

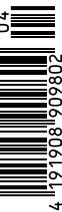
MARANELLO WORLD

DAS MAGAZIN FÜR FERRARISTI

MIT
GROSSEM
WEIHNACHTS
**GEWINN
SPIEL**



Deutschland € 9,90 · Österreich € 11,50 · Schweiz CHF 15,70 · Luxemburg/Belgien € 11,80 · Italien € 12,80



FERRARI ROMA
ERSTE FAHREINDRÜCKE

PORTOFINO M
GELUNGENES FACELIFT

FORMEL 1
1000 GRANDS PRIX

EVENTS 2020
HISTORIC RACING



OFFICIAL FERRARI DEALER & CLASSICHE WORKSHOP

Eberlein Automobile GmbH

30 Jahre Eberlein Ferrari Kassel - SOLO Ferrari

1947 begann eine einmalige Geschichte unvergleichlicher Sportwagen - Die Geschichte Ferraris. Sie war stets geprägt von außergewöhnlichen Supersportwagen, die ihrer Zeit voraus waren und die Leidenschaft und den technischen Fortschritt der Schmiede aus *Maranello* zum Ausdruck brachten.

1987 wurde beispielsweise der legendäre *F40*, der letzte von *Enzo Ferrari* mit entwickelte Ferrari, präsentiert. Bis heute sind diese Sondermodelle in jeder Epoche Aushängeschild der Marke.

So baut Ferrari immer wieder eine Brücke über die Zeit.

Wir sind stolz und dankbar, seit 1990 an dieser Geschichte teilhaben zu dürfen und feiern in diesem Jahr *30 Jahre Eberlein Ferrari in Kassel.*

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

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



EDITORIAL



Liebe Ferraristi,

mit einem lachenden und einem weinenden Auge wird Sebastian Vettel am Ende der Saison die Scuderia Ferrari verlassen und ein neues Kapitel in seiner Motorsport-Biografie aufschlagen. 2015 war er zu Ferrari gekommen, als vierfacher Weltmeister im Red Bull Racing Team. Die Fußstapfen, in die er trat, waren dennoch riesig, denn Michael Schumacher hatte immerhin fünf Weltmeistertitel für die Roten geholt, Doch die Epoche Schumi lag zehn Jahre zurück, und außerdem galten seit Einführung der 1,6-Liter-Turbomotoren mit zusätzlichem Elektroantrieb völlig andere Regeln. Ferrari war bei der technischen Entwicklung ganz vorne dabei und genoss einen klaren Favoritenstatus. Mit seinem ersten Sieg im zweiten Rennen für die Scuderia schürte Sebastian Vettel große Hoffnungen, doch mehr als zwei Vize-Weltmeistertitel hinter Lewis Hamilton im überragenden Mercedes (2017 und 2018) waren für den Heppenheimer in den sechs Jahren nicht drin. In der vorletzten Saison verschlechterte sich die Bilanz der Scuderia zusehends, und doch kam die Meldung von seinem Rücktritt Mitte Mai 2020 einigermaßen überraschend. Sebastian verhält sich wie ein englischer Gentleman, der mit steifer Oberlippe die letzten Grands Prix der Corona-Saison 2020 mit Anstand über die Bühne bringt und sich trotz offensichtlicher Defizite von Team und Arbeitsgerät mit Kritik vornehm zurückhält. Es mag ihn trösten, dass man sein Ausscheiden bei Ferrari nicht in erster Linie seiner schlechten fahrerischen Leistung zuschreiben wird. Und als Heilsbringer für die Scuderia sind vor ihm schließlich schon andere gescheitert. Ich wünsche „unserem“ Sebastian alles Gute für die Zukunft!

Con saluti cordialissimi

Franz-Christoph Heel

BESUCHEN SIE UNS ...



www.maranello-world.de



[maranelloworld](https://www.instagram.com/maranelloworld)

10
OMOLOGATA



24
1000 GP



20
PORTOFINO M



38
FERRARI ROMA



50
COLLEZIONE MK



76
HAMPTON COURT



4-2020

INHALT

**GROSSES
WEIHNACHTS
GEWINNSPIEL
SEITE 12**

- 6** NEWS & SZENE
Leserforum, neue Produkte und
großes Weihnachts-Gewinnspiel.
- 10** ONE-OFF: OMOLOGATA
Betörendes Einzelstück auf der
Basis eines 812 Superfast in Rosso
Magma.
- 18** LE MANS 2020
Ferrari verpasst um Haaresbreite
den Klassensieg.
- 20** UPDATE: PORTOFINO M
Kaum drei Jahre nach seiner
Präsentation erhält der Portofino
ein erstes Facelift.
- 24** FORMEL 1
Die Scuderia feiert ihren 1000.
Grand Prix auf der Heimstrecke,
in der Weltmeisterschaft läuft es
dagegen nicht so gut.
- 34** HELMDESIGN
Jens Munser lackiert die Helme
der Formel-1-Stars. Für Sebastian
Vettel hat er mehrere ausgefallene
Designs verwirklicht.
- 38** FERRARI ROMA
Lange angekündigt, endlich für
eine Probefahrt verfügbar: Die
neue Ferrari-Mittelklasse.
- 50** COLLEZIONE MK
Sagenhafte Ferrari-Sammlung,
spektakulär inszeniert.
- 60** HISTORISCHE F1 AM OGP
Wenig Zuschauer, viel Spektakel:
Die historische Formel 1 gastierte
beim AvD-Oldtimer-Grand-Prix.
- 64** ART & AUTOMOBILIA
Grand Prix 1961-1965: Alle Rennen,
alle Fahrer und alle Autos der
1,5-Liter-Formel.
- 66** CHALLENGE & GT DAYS
Sie mögen in keine Rennserie
passen, aber sie gehören nun
einmal auf die Rennstrecke.
- 70** TOUR AUTO 2020
Interessantes Ferrari-Starterfeld
bei der großen Frankreich-
Rundfahrt.
- 76** HAMPTON COURT
Britischer Concours of Elegance
vor ehrwürdiger Kulisse.
- 90** MODELLISMO
Ferrari-Rennsportgeschichte wird
lebendig durch Neuheiten in allen
Maßstäben, dazu neue Slot Cars
für die Wintersaison.
- CLUBSZENE**
- 80** Ferrari Club Deutschland
82 Ferrari Owners' Club Switzerland
86 Ferrari Club Österreich
88 Ferrari Drivers of Sweden



PROVA FERRARI SF90 STRADALE

Wenn ich daran denke, wie vehement sich Luca di Montezemolo und Sergio Marchionne noch vor wenigen Jahren gegen den Elektroantrieb verwahrt haben! Jetzt kommt mit dem Schwanengesang des Zwölfzylinders und dem Begräbnis der frei atmenden Saugmotoren auch noch der elektrische Rückwärtsgang ...

(NAME DER REDAKTION BEKANNT)

FERRARI SPECIAL PROJECTS

Großes Lob für die Aufstellung der Ferrari Special Projects, die viele mir bislang unbekannte Fahrzeuge umfasst. Leider bekommt man die außergewöhnlichen Autos in Europa so gut wie nie zu sehen.

PATRICK SCHNEIDER, PER E-MAIL

PORTRAIT UND BUCH RICHIE GINTHER

In der Bildunterschrift zum spektakulären Foto von George Phillips auf der Doppelseite 78/79 ist Ihnen ein Fehler unterlaufen. Die Szene zeigt nicht das Duell von Richie Ginther und Stirling Moss beim Großen Preis von Frankreich in Reims, sondern in Zandvoort. Und das nicht zwei Wochen vor, sondern eine Woche nach Monaco 1961.

ETIENNE BOURGUIGNON, ALZENAU

Da hat der Schlussredakteur aber nicht gut aufgepasst! Und bei der Bildunterschrift im Modellismo-Artikel hat er auf Seite 94 auch noch gleich einen 312T zum 312T5 gemacht! Wir bitten um Entschuldigung!



MICK SCHUMACHER IN PAPAS AUTO

Anlässlich der Feierlichkeiten zum 1000. Grand Prix der Scuderia Ferrari im Umfeld des Großen Preises der Toskana am 13. September fuhr Mick Schumacher den F2004 seines Vaters, mit dem dieser einst seine fünfte Weltmeisterschaft für Ferrari gewonnen hatte. Micks geplantes Debüt in einem aktuellen Formel-1-Rennwagen vier Wochen später fiel dagegen buchstäblich ins Wasser: Das Freitagstraining zum Großen Preis der Eifel wurde wegen der Wetterverhältnisse am Nürburgring abgeblasen. Beim einzigen Formel-1-Rennen der Saison auf deutschem Boden sollte der aktuelle Tabellenführer der Formel-2-WM einen Alfa Romeo C39 probefahren, denn die Gerüchte verdichteten sich, dass „Quick Mick“ nächstes Jahr für das Ferrari-Kundenteam an den Start gehen wird.

GAS GEBEN WIE DIE PROFIS

Anfang September lancierte Sportartikelhersteller Puma den Fahrerschuh Scuderia Ferrari Speedcat Pro, exakt das gleiche Modell, das auch Charles Leclerc und Sebastian Vettel im Rennen tragen. Seit 2004

ist Puma offizieller Ausstatter der Scuderia Ferrari für Performance-Rennanzüge, Team-Bekleidung und Schuhe. In enger Zusammenarbeit mit den Fahrern wird die Funktionalität der Rennkleidung kontinuierlich verbessert. Im Speedcat Pro sind die neuesten Materialien aus dem Rennsport verarbeitet. Das Obermaterial sowie das Futter bestehen aus extrem leichtem, feuerbeständigem Material. Die Fersenkappen aus Karbon-Faser bieten zudem eine weitere Gewichts-Reduzierung. Die perfekte Kontrolle über die Pedale verschafft sich der Speedcat Pro durch das schmale Profil der Gummisohle mit EVA-Keil für perfekten Komfort. Der Speedcat Pro wurde in Übereinstimmung mit den neusten FIA-Homologationsbestimmungen für Sicherheits-Ausstattung (FIA Standard 8856-2018) hergestellt.



Mario Bernardi Klassische Automobile GmbH



Ferrari 599 GTO

Baujahr 2010
Grigio Ingrid / Sabia
Deutsche Erstausslieferung
1. Hand
3 250 km



Ferrari 430 GT3

Baujahr 2007
Rosso Scuderia / Nero
Schweizer Erstausslieferung
2. Hand
2 750 km



Ferrari F 12 TDF

Baujahr 2017
Grigio Titanio / Alcantara Crema
Deutsche Erstausslieferung
1. Hand
1 295 km



Ferrari LaFerrari

Baujahr 2016
Bianco Italia / Arancione/Neri
Deutsche Erstausslieferung
1. Hand
893 km

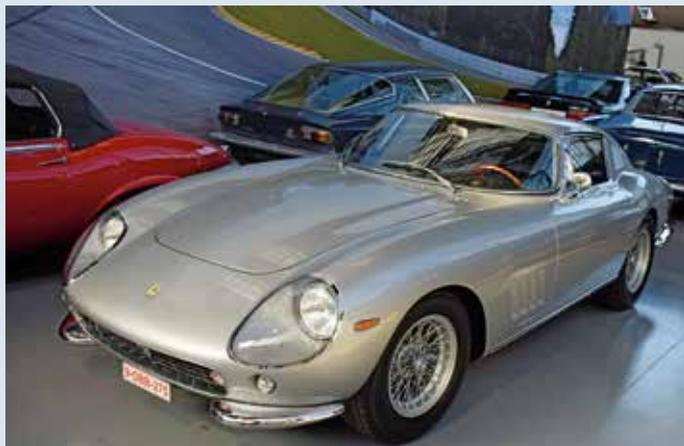
34346 Hann. Münden · Welfenstr. 1 · Tel. +49 172 691 3028 · www.mariobernardi.de

BIBLIOTECA:

HEEL FERRARI-KALENDER 2021

Alle Jahre wieder: Mythos Maranello. Seit 1998 präsentiert Profi-Fotograf Dieter Rebmann für den Heel-Verlag zwölf neue und alte Traumwagen der italienischen Sportwagenschmiede. Zu schade zum Abreißen und Wegwerfen am Ende des Jahres – die exzellenten Fotos auf schwerem Kunstdruckpapier eignen sich auch wunderbar zum Rahmen! Für 29,95 Euro zu beziehen direkt vom Verlag unter www.heel-verlag.de oder in jeder Buchhandlung.





FERRARI 275 GTB IM MUSEUM

Wertvolle Leihgabe im Museum Autoworld in Brüssel: Seit Oktober ist dort für einige Monate der Ferrari 275 GTB Short Nose mit der Fahrgestellnummer 6895 zu bewundern. Das Fahrzeug wurde 1965 von Jacques Swaters' Garage Francorchamps an seinen ersten Besitzer in Belgien ausgeliefert. Das ursprünglich rote Coupé gehörte danach u.a. dem in Frankreich lebenden Belgier Olivier Blanpain, der mit ihm an zahlreichen historischen Motorsport-Veranstaltungen teilnahm. 2018 war das inzwischen silberne Fahrzeug mit seinem heutigen Besitzer beim Zoute Grand Prix in Knokke zu sehen. Zur Sammlung des bekannten Automobilmuseums gehört bereits seit 2010 der Ferrari 250 GT Boano (0659GT).

[MARKUS SIEBENMORGEN, FOTO VON ALEXANDER MILLER]

FERRARI IN SCHWETZINGEN

Bei der Classic Gala in Schwetzingen waren Anfang September einige interessante Ferrari zu bewundern. Ferrari-Classiche-Repräsentant Eberlein aus Kassel hatte den wunderschönen 275 GTB Bj. 1964 eines Kunden mitgebracht, der auch prompt den Classic Gala Grand Prix in der FIVA-Klasse F1 (1961-1964) einheimste. Der 365 GT/4 BB (1973) gewann die FIVA-Klasse G (1971-1990).

Als Publikumsmagnet erwies sich indes der 212E/206S, der ehemalige Werks-Bergrennwagen von Peter Schetty aus der Saison 1969 (Europameister). Der österreichische Rennfahrer Egon Hofer kaufte den Wagen am Ende der Saison von Ferrari, allerdings ohne den 212E-Zwölfzylinder. Hofer rüstete den „Spider Montagna“ mit dem V6 aus seinem 206S aus und betritt ab 1970 verschiedene Rennen. In einer der nächsten Ausgaben widmen wir dem rasanten Sonderling eine große Geschichte.

[INFO & FOTOS VON PIA ANTOINE]



Egon Hofers 212E/206S hat gleich zwei interessante Lebensläufe vorzuweisen. Prämierte Ferrari: ein 275 GTB und ein 365 GT/4 BB.



MONACO macht TEMPO

Die Motoren heulen und der Atem stockt, wenn sich die Formel-1-Boliden in der wohl berühmtesten Haarnadelkurve der Welt eng aneinanderdrängen. Jedes Jahr im Mai strömen tausende Besucher ins kleine Fürstentum an der französischen Riviera, um Zeuge der besonderen Atmosphäre des Stadtrennens zu werden und ganz nah dabei zu sein, wenn die Rennwagen im Geschwindigkeitsrausch durch die engen Straßen des Stadtstaates sausen. Der Große Preis von Monaco ist nicht nur legendär, sondern auch eines der schwierigsten Rennen der Formel 1: die Strecke gleicht einem Labyrinth aus Leitplanken und ist technisch äußerst anspruchsvoll.

Abgesehen von den technischen Herausforderungen, die die schmale Strecke mit sich bringt, sind die Zuschauer von der Schönheit der Kulisse und dem Glamour, der das Rennen umgibt, gefesselt. Denn der Große Preis von Monaco zieht nicht nur Motorsportfans ins Fürstentum, sondern auch allerlei Prominenz, die dem Rausch schneller Autos erliegen und den Luxus Monacos genießen.

Die Idee, ein Autorennen durch das Stadtgebiet Monacos zu veranstalten, geht zurück bis in die Mitte der 1920 Jahre. Mehr als ein Jahrzehnt zuvor war 1911 mit der ersten Rallye Monte-Carlo bereits die „Mutter“ des heutigen Rallyesports in Monaco geboren. Doch die Idee eines Stadtparcours schien damals schier undenkbar. Am 14. April 1929 fand in Monaco schließlich das erste Rennen auf der heutigen Formel-1 Strecke statt. Im Jahr 1950 steht Monaco erstmals auf dem Kalender der Formel 1-Weltmeisterschaft. Seitdem ist der Große Preis von Monaco weltberühmt. Und auch wenn das Rennen in diesem Jahr ausfallen musste, so erwartet Rennsport-Begeisterte 2021 mit dem Triple Grand Prix in Monaco ein ganz besonderes Spektakel: innerhalb nur eines Monats finden gleich drei Rennen der Superklasse im Fürstentum statt – der Grand Prix de Monaco Historique vom 23. bis 25. April 2021, der Monaco E-Prix am 8. Mai 2021 und der Formel 1 Grand Prix von Monaco vom 20. bis 23. Mai 2021. Mit dabei: Monacos Rennsport-Hoffnung Charles Leclerc im Cockpit von Ferrari.

www.visitmonaco.com





ROSSO MAGMA

FERRARI ONE-OFF „OMOLOGATA“

Auf der Basis eines 812 Superfast ließ sich ein „anspruchsvoller europäischer Ferrari-Kunde“ sein ganz persönliches Ferrari-Unikat verwirklichen.

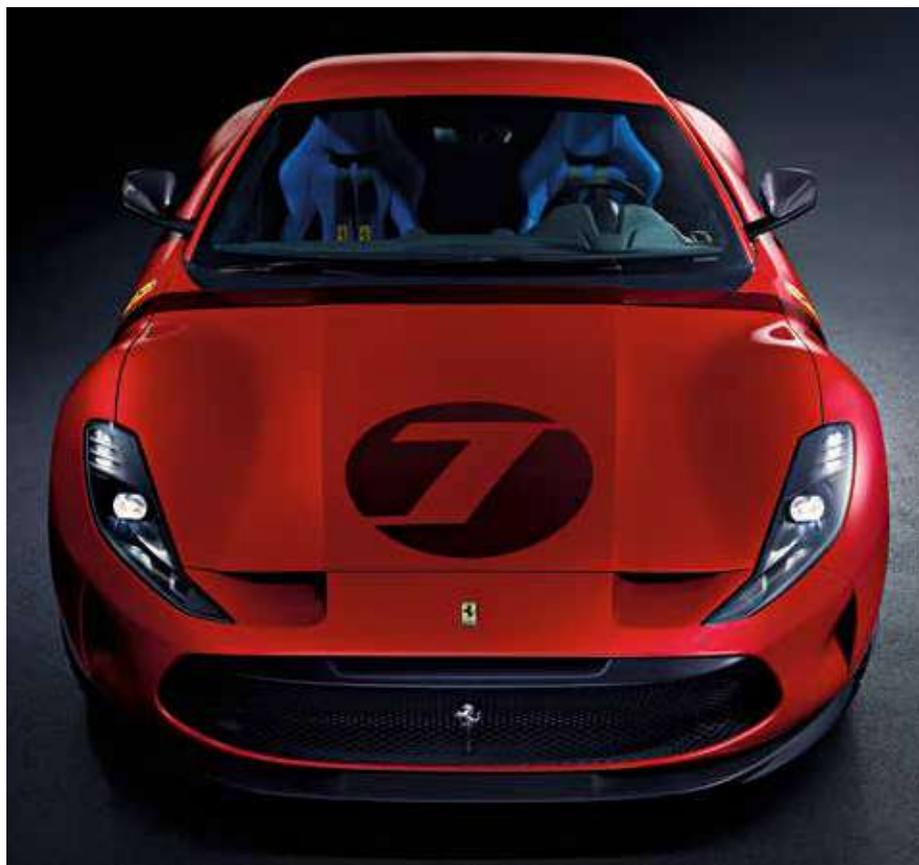
Ende September drehte auf der Ferrari-Teststrecke in Fiorano eine lavarote V12-Rakete ihre Runden, die auf den ersten Blick wie ein sportlicher Facelift des 812 Superfast wirkte. Erst bei näherem Hinschauen erkannte der Betrachter die komplett neue Schnauze mit abgeflachtem ovalem Kühlergrill und kompakterem Volumen. Der gerundete Bereich über den vorderen Radkästen wird durch ein über Motorhaube und Flanken verlaufenden Kontraststreifen betont, der gleichzeitig die Radhaus-Entlüftungsöffnungen kaschiert. Überhaupt sind die

Flanken sehr viel glatter gestaltet als beim 812, und der Bereich um die C-Säule wirkt ohne Lufthutze und mit kleinerem Dreiecksfenster deutlich massiver.

„Omologata“ heißt der laut Ferrari-Zählweise zehnte „One-Off“ aus dem Ferrari-Designstudio. Für Chefdesigner Flavio Manzoni sind die Einzelstücke auf der Basis bestehender Modelle immer eine besondere Herausforderung, denn eigentlich sind die „Spenderfahrzeuge“ bereits echte Kunstwerke mit perfekten Fahreigenschaften und herausragenden Fahrleistungen. Einen 812 Superfast zu toppen ist wahrlich kein leichtes Unterfangen, doch am Ende gelang den Designern und Technikern mit dem „Omologata“ eine faszinierende Fahrmaschine von gewaltiger ästhetischer Durchschlagskraft. Ob-



wohl buchstäblich alle Karosseriefächen von Hand aus Aluminium neu modelliert wurden, würde das Unikat in der einzigartigen Lackierfarbe „Rosso Magma“ mit dunklen Karbonfaser-Details in jedem Ferrari-Showroom als neues Serienmodell durchgehen. Auch das Interieur mit metallicblauen Sitzen mit Bezügen aus Jeansstoff und Leder wirkt trotz spartanischer Verkleidung der Oberflächen wie aus einem Guss. Dennoch gelang es den Designern, den Charakter der Gran-Turismo-Legenden 250 GTO und 250 LM einzufangen, in deren Fußstapfen der „Omologata“ tritt: Sein Besitzer will mindestens genauso viel Zeit auf der Rennstrecke verbringen wie im öffentlichen Straßenverkehr. 



Geglättete Karosseriekonturen und eine geheimnisvoll schimmernde Lackierung beschweren dem „Omologata“ einen unverwechselbaren Auftritt.

DinoParts

Ersatzteile · Onlineshop · Werkstattservice · Restauration

FIAT DINOS · DINO 206 BIS FERRARI 348



WEIHNACHTS GEWINNSPIEL

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:

Wie viele Gänge hat das automatisierte Doppelkupplungs-Schaltgetriebe des neuen Ferrari Portofino M?

- a) sieben b) acht c) neun d) einen (stufenlos)

HAUPTPREIS

**AUFENTHALT IN IDYLLISCHEM FOURELEMENTS
CHALET IN DER STEIERMARK
WERT: 1.200 EURO**

Spektakulär und heimatverbunden – die einzigartigen Chalets von FourElements – Living by Berger liegen vor beeindruckender Naturkulisse. Die beiden Häuser Luft und Wasser ragen dabei über eine bis zu 60 Meter tiefe Schlucht des Salza Gebirgsflusses hinaus und bieten dem Gast beeindruckende Ausblicke über den Nationalpark Gesäuse und die Kalkalpen. Das Chalet Feuer befindet sich in unmittelbarer Nähe direkt am Wasser und – wie die beiden anderen Häuser auch – mit Zugang zum Fluss.

Gewinnen Sie zwei Übernachtungen im Chalet Wasser für zwei Personen inklusive Frühstück.

www.fourelements.world



2. PREIS

**DYSON V11™ ABSOLUTE EXTRA PRO
WERT: 770 EURO**

Der V11 Absolute Extra Pro ist Dysons kabelloser Staubsauger mit der höchsten Saugkraft (im Boost-Modus) und intelligenter Technologie. Mit ihm reinigen Sie bis zu 120 Minuten (im Eco-Modus) – der zusätzliche Akku macht es möglich – und er passt sich dabei automatisch an Teppich- und Hartboden an. Der Dyson bietet eine konstant hohe Akkuleistung und zeigt diese in Echtzeit auf dem Display an. Die perfekte Voraussetzung für eine optimale Autoreinigung!

www.dyson.de

3. UND 4. PREIS

2 X JE EIN GARAGENTORANTRIEB ROLLOPORT SX5 DUO FERN VON RADEMACHER WERT: JE 530 EURO

Smart Living hört an der Haustür nicht auf – wer die Garage in die Hausautomation einbindet, genießt spürbaren Komfort. Die Steuerung des Garagentorantriebs RolloPort SX 5 Duo Fern in Kombination mit der HomePilot Smart-Home-Zentrale erfolgt bequem per Fernbedienung, Wandschalter oder auch von unterwegs per App. Mit einer Zugkraft von 900 N und einer Geschwindigkeit von bis zu 19 cm/s öffnet der smarte Antrieb nahezu jedes Schwing- und Sektionaltor deutlich schneller als gewohnt.

www.rademacher.de



5. PREIS

CARRERA AUTORENNBAHN WERT: 320 EURO

Zum Dreifach-Schlag holt das Carrera DIGITAL 132 GT Triple Power-Set aus, denn hier warten gleich drei spektakuläre Supersportwagen auf die Motorsportfans an der Carrera DIGITAL 132 Rennbahn. An der Startlinie stehen der Ferrari 488 GT3, ein Porsche 911 RSR und der Lamborghini Huracán GT3. Alle Drei haben ordentlich Kraft unter der Motorhaube und sind die perfekten Begleiter auf der Langstrecke, die sich auf ordentliche 8 Meter ausdehnt.

www.carrera-toys.com

6. PREIS

SONOS ONE WERT: 229 EURO

Der Sonos One ist ein kompakter Smart Speaker, der raumfüllenden Sound garantiert und sich bequem per Stimme steuern lässt. Er spielt Musik, Hörbücher, Podcasts und sämtliche Audioinhalte von über 80 Streaming-Diensten ab. Dank der Integration von Google Assistant und Amazon Alexa kann der Sonos One via Sprache gesteuert werden, aber auch wahlweise über die Sonos App, per Direct Control zum Beispiel direkt aus der Spotify-App oder ganz einfach per Touch direkt am Gerät. Der Sonos One unterstützt zudem AirPlay2 und lässt sich wie alle Sonos Speaker problemlos in das Sonos Soundsystem integrieren. Zusammen mit einem zweiten Sonos One lässt er sich kinderleicht zum Stereopaar koppeln oder mit der Sonos Beam oder Arc zum Heimkino-Setup erweitern. Das kompakte Design passt sich jedem Raumdesign an und da er feuchtigkeitsbeständig ist, ist er auch der ideale Begleiter im Badezimmer.

www.sonos.de



Senden Sie Ihre Antwort per Postkarte an: MARANELLO WORLD, Stichwort „Weihnachten“, Pottscheid 1, 53639 Königswinter oder nehmen Sie online unter www.maranello-world.de teil. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Teilnahmechluss: 20.12.2020

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

R&B FERRARI-TREFFEN

Das internationale R&B Ferrari-Treffen 2020 musste heuer Corona-bedingt in den September verlegt werden. Dennoch kamen rund 30 Teilnehmer aus Deutschland, Österreich und der Schweiz, viele davon als Wiederholungstäter, denn an Südtirol hatte man gute Erinnerungen aus den Vorjahren. Als Eventsponsor brachte Ferrari-Servicepartner Autohaus Blöchl aus Bayern viele Kunden mit ins Sporthotel Monte Pana in Santa Christina, das auf Grund der tollen Lage und der vielfältigen Qualitäten von Hotelchef James erneut als Hauptquartier gewählt wurde. Das Allroundtalent zog wieder alle Register: Ob kurzfristig gesperrte Straßen und Kreuzungen oder niveauvolle Pausenstopps beim Winzer – dank bester Organisation war es immer ein „flüssiges Vorankommen“. Die Ferraristi wurden fahrtechnisch und kulinarisch verwöhnt und begeistert. Die Bergwelt mitten im UNESCO-Weltkulturerbe Dolomiten und die dazugehörigen Panoramastraßen – Sellapass, Grödner Joch oder Penserjoch – boten jeden Abend reichlich Stoff für Benzingsgespräche. Nach der langen Abstinenz wurde die Veranstaltung trotz Mundschutz und „Social Distancing“ begeistert aufgenommen. Man war froh, endlich wieder unter Gleichgesinnten sein zu dürfen und trotz Corona länderübergreifend eine tolle Zeit miteinander verbracht zu haben. Nach dem Galadiner verabredete man sich schon fürs nächste Jahr – dann hoffentlich ohne Corona. 🏁

[KUN1]



Fahraktiver Hochgenuss vor großartiger Bergkulisse – die Teilnehmer des R&B Ferrari-Treffens kamen auf ihre Kosten – trotz Corona.



FERRARI PARTS SPECIALIST
SUPERFORMANCE

TÄGLICH WELTWEITER VERSAND



LARGEST

INDEPENDENT SUPPLIER OF
PARTS FOR FERRARI CARS

UNRIVALLED

ENGINEERING AND
TECHNICAL EXPERTISE

CONTINUOUS

REMANUFACTURING OF OBSOLETE
AND UNAVAILABLE PARTS

OFFICIAL

DISTRIBUTOR FOR
HILL ENGINEERING

DEPENDABLE

BIG ENOUGH TO COPE
SMALL ENOUGH TO CARE

FAST EXPRESS

WORLDWIDE SHIPPING DAILY



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

CELEBRATING 37 YEARS FERRARI PARTS EXPERIENCE

UNIT G1 RD PARK STEPHENSON CLOSE HODDESDON HERTFORDSHIRE EN11 0BW

CONTACT OUR OFFICE AT ADMIN@SUPERFORMANCE.CO.UK



3.-9. NOVEMBER 2020

Trüffel & Barolo (I)

Genussreise ins Piemont inklusive Besuch des Trüffelmarkts in Turin, Führung durch die Pininfarina-Designstudios, Überraschungs-Aktion im alten Fiat-Werk in Lingotto und anschließend weiter ins Barolo-Gebiet in der Region Langhe.
www.classic-event-organisation.eu

4.-7. NOVEMBER 2020

Finali Mondiali Abu Dhabi (VAE)

Geplanter Saisonabschluss am Wochenende nach dem letzten F1-Grand-Prix in Imola. Könnte noch geändert werden.
www.races-ferrari.com

20./21. NOVEMBER 2020

Ni-Cola Auktion Ladenburg

Neben jeder Menge Auto-Memorabilia kommt an diesem Wochenende die komplette Sammlung von Jean-Louis Bezemer unter den Hammer, 1200 Leitz-Ordner mit akribisch recherchierten Unterlagen, nach Fahrgestellnummern katalogisiert, über 2500 Bücher, Prospekte und Pressemappen zum Thema Ferrari sowie ca. 10.000 Fotoabzüge und Dias (siehe *MARANELLO WORLD 112*). Weitere Informationen unter www.nicola-ac.de

28. NOVEMBER - 6. DEZEMBER 2020

Essen Motor Show

Für Petrolheads und Autosammler seit Jahrzehnten der Treffpunkt zum Saisonabschluss. 27.11. ist Previewday.
www.essen-motorshow.de

03.-07. FEBRUAR 2021

Salon Rétromobile, Paris (F)

Klassische Pretiosen in den Messehallen an der Porte de Versailles. Artcurial plant wieder eine Auktion am 5. Februar (Freitag).
www.retromobile.com

05.-07. FEBRUAR 2021

Bremen Classic Motorshow

Ausstellung, Fahrzeugbörse, Teilemarkt und Club-Präsentationen.
www.classicmotorshow.de

25.-28. FEBRUAR 2021

Retro-Classics Stuttgart

Tendenziell zu viele Porsche und Daimler, aber mit beständig wachsendem Italiener-Anteil.
www.retro-classics.de



FOTO: ANDREAS MEINIGER

TERMINE 2020/21

Aufgrund der Reise- und Versammlungsbeschränkungen mussten 2020 zahlreiche Veranstaltungen ausfallen, und die Szene hofft, dass traditionsreiche Events wie Mille Miglia, Villa d'Este, Techno Classica oder Pebble Beach im kommenden Jahr wieder programmgemäß stattfinden können. Bitte vergewissern Sie sich bei allen nachfolgend aufgeführten Terminvorschlägen unter den angegebenen Kontaktadressen, ob die Veranstaltung wie angekündigt durchgeführt wird und ob besondere Einschränkungen zu beachten sind.

04.-07. MÄRZ 2021

Concours Amelia Island (USA)

Großer Concours d'Elegance vor dem Ritz-Carlton in Fernandina Beach, Florida, mit zahlreichen Auktionen im Begleitprogramm.
www.amelialconcours.org

07.-11. APRIL 2021

32. Techno-Classica Essen

Vorschautag am Mittwoch ab 13 Uhr, voraussichtlich Auktionen von Sotheby's und RM Auctions im Umfeld.
www.siha.de

28.-30. MAI 2021

Concorso d'Eleganza Villa d'Este (I)

Prestigeträchtiger Schönheitswettbewerb vor historischer Kulisse, leider geschlossene Gesellschaft. Publikumsoffen nur am Sonntag auf der Wiese hinter der benachbarten Villa Erba.
www.concorsodeleganzavilladeste.com

24.-27. JUNI 2021

InterClassics Maastricht (NL)

Thema dieses Jahres: Die Klassiker des GP von Holland, ergo: viele Ferrari erwartet.
www.interclassicsmaastricht.nl

01.-04. JULI 2021

Le Mans Classic (F)

24-Stunden-Rennen mit historischen Fahrzeugen, riesiges Club-Areal im Innenfeld des legendären Rennkurses an der Sarthe mit 8500 Sammlerfahrzeugen, dazu Auktionen und Entertainment.
www.lemansclassic.com

Pralinenclub® – Mein süßes Leben

Von der ersten Idee bis zum exklusiven
Genuss-Lieferanten für Pralinenliebhaber

Die Pralinenclub®-Geschichte beginnt 2002: Ein paar junge Leute aus Rhede im Münsterland haben sich vorgenommen, die gemeinsame Leidenschaft für Pralinen zum Beruf zu machen. Ihre Idee: ein Abo für handgefertigte Frische-Pralinés. Jeden Monat wird ein Meister-Chocolatier mit seinen besten Pralinen vorgestellt. Anfangs fährt das Team mit seinem „Pralinenbus“ direkt zu den Chocolatiers, um die Ware zu probieren und entgegenzunehmen. Doch mit der Zeit treffen auch per Post immer mehr Probierpäckchen am Firmensitz ein.

Praliné des Monats

Beim Testen und Bewerten dieser süßen Bewerbungen reift der Gedanke, den Kunden selbst die Möglichkeit zu geben,

verschiedene Frische-Pralinés zu kosten und zu vergleichen. Seitdem werden die Kreationen mehrerer Chocolatiers zu monatlich wechselnden Kollektionen zusammengestellt – samt Bewertungsbogen, auf dem die Clubmitglieder Punkte vergeben können. Das Praliné mit der besten Bewertung wird zum „Praliné des Monats“ bzw. „Praliné des Jahres“ gekürt. Schnell etablieren sich diese Titel als begehrte Aushängeschilder in der Branche. Die Chocolatiers überbieten sich gegenseitig an Qualität, Frische und Kreativität und überraschen die Pralinenclub®-Mitglieder mit ihren neuesten süßen Meisterwerken.

Flexibles Genuss-Abo

Für 25,90 € (68,16 €/1kg) pro Lieferung inkl. Versandkosten erhalten die

Männer macht man mit Autos glücklich – Frauen mit Schokolade
Pralinenabos als perfekte Geschenkidee!

Abonnenten ein Genusspaket mit 30 Pralinen (zwei von jeder Sorte). Dabei haben sie die Wahl zwischen monatlicher, zwei- oder dreimonatlicher Lieferung. Die Lieferungen können jederzeit pausiert, das Lieferintervall geändert oder das Abonnement gekündigt werden. Zur stilvollen Aufbewahrung der Pralinen gibt es zur ersten Lieferung eine edle Holzschatulle gratis dazu. Mit diesem verlockenden Angebot hat der Pralinenclub® bis heute über 7.000 Mitglieder für sich gewonnen. Sie alle verbindet die Wertschätzung für handwerklich hergestellte Köstlichkeiten und die Freude am gemeinsamen Entdecken und Genießen.

Fazit: Beim Pralinenclub® gibt es nur eine Verpflichtung – der Genuss!

Pralinenclub®
MEIN SÜßES LEBEN



Erfahren Sie mehr über den Pralinenclub® auf www.pralinenclub.de oder rufen Sie uns an: 0 28 72 / 948 11-0. Mit dem Gratis-Code »maranello« erhalten Sie eine Tafel Knusper Gala zu Ihrer Bestellung GRATIS dazu!

GRATIS zu Ihrer
Bestellung!





KNAPPE KISTE

LE MANS 2020

TEXT: GREGOR SCHULZ | BILDER: ROLEX, FERRARI-PRESSESERVICE

Nur 1968 war die Nacht noch etwas länger als dieses Jahr. Damals hatten die 24 Stunden von Le Mans am 28. und 29. September stattgefunden. 2020 ging das berühmteste Langstreckenrennen der Welt zehn Tage früher über die Bühne. Schuld an der Verschiebung vom traditionellen Juni-Termin in die letzten Spätsommertage waren aber keine Studentenproteste wie damals, sondern Covid-19. Deshalb gab es auch erstmals ein Geisterrennen, denn wie bei fast allen sportlichen Großveranstaltungen in diesem Sommer blieben die Tribünen leer. Im Vorfeld hatte es Pläne gegeben, zumindest einen paar tausend Menschen den Besuch zu ermöglichen. Angedacht waren in sich geschlossene Zuschauerinseln rund um die Strecke, die





jeweils als eigener Event gegolten hätten. Doch auch daraus wurde nichts, nicht zuletzt wegen der in den Wochen unmittelbar vor dem Rennen dramatisch steigenden Infektionszahlen in Frankreich.

Dem sportlichen Wert des Rennens taten die leeren Ränge rund um den Circuit de la Sarthe indes keinen Abbruch. Ferrari war in der Klasse LMGTE-Pro mit vier Autos vertreten, eingesetzt von AF Corse, Risi Competizione und Weather Tech Racing.

Nach dem Qualifying, das sich entgegen dem üblichen Prozedere auf eine einzige lange Session am Donnerstag und die sogenannte „Hyperpole“ am Freitag beschränkte, hatte es noch so ausgesehen, als ab Porsche das Tempo vorgeben würde. Der beste Ferrari 488 GTE Evo von AF Corse, gefahren von James Calado, Alessandro Pier Guidi und Daniel Serra sicherte sich Platz 2. Doch bereits wenige Runden nach dem Start war klar, dass Porsches gute Trainingszeiten ein Strohfeuer gewesen waren – oder dass Ferrari und Aston Martin geblufft hatten. Die Italiener respektive Briten fuhren vorneweg, die beiden Werks-Porsche verloren schnell den Anschluss. Mehr Konkurrenz gab es in diesem Jahr übrigens nicht, denn Ford hat sich Ende 2019 zurückgezogen und Corvette musste wegen Covid-19 auf der anderen Seite des Atlantiks bleiben.

Zwischen dem Ferrari mit der Startnummer 51 und dem schnellsten Aston Martin entbrannte ein 24 Stunden währender Zweikampf, der eher an ein Sprintrennen denn an einen automobilen Marathon erinnerte. Beide Wagen liefen wie Uhrwerke, die Führung wechselte je nach Boxenstrategie. Erst gegen Sonntagmittag begann sich abzuzeichnen, dass Aston Martin wohl das bessere Ende erwischen würde. Und so kam es auch: Calado/Pier Guidi/Serra wurden Zweite und legten 346 Runden zurück – genauso viele wie der siegreiche Aston Martin. 4715 nahezu pannenfreie Kilometer nonstop unter höchster Beanspruchung sprechen für die Qualität, mit der GT-Rennwagen heutzutage gebaut werden.

Bei den Gentlemen-Piloten der LMGTE-Am erkämpften sich Côme Ledogar, Oswaldo Negri und Francesco Piovanetti in der Hyperpole den ersten Klassenstartplatz, im Rennen reichte es für den 488 GTE Evo von Luzich Racing aber nur zu Rang 7. Emmanuel Collard, Nicklas Nielsen und François Perrodo wurden als Dritte und damit beste Ferrari-Mannschaft bei den Amateuren abgewunken. 🏁



Der 488 GTE EVO von Calado/Pier Guidi/Serra (#51) wurde denkbar knapp geschlagen. Rigon/Molina/Bird (#71) wurden nicht klassiert. Piovanetti/Negri/Ledogar (#61) waren in der Kategorie LMGT-Am von der Pole gestartet.

A silver Ferrari Portofino M sports car is shown from a front-quarter perspective, parked on a cobblestone street. The background features a row of colorful, multi-story buildings with green shutters, typical of a coastal town like Portofino. The sky is clear and blue.

Am 16. September 2020 wurde der Ferrari Portofino M präsentiert, eine Weiterentwicklung des 2017 auf der IAA in Frankfurt vorgestellten Portofino.

TEXT: PETER BRAUN | FOTOS: FERRARI

Auf den ersten Blick vertraut, aber irgendwie schärfer. Neue Frontmaske mit großen Lufteinlässen und Schlitz am Radhaus, neu gestaltete Diamant-Felgen.

M. STEHT FÜR MEHR

FERRARI PORTOFINO M





Eine horizontale Aluminium-Lamelle teilt das Armaturenbrett in oben und unten. Seite gegenüber: Der Verzicht auf voluminöse Nachschalldämpfer in der Auspuffanlage ermöglicht ein schlankeres Heck.

Der Portofino steht in der Erbfolge des California, der als vielseitiges Spider-Coupé mit Klappdach viele neue Ferrari-Interessenten ansprach. Es ist erst drei Jahre her, dass der seinerzeit als „stärkstes Vollcabrio der Welt“ bezeichnete Gran Turismo auf der IAA in Frankfurt präsentiert wurde. Doch jetzt laufen die ersten Leasingverträge aus und Ferrari muss sich in diesem hart umkämpften Fahrzeugsegment anstrengen, um die Führungsrolle zu verteidigen. Argument Nummer 1: Der Preis für den „M“ ist mit ca. 190.000 Euro fast gleich geblieben. Argument Nummer 2: Der „M“ kann alles besser als der Portofino.

„M“ WIE „MODIFICATA“

Da der „2+“-Sitzer fahrwerkstechnisch und mechanisch auf der gleichen Plattform basiert wie der in dieser Ausgabe getestete Roma, kommt er in den Genuss einiger neu entwickelter Baugruppen und spezieller Komponenten. Mit einem neuen Antriebsstrang, 20 zusätzlichen Pferdestärken, einem brandneuen Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe und einem „Manettino“ mit fünf Positionen (inkl. RACE-Modus) sichert sich der Portofino M wieder einen signifikanten Vorsprung vor der Konkurrenz aus Großbritannien und Deutschland. Von seinem Vorgänger Portofino soll sich der „M“ durch ein noch besseres Handling und einen auf Knopfdruck sportlicheren Charakter unterscheiden, während der Bordkomfort (u.a. belüftete und beheizte Sitze!) mindestens beibehalten oder doch vielmehr weiter gesteigert wird.

Der mehrfach als „Engine of the Year“ ausgezeichnete Doppelturbo-V8 mit inzwischen 3855 cm³ Hubraum leistet 620 PS bei 7500/min, zwanzig Pferdestärken mehr als im Vorgänger Portofino. Um diese Werte zu erreichen, wurden neue Nockenprofile mit mehr Ventilhub verwendet. Außerdem konnte die Maximaldrehzahl der beiden Abgasturbolader um 5000/min erhöht werden.

Das im Vergleich zum vorhergehenden Siebengang-Getriebe vollständig umgestaltete Schaltwerk ist gänzlich neu und basiert auf einer Doppelkupplungsarchitektur im Ölbad. Die Einführung eines „langen“ achten Gangs und die Optimierung der übrigen Abstufungen haben zu einer starken Verringerung des Verbrauchs in der Stadt und auf der Autobahn sowie einer spürbaren Verbesserung des Vortriebs auch bei sportlicher Fahrweise geführt.



DRIFTEN WIE EIN PROFI

Der Portofino M ist mit der sechsten Generation des Fahrzeugdynamik-Steuerungssystems Side Slip Control (SSC) ausgestattet, das über einen Algorithmus eine Schätzung des Driftwinkels in Echtzeit an alle Steuersysteme des Fahrzeugs liefert und so die Eingriffe dieser Systeme in die Fahrdynamik koordinieren kann. SSC vereinigt die bekannten dynamischen Fahrassistenzsysteme eDiff, F1-TCS, SCM-E Frs und Ferrari Dynamic Enhancer (FDE). Der FDE ist eine Software zur Steuerung der Querdynamik des Fahrzeugs, jedoch kein Ersatz, sondern vielmehr eine Ergänzung der traditionellen Stabilitätssysteme VDC und ESC.

Das auf sieben Jahre erweiterte Serviceprogramm von Ferrari wird auch für den Portofino M angeboten. Darin enthalten sind alle planmäßigen Wartungsarbeiten, d.h. Kontrollen (in Intervallen von 20.000 km oder einmal pro Jahr), Originalersatzteile und Inspektionen mithilfe modernster Diagnoseinstrumente. 



1000 GRANDS PRIX

JUBILÄUM IN FLORENZ





Die Piazza della Signoria in der Florentiner Altstadt bot am 12. September 2020 den stimmungsvollen Rahmen für die Feierlichkeiten zum 1000. Grand Prix der Scuderia Ferrari, der am folgenden Tag beim Großen Preis der Toskana in Mugello über die Bühne ging.

TEXT: PETER BRAUN | BILDER: FERRARI-PRESSEDIENST, HUBLOT

Ferrari-Präsident John Elkann und CEO Louis Camilleri hatten sich aufgrund der strengen Corona-Vorschriften bei der Einladung auf wenige Gäste beschränken müssen – ein Volksfest wie im vergangenen Jahr anlässlich des 70. Jubiläums der Scuderia vor dem Mailänder Dom konnte der Festakt heuer nicht werden.

So blieben die Größen des Automobilsports bei der Feier in Florenz weitgehend unter sich. Bürgermeister Dario Nardella übergab die Schlüssel seiner Stadt symbolisch an Ferrari-Vizepräsident Piero Ferrari; FIA-Präsident Jean Todt, Formula-One-CEO Chase Carey und sein designierter Nachfolger Stefano Domenicali – hier allerdings noch in seiner Eigenschaft als CEO von Lamborghini, und Ross Brawn, Managing Director von Formula One applaudierten höflich.

Dass man in Maranello die Größe hatte, auch den ehemaligen Ferrari-Präsidenten Luca di Montezemolo einzuladen, wurde

allenthalben sehr begrüßt. Schließlich feierte die Scuderia Ferrari unter dem „avvocato“ die größten Erfolge.

Die Anwesenheit von Michael Schumacher wurde in diesem Zusammenhang schmerzlich vermisst, doch unter den zahlreichen ehemaligen Scuderia-Werksfahrern stachen dem Betrachter unter anderem Eddie Irvine, Jean Alesi und Stefan Johansson ins Auge.

Nach Sonnenuntergang boten die festlich beleuchteten Ferrari auf der Piazza della Signoria ein beeindruckendes Bild. Die spektakuläre Sammlung der Formel-1-Boliden umfasste die Modelle F2008, F2002, F1-2000, 312 T4 (1979) und den 500 F2, der die Weltmeisterschaften 1952 und 1953 dominierte.

In der Mitte des Platzes stand eine burgunderrot lackierte Replica des SF1000, der anderntags zum 1000. Rennen der Scuderia Ferrari antreten würde. Einige Straßen-Ferrari – darunter SF90 Stradale, F8 Tributo Spider, 812 GTS, Portofino und Roma – rundeten das rote Ensemble auf ansprechende Weise ab.

DIE SCUDERIA FERRARI IN DER FORMEL 1

BESTRITTENE GRANDS PRIX:	1000
SAISONS IN DER FORMEL 1:	71
ERSTER GRAND PRIX:	Monaco 1950
SIEGE INSGESAMT:	238 [23,82 %]
DAVON DOPPELSIEGE:	43
POLE POSITIONS:	228 [22,82 %]
SCHNELLSTE RUNDEN:	254 [25,42 %]
PODIUMSPLATZIERUNGEN:	772 [77,28 %]
ZURÜCKGELEGTE KILOMETER:	580.000
DAVON IN FÜHRUNG:	ca. 80.000





Im Mittelpunkt des Formel-1-Displays stand eine Replica des SF1000, der anderntags beim 1000. GP antrat. Unten die Ex-Scuderia-Mitglieder Stefano Domenicali und Jean Todt mit ACI-Präsident Angelo Sticchi Damiani.

Kurz nach 21 Uhr er wachten die Fassaden des Palazzo Vecchio und der Loggia dei Lanzi, die an die Piazza grenzen, zum Leben: Eine eindrucksvolle Multimedia-Projektion rief bei den Zuschauern zahlreiche historische Momente der vergangenen 999 Grands Prix in Erinnerung. Zu den sphärischen Flötenklängen von Andrea Griminelli flimmerten Portraits der großartigen Ferrari-Piloten der letzten sieben Jahre über das Mauerwerk, von Legenden wie Alberto Ascari, Piero Taruffi und Luigi Musso bis zu den Heroen der jüngeren Vergangenheit wie John Surtees, Niki Lauda, Jody Scheckter, Michael Schumacher und Kimi Räikkönen.



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

KFZ Sondertarife für

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

Firmen- und Industrierversicherung

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

Fragen Sie den Spezialisten!

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

Allianz 

Generalvertretung

Max Schneider



Zentrale Deuerling:

Regensburger Straße 2 | 93180 Deuerling

Tel. 09498 9403-0 | Fax 09498 940320

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

maximilian.schneider@allianz.de

www.max-schneider-allianz.de

Büro Regensburg im Maserati-Landrover-Zentrum:

Walhallaallee 20 | 93059 Regensburg

Tel. 0941 49088-72

Mo. - Fr. 9 - 13 Uhr



HUBLOT BAUT DIE JUBILÄUMSUHREN

„Seit 2011 arbeitet Hublot eng mit der Scuderia Ferrari zusammen, dem größten Rennstall in der Geschichte des Motorsports. Vor diesem Hintergrund zollen wir Respekt für die unglaubliche Leistung von 1000 Rennen in der Formel 1, die die Scuderia Ferrari im selben Jahr erreicht, in dem unsere Marke ihr 40-jähriges Bestehen feiert.“ Das sagte Hublot-CEO Ricardo Guadalupe anlässlich der Präsentation der zwei auf jeweils 20 Exemplare limitierten Jubiläumsuhren zu Ehren des 1000. Grand Prix der Scuderia. Es handelt sich dabei um zwei Versionen des Flyback-Chronographen „Unico“ mit Sekundenstopp und Minutenregister, dessen faszinierende Technik sowohl durch das durchbrochene Zifferblatt als auch durch den verglasten Gehäuseboden betrachtet werden kann.

Die Ausführung in poliertem Weißgold [51.900 Euro] steht mit ihrer Ausstattung für die glorreiche Vergangenheit der Scuderia. Sie wird mit zwei Armbändern geliefert, die sich dank des raffinierten One-Click-Systems von Hublot leicht austauschen lassen. Das erste ist aus Pekari-Leder hergestellt, wie die Lederhandschuhe, die die Rennfahrer einst trugen, mit weißen Ziernähten versehen und mit schwarzem Kautschuk hinterfüttert. Das zweite Armband ist aus schwarzem, geprägtem Schedoni-Leder gefertigt.

Die zweite Edition [ebenfalls 51.900 Euro] repräsentiert die Gegenwart und die Zukunft der Scuderia Ferrari. Ihr Gehäuse mit einem Durchmesser von 45 mm ist aus Karbon-Keramik gefertigt, wie die Bremsscheiben in den aktuellen Formel-1-Rennwagen. Diese technische Meisterleistung wurde von Hublot in Zusammenarbeit mit der Scuderia Ferrari realisiert. Auch dieser Variante liegen zwei Armbänder bei: ein gewebtes aus Super-Fabric und eines aus schwarzem, geprägtem Schedoni-Leder.

Jede Uhr wird in einer speziellen Box geliefert, die mit einem Rotor ausgestattet ist – einer mechanischen Vorrichtung, die das Uhrwerk durch Drehen der Uhr automatisch aufzieht. Die einzigartige Box enthält auch ein Paar Fahrerhandschuhe, einer signiert von Charles Leclerc und der andere von Sebastian Vettel.



Nach der Projektion gab es ein Gala-Dinner im Salone dei Cinquecento im Palazzo Vecchio, wo Präsident John Elkann in einer kurzen Ansprache betonte, dass die Scuderia Ferrari als einziges Team an allen Weltmeisterschaften seit 1950 teilgenommen hat und mit 16 Konstrukteurspokalen, 15 Fahrertiteln und 238 Grand-Prix-Siegen einen einsamen Rekord hält. „Besondere Freude empfinde ich angesichts der Tatsache, dass wir unseren 1000. Grand Prix auf unserer eigenen Rennstrecke in Mugello fahren“, fuhr Elkann fort. „Und ich möchte die Gelegenheit ergreifen, mich bei allen Mechanikern und Ingenieuren für ihr Engagement zu bedanken und auch bei je-



nen, die nicht an der Rennstrecke arbeiten, sondern Tag für Tag mit derselben Passion in Konstruktion, Produktion und Logistik ihren Beitrag zum Erfolg der Scuderia Ferrari leisten.“

Mit einem Augenzwinkern sagte Elkann „Während wir hier unsere ersten 1000 Rennen feiern, sind unsere Gedanken bereits bei den nächsten 1000. Wir sind stolz, Teil dieser neuen Formel 1 zu sein, wie wir erst von einigen Tagen mit der Unterzeichnung des Concorde Agreements bestätigt haben, weil wir Vertrauen haben in die Manager, die unseren Sport noch größer und spektakulärer machen werden.“ Zu guter Letzt richtete der Ferrari-Präsident noch

ein Grußwort an alle Tifosi. „Die Unterstützung, die die Scuderia durch ihre Fans erhält, ist weltweit einzigartig. Natürlich sind sie zur Zeit enttäuscht, und sie lassen uns das auch wissen. Aber ihnen gilt stets unser erster Gedanke, denn schon unser Gründer hatte erkannt, dass es die Menschen sind, die Ferrari ausmachen. Und so sind die Tifosi ein integraler Bestandteil des Teams.“

John Elkann schloss mit den Worten „Ich bin überzeugt, dass wir die richtigen Leute haben, um wieder siegen zu können. In den nächsten 1000 Grands Prix werden wir mehr Rennen gewinnen als jemals zuvor.“ 

Unverkennbar trotz Maskenpflicht: Sebastian Vettel, Charles Leclerc und Teamchef Mattia Binotto. Das jahrhundertalte Gebäude des Palazzo Vecchio bot eine riesige Projektionsfläche.

LEISTUNGS-DEFIZIT

Bittere Chronistenpflicht: Die zweite Hälfte der auf wenige Wochen komprimierten Saison 2020 läuft für Ferrari noch schlechter als befürchtet.

TEXT: PETER BRAUN | BILDER: FERRARI-PRESSEDIENST

Nach dem reglementkonformen Rückbau der letztes Jahr so überzeugenden Verbrenner-Antriebs-einheit fehlt es dem Ferrari vorne und hinten an Leistung. Zwar wurde über die monierte - weil unerlaubte - Einrichtung von Seiten der FIA und der Scuderia Ferrari Stillschweigen vereinbart und es wird auch keine rückwirkende Strafe wegen eines Reglementverstößes verhängt. Aber nun fahren die Ferrari chancenlos hinterher, und weil Weiterentwicklungen am

Motor in dieser Saison verboten sind, gibt es auch keine Möglichkeit, den Leistungs-nachteil auszugleichen.

MAGERE PUNKTEAUSBEUTE

Zwei Podestplatzierungen von Charles Leclerc (in Österreich und England) sind in diesem Jahr die einzig vorzeigbaren Resultate der Scuderia - die Rennen in Silverstone, Barcelona, Spa, Monza, Mugello und am Nürburgring brachten bestenfalls ein paar Punkte für eine Meisterschaft, die im Grunde längst entschieden ist. Dass Sebastian Vettel die Scuderia zum Ende der Saison verlässt, dürfte von vielen seiner Fans inzwischen eher als positive Nachricht betrachtet werden, nachdem sie sich im Sommer noch über die unfeine Art der Entlassung ereifert hatten. Auch wenn Charles Leclerc in der WM-Tabelle inzwischen deutlich vor Sebastian Vettel liegt, so kann er mit dem SF1000 doch keine Wunderdinge vollbringen und muss bei jedem Qualifying bangen, ob er den Sprung in die Top Ten schafft. Sein designerter neuer Teamkollege Carlos Sainz jr. kennt dieses Gefühl noch sehr gut aus seiner Zeit bei McLaren, doch der ab 2021 als „numero due“ verpflichtete Sohn der spanischen Rallyelegende Carlos Sainz liegt momentan in der Fahrerwertung nur knapp hinter Leclerc - und deutlich vor Vettel.



Charles Leclerc
kommt mit dem
flügelhahnen SF1000
besser zurecht als
Teamkollege
Sebastian Vettel,
links unten im
dunkelrot lackier-
ten Renner im
1000. Jubiläums-GP.



MIT STUMPFEN WAFFEN

Der erste Schuss vor den Bug der Scuderia war das verpatzte Qualifying zum Jubiläums-Grand-Prix anlässlich des 70. Geburtstags der Formel 1 in Silverstone, wo Sebastian Vettel im Qualifying erstmals nicht den Sprung in Q3 schaffte. Charles Leclerc qualifizierte sich für Startplatz 8 und verpasste im Rennen nur knapp das Treppchen, während der Heppenheimer nach einem Dreher in der ersten Runde nicht in die Punkte kam.

Beim Großen Preis von Spanien eine Woche später verpasste Sebastian Vettel abermals die Qualifikation für die Top Ten – um läppische zwei Tausendstelsekunden. Dafür hatte er im Rennen mehr Glück als sein Teamkollege, der mit einem Problem in der Bordelektrik nach einem Dreher in Runde 39 ausschied. Vettel fuhr mit einer Ein-Stopp-Strategie von Startplatz 11 auf Platz 7 ins Ziel.

Ein Wochenende zum Vergessen erlebten die beiden Ferraristi in Spa, wo sie trotz enormen fahrerischen Einsatzes nicht über die Startplätze 13 (Leclerc) und 14 (Vettel) hinauskamen und im Rennen auch so durchs Ziel fuhren – allerdings in umgekehrter Reihenfolge.

Wer nun gedacht hatte, tiefer könne man nicht mehr sinken, der musste sich eine Woche später beim Großen Preis von Italien eines Besseren belehren lassen: Schlimmer geht immer. Unter den Augen von Millionen italienischer Fernsehzuschauer vermasselte Sebastian Vettel sein Qualifying komplett und kam nicht einmal in Q2. Charles Leclerc wurde mit Mühe als 13. gewertet, was indes auch nichts nutzte, denn beide Ferrari fielen im Rennen aus – Vettel mit Bremsproblemen in Runde 6 und Leclerc nach einem heftigen Abflug in der Parabolica in Runde 25. Balsam auf die geschundenen Seelen der italienischen



Die zweite Saisonhälfte verlangt von beiden Ferrari-Piloten eine hohe Frustrationstoleranz. Teamchef Mattia Binotto (unten) gibt Durchhalteparolen aus und setzt seine Hoffnungen auf 2021.

Formel-1-Fans war der Überraschungssieg von Pierre Gasly für das Red-Bull-Juniorsteam AlphaTauri, ehemals Minardi, das immer noch in Faenza beheimatet ist. So ertönte zum Abschluss eines teilweise chaotischen Rennens die italienische Nationalhymne.

1000 GRANDS PRIX

Anlässlich des 1000. Formel-1-Starts der Scuderia Ferrari schenkte die FIA Ferrari einen waschechten Heim-Grand-Prix auf dem Circuito del Mugello. Dieser gehört in der Tat