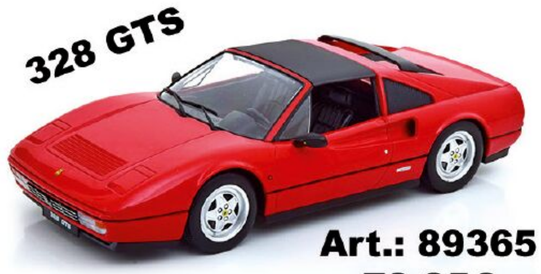
Art.: 88481
79,95€

328 GTB



Art.: 88775
79,95€

328 GTS



Art.: 89365
79,95€

KK scale

330 GT 2+2



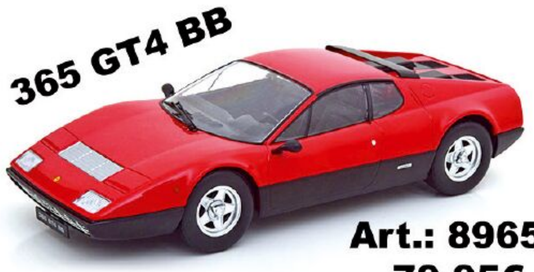
Art.: 91130
79,95€

365 GT4 2+2



Art.: 89116
79,95€

365 GT4 BB



Art.: 89654
79,95€

365 GTB/4 1. Serie



Art.: 89703
79,95€

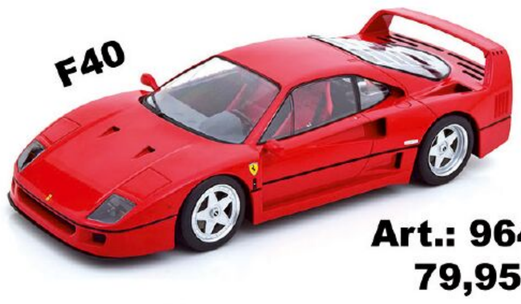
KK scale

365 GTB/4 2. Serie



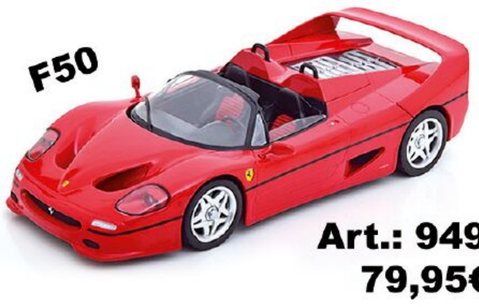
Art.: 89947
79,95€

F40



Art.: 96478
79,95€

F50



Art.: 94935
79,95€

Testarossa



Art.: 89081
79,95€

CMR Classic Model REPLICARS

156 F1



Art.: 85058
59,95€

500 F2



Art.: 94930
~~69,95~~ - **59,95€**

Dino 246



Art.: 85654
59,95€

500 F2



Art.: 95035
~~69,95~~ - **59,95€**

Burago

296 GTB



Art.: 99318
~~69,95~~ - **59,95€**

FXX-K



Art.: 97391
69,95€

SF90 Spyder



Art.: 94342
~~59,95~~ - **49,95€**

SF90 Stradale



Art.: 95281
~~79,95~~ - **49,95€**

Modelissimo Kosmann oHG
Inh.: Martin u. Martina Kosmann
Messingweg 47 - 48308 Senden
Irrtümer vorbehalten

Follow us on twitter

Like us on Facebook

Follow us on Instagram

Find us on YouTube

Telefon: +49 2597 / 69 23 00
Fax: +49 2597 / 69 23 020
Email: info@modelissimo.de
www.modelissimo.de

AKTIVE SZENE ZUM JAHRESAUSKLANG

Obwohl einige Händler diesen Sommer über mangelnde Nachfrage klagten, legen die Hersteller ohne Boxenstopp ihre Neuheiten auf. Der Relaunch des Ferrari 250 GTO von CMC begeistert die Sammler.



Mit der Ankündigung, den Ferrari 250 GTO wieder ins Programm aufzunehmen, zündete CMC in Sammlerkreisen eine kleine Bombe. Als erste Muster gibt es zwei Autos mit französischer Renngeschichte, den GTO der Ecurie Nationale Belge (3757GT), Dritter in Le Mans 1962 unter „Elde“ (Léon Dernier) und „Beurlys“ (Jean Blaton), sowie den Sieger der 1000 km von Paris 1962 (3987GT), gefahren von den Brüdern Pedro und Ricardo Rodriguez unter der Bewerbung des North American Racing Team. Der dunkelblaue GTO (4219GT) wird in der Version aufgelegt, in der ihn Besitzer Brandon Wang bei den Monterey Historic Races in Laguna Seca beherzt durch die Corkscrew-Kurve driftete. Das Quartett der Novitäten beschließt der GTO mit der Fahrgestellnummer 3445GT, den das schwedische Fahrerteam Norinder/Troberg bei der Targa Florio 1964 auf den zweiten Platz in der Gruppe der Gran Turismo bis drei Liter Hubraum pilotierte. Die CMC-Modelle beeindrucken mit einer anbetungswürdigen Wiedergabe des Motors, einem sehr detaillierten Innenraum mit perfekten Armaturen, lederbezogenen Schalensitzen mit Sicherheitsgurten und allen technischen Raffinessen, selbst wenn man das Modell von unten begutachtet. Als Sammler kann man sich eigentlich nur auf diese Meisterstücke freuen.

Sagenhafte Detailfülle, wie sie nur der große Maßstab 1:18 bieten kann: Der wieder ins CMC-Programm aufgenommene 250 GTO ist ein Muss für die Vitrine. Vier Ausführungen stehen zur Wahl: Le Mans 62 (Eldé/Beurlys), Targa Florio 64 (Norinder), 1000 km von Paris 62 (Rodriguez) und Laguna Seca (Brandon Wang).





Ferrari 500F2 mit Taruffi am Steuer, darunter Hawthorn im 246 F1 und Regazzoni im 312B. Rechts der seltene 156 Dino F2 (Tecnomodel 1:18).







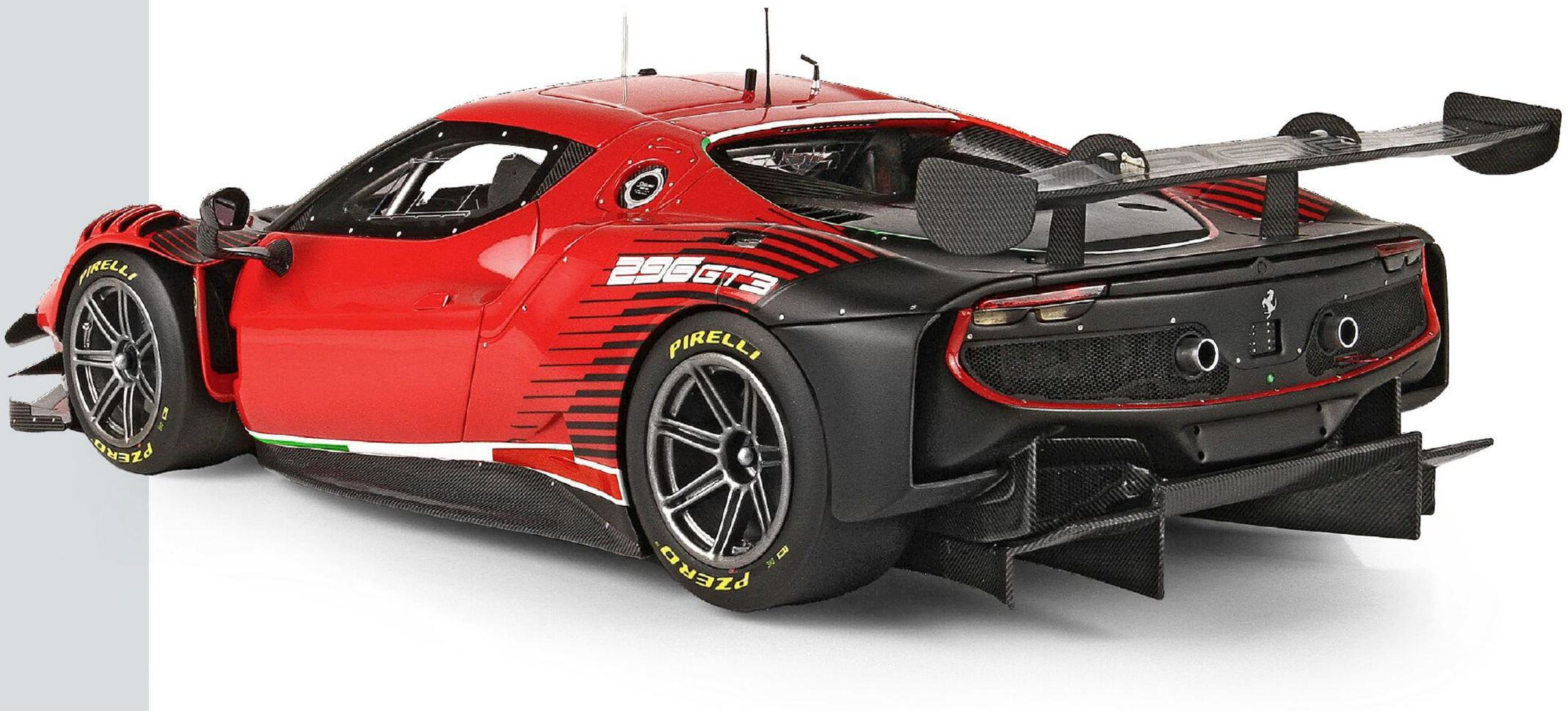
VIEL RENNSPORT BEI TECNOMODEL UND BBR

Bei Tecnomodel blättert man wieder in die interessante Historie der Scuderia zurück. Mit einem Sieg beim Schweizer Grand Prix 1952 durch Piero Taruffi legten die Ferrari 500 F2 einen glanzvollen Start hin, der bei Saisonende mit einem Dreifacherfolg von Alberto Ascari, Giuseppe Farina und Piero Taruffi in der Fahrerweltmeisterschaft seinen Höhepunkt fand. Das Resin-Modell mit einer Figur des konzentrierten Taruffi am Lenkrad gefällt mit schönen Speichenrädern, exakten Gravuren und tadelloser Lackierung.

Sechs Jahre später nach der Dominanz von Mercedes-Benz und Maserati errang Mike Hawthorn die Fahrerweltmeisterschaft mit einem Punkt Vorsprung vor Stirling Moss im Vanwall. Das Modell von Tecnomodel erinnert an diesen Erfolg mit dem Dino 246 F1. Der schnelle Brite sitzt im Cockpit, doch die Startnummer 1 sorgt für Verwirrung, denn sie wurde in der Saison 1958 nie an Hawthorn vergeben. Scheinbar macht er eine Probefahrt mit dem Siegerwagen von Peter Collins beim GP von England ...

Mit dem 156 Dino F2 zaubert Tecnomodel eine besondere Rarität aus dem Hut. Beim Großen Preis auf der Solitude-Rennstrecke bei Stuttgart konnte Wolfgang von Trips die Porsche 718 von Hans Herrmann und Jo Bonnier hinter sich lassen. Das sehr schön umgesetzte Modell sollte in keiner Formelwagen-Sammlung fehlen. Dies gilt auch für den Ferrari 246 F1, der als Übergangslösung in der Saison 1966 zusammen mit den Dreiliter-V12 eingesetzt wurde. Auf relativ langsamen und kurvenreichen Strecken war der drehmomentstarke Sechszylinder trotz Hubraumdefizits den Dreilitern fast ebenbürtig, was Lorenzo Bandini in Monaco mit dem zweiten Platz hinter Jackie Stewart auf dem BRM bewies. Schlussfahrer der Formelwagen-Parade von Tecnomodel ist Clay Regazzoni, der Sie-





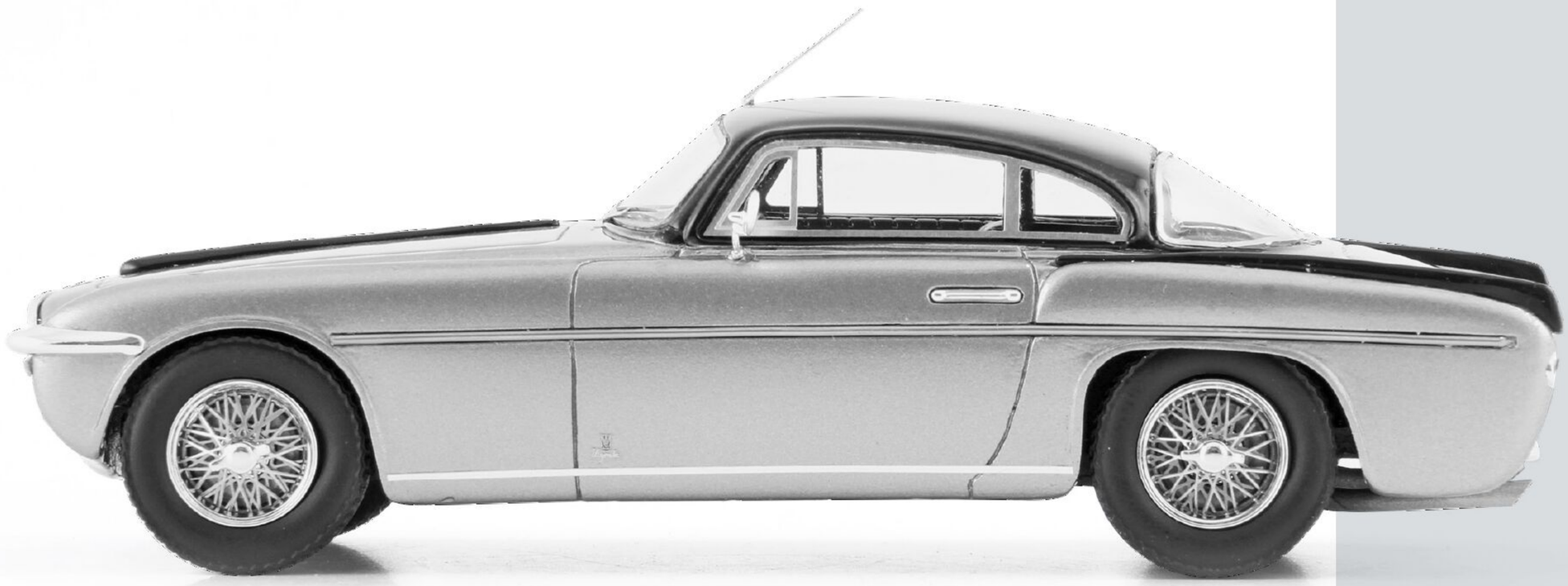
Brandaktuell von BBR in 1:18: Der 296 GT3 (oben), der demnächst den 488 GT3 ablösen wird, und unten das Siegerfahrzeug von Le Mans 2023, der Ferrari 499P, limitiert auf 499 Exemplare.

ger des GP von Italien 1970, dem zusammen mit seinem Ferrari 312B im Automuseum „Autobau“ in Romanshorn eine Sonderausstellung gewidmet ist. Das Modell in 1:18 mit Fahrerfigur ist eine würdige Hommage an den schnellen Schweizer.

Bei BBR ist man auch sehr sportlich unterwegs. Kurz nach dem Sieg in Le Mans wurden die ersten Vorserienmuster des 499P vorgestellt. Das Modell in 1:18 ist hervorragend verkleinert und wird in einer limitierten Edition von 499 Exemplaren produziert. Neben dem sehr ansprechenden Modell gefällt den Sammlern die echte Karbon-Grundplatte, eine Plexiglas-Abdeckung und ein „Koffer“ im Karbon-Look.

Für die Fans der der Gran-Turismo-Rennserien steht bei BBR der 296 GT3 an der Startlinie, der in Kürze den 488 GT3 ablösen wird. Das bestens umgesetzte Modell demonstriert die künftig für die Privatfahrer vorbereiteten Rennwagen, die gleichzeitig wichtige technische Innovationen für die Serienfahrzeuge vermitteln.





BEGEISTERNDE NEUHEITEN IN 1:43

Im beliebten Sammlermaßstab 1:43 erfreut eine Fülle von Neuheiten die Modell-Ferraristi. Bei Autocult erschien der 375 America Coupé Vignale (0301AL), der oft fälschlicherweise als Showcar des Pariser Salons 1953 erwähnt wird. Der ursprünglich rot lackierte Rechtslenker soll auch einmal im Besitz von Steve McQueen gewesen sein. Das sehr gelungene Modell zeigt die aktuelle Lackierung, und allein die Tatsache, dass nur drei Fahrzeuge von Vignale maßgeschneidert wurden, sichert dem 375 America einen Platz in der Sammlung.

Mit hoher Neuheiten-Schlagzahl bringt Kess die Sammlergemeinde leicht ins Schwitzen. In chronologischer Reihenfolge gebührt der Start dem Ferrari 212 Inter Coupé Ghia-Aigle (0137EL), Design Michelotti, der nach Auslieferung in die Schweiz viele Jahre in Japan verbrachte, jedoch mehrmals bei der Mille Miglia zu bewundern war. Letztes Jahr zeigte sich der 212 Inter in schwarzer Lackierung beim Concours d'Elegance in Pebble Beach. Eine weitere Kreation von Vignale ist die Berlinetta 225 S (0178ED), die im Mai 1953 an Count Antonio Sterzi in Mailand ausgeliefert wurde und sofort von den Herren der Familie bei verschiedenen Rennen – auch bei der Mille Miglia 1952 – eingesetzt wurde.

Eine weitere Spezialität ist der Ferrari 275 GTB/C „Le Mans Speciale" (06701), der sich mit seinen drei Air Inlets nach Vorbild des GTO sehr stark von den anderen drei Speciale unterscheidet. Bei Kess sind beide Lackversionen – erst Rot, dann Gunmetal Grey, aktuell wieder Rot – erhältlich. Ein sehr formgenaues, gut detailliertes Modell dieses außergewöhnlichen Competizione.

Ein einmaliges Coupé stellt der 330 GT 2+2 Michelotti (9083) dar, der sich allein schon durch seine Karosserieform stark vom Serienmodell unterscheidet. Sein Design, ein Auftrag von Luigi Chinetti, wird sowohl Giovanni Michelotti als auch seinem Sohn Edgardo zugewiesen. Das Modell in Bordeauxrot sticht in jeder Vitrine durch seine auffällige Form heraus.

Der 365 California Spyder war ein exklusives Automobil für elitäre Kundschaft, das mit 14 Exemplaren als letzter Kleinserien-Ferrari mit Frontmotor einen besonderen Stellenwert genießt.

Auch im Rennsport widmet sich Kess den Ferrari-Spezialitäten wie dem 350 P4. Dem Lockruf des Dollars folgte 1967 der Umbau der beiden 330 P4 (0858 und 0860) in CanAm-Spider nach Gruppe-7-Reglement. Die Motoren wurden auf 4,2 Liter Hubraum aufgebohrt, gleichwohl waren die V12 mit ihren 480 PS gegen die übermächtigen

















400 Superamerica Cabriolet Serie 1, darunter der nach einer Hollywood-Schönheit „Gilda" getaufte 410 Superamerica von Ghia und unten das 212 Inter Vignale Coupé (alle Matrix 1:43).

McLaren M6 chancenlos. Die beste Platzierung war der fünfte Platz von Chris Amon beim GP von Monterey. Nach dem Verkauf von Chassis Nummer 0858 an das Team Gunston von Paul Hawkins stellte sich eine wahre Erfolgsserie in Afrika ein. Den Beweis liefert das gelbe Kess-Modell mit der Startnummer 6, Sieger der 3 Stunden von Cape Town 1968. Wer sich als Sammler auf Ferrari-Prototypen im Maßstab 1:43 eingeschossen hat, kommt eigentlich an diesen beiden Modellen nicht vorbei.

Der Blick auf die Neuheiten von Matrix zeigt wieder eine interessante Palette von Ferrari-Klassikern. Zum Beispiel das 212 Inter Vignale Coupé, das von 1951 bis 1953 als Rechtslenker ausgeliefert wurde. Das Matrix-Modell ähnelt dem 212 Inter mit der Fahrgestellnummer 0211EL, der im Museo Enzo Ferrari im Rahmen der Sonderausstellung „Gianni Agnelli and Ferrari. The Elegance of the Legend" zu sehen war. Ebenso zur Inter-Serie zählt das Coupé von Pininfarina (0279EU), das bei Matrix in ursprünglicher roter Lackierung angeboten wird; aktuell ist das Original hellblau. Ein wirklich futuristischer Ferrari ist der 410 Superamerica (0473SA), der bei Ghia von Giovanni Savonuzzi entworfen und als „Gilda" – benannt nach einem Spielfilm mit Rita Hayworth – bekannt wurde. Das Modell mit seinen Heckflügeln repräsentiert das Styling der Zeit und war sicher in seiner Umsetzung als Modell eine gewisse Herausforderung.

Ein formal sehr gelungenes Matrix-Modell ist das 250 GT Coupé Pinin Farina, das als erster Serien-Ferrari das brandneue Pininfarina-Karosseriewerk in Grugliasco verließ. In seiner ersten Farbgebung „Verde Scuro" präsentiert sich das 400 Superamerica Cabriolet Serie 1, das mit sportlicher Front und leichtem Hüftschwung im Januar 1960 in Brüssel vorgestellt wurde.

SLOT*RACING 1:32*

Zum Start in die Kellerrennbahn-Saison stehen heiße neue Wagen bereit. Neu bei Policar ist der Ferrari 126 C2 von Didier Pironi in der Ausführung Long Beach 1982. Aus demselben Rennstall, jedoch unter dem Label Slot.it produziert, erscheint der Ferrari 512M in blauer Sunoco-Livree als Teilnehmer der 24 Stunden von Daytona 1971. Beide Favoriten der Slotpiste überzeugen mit vorbildgetreuer Detaillierung und besten Fahreigenschaften.

Bei Scalextric zelebriert man mit einem Triple Pack den Sieg der Ferrari-Prototypen bei den 24 Stunden von Daytona 1967. Sowohl der siegreiche 330 P3/4 Spyder (0846) als auch der zweitplatzierte 330 P4 (0856) bilden zusammen mit dem 412 P des N.A.R.T. (0844) eine Augenweide auf der Slotbahn. Man sollte sich ein zweites Set leisten, um es unbeschadet in der Vitrine zu parken.



Stars der Rennbahn: Ferrari 126 C2 (Pironi Long Beach 1982, Policar), Sunoco-512M (Daytona 1971, Slot-it) und das siegreiche Ferrari-Trio von Daytona 1967 (Scalextric).



VORSCHAU

AUSGABE 1-2024 ERSCHEINT AM 22.02. 2024
ANZEIGENSCHLUSS IST DER 11. 01. 2024

Eine außergewöhnlich ereignisreiche Saison neigt sich ihrem Ende zu. Wir hatten wieder einmal keine Chance, noch im alten Jahr über alle Veranstaltungen auf Rennstrecke, Landstraße und Rasenflächen zu berichten, und werden Ihnen Ende Februar die triste Stimmung mit ein paar sommerlichen Impressionen aufhellen. Die Gerüchteküche brodelt über wegen einer für das Frühjahr angekündigten Modellvorstellung , und natürlich erscheint die Heftnummer 1 stets an der Schnittstelle zwischen Meisterschaftsfeiern und neuen Reglements, so dass die Langstrecken-WM (WEC) und die Ferrari Challenge vor ihrer ersten Saison mit dem neuen Ferrari 296 GTB mit Sicherheit ein großes Thema sein werden. Der Held der nächsten Nummer steht jedoch bereits fest: Es ist Olivier Gendebien, von dem in den zurückliegenden Monaten schon einiges zu lesen war. Schließlich hat der Belgier viermal mit Ferrari in Le Mans gewonnen, 1960, 1961 und 1962 sogar als Hattrick. Das große Portrait von Etienne Bourguignon beleuchtet nicht nur die elf Jahre mit Ferrari, sondern auch den Anfang der Karriere sowie die Hintergründe, warum Olivier Gendebien nach der Siegerehrung in Le Mans 1962 seinen Abschied vom Rennsport verkündete. Den wahren Grund sehen Sie hier im Bild ...



FOTO: DR. BENNO MÜLLER

IMPRESSUM

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

Herausgeber: Franz-Christoph Heel

Redaktionsleitung: Peter Braun

Redaktionsanschrift:
Friedrichsplatz 12, 68165 Mannheim
Tel.: 0621 712202
p.braun@heel-verlag.de

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

Objekt- und Anzeigenleitung:
Steffen Wagner
HEEL Verlag GmbH
Gut Pottscheidt, 53639 Königswinter
Tel.: 02223 9230-53, Fax: -26
s.wagner@heel-verlag.de

Anzeigenpreise: Es gilt die Anzeigenpreisliste 2023.

Preise und Erscheinungsweise:
MARANELLO WORLD erscheint alle drei Monate zum Preis von EUR (D) 9,80.
Der Preis für ein Jahresabonnement (vier Ausgaben) beträgt im Inland EUR 35,00 inkl. Versandkosten
(Europa: EUR 49,60; restliches Ausland auf Anfrage).
Das Abonnement ist nach Ablauf des Bezugszeitraumes jederzeit zur nächst erreichbaren Ausgabe kündbar. Ansonsten verlängert sich der Bezugszeitraum um weitere 12 Monate.

Bücher-Bestellservice:
Tel.: 0531 1232549, Fax: 0531 708601, www.heel-verlag.de

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

Vertrieb Österreich/Schweiz (nur Einzelheftbestellungen):
HEEL Verlag GmbH
Gut Pottscheidt, 53639 Königswinter
Tel.: +49 531 12325449, Fax: +49 531 708601
bestellung@westermann-logistik.de, www.heel-verlag.de

Design und Layout: HEEL Verlag GmbH, Axel Mertens

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

Lektorat: Manfred Kolb, Aschaffenburg

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

Postvertriebskennzeichen: 19089

ISSN: 2367-3672

Gerichtsstand: Königswinter

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

Datenschutzerklärung: ds.heel-verlag.de

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

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

ABONNIEREN LOHNT SICH!



WERT 29,95 €



WERT 69,99 €

JETZT PRÄMIE UND WEITERE VORTEILE SICHERN:

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

Weitere Prämien und Bestellmöglichkeit auf www.maranello-world.de
oder telefonisch unter: +49 (0) 6123 9238-277



* Eine Prämie erhält nur, in wessen Haushalt in den letzten 12 Monaten niemand Abonnent von Maranello World war
** im Inland, im Ausland auf Anfrage; *** innerhalb Deutschlands
Die Vertriebsunion Meynen erhebt im Auftrag Ihre Daten zum Zweck der Vertragsdurchführung, zur Erfüllung der vertraglichen und vorvertraglichen Pflichten. Die Datenerhebung und Datenverarbeitung ist für die Durchführung des Vertrags erforderlich und beruht auf Artikel 6 Abs. 1 b) DSGVO. Zudem verwenden wir Ihre Angaben zur Werbung für eigene und HEEL-verwandte Produkte. Falls Sie keine Werbung mehr auf dieser Grundlage erhalten wollen, können Sie jederzeit widersprechen. Weitere Infos zum Datenschutz: ds.heel-verlag.de

RICHARD MILLE



RM UP-01 FERRARI

Ultra-flat manual winding calibre
1.75 millimetres thin
45-hour power reserve (± 10%)
Baseplate and bridges in grade 5 titanium
Patented ultra-flat escapement
Function selector
Limited edition of 150 pieces

RICHARD MILLE

A Racing Machine On The Wrist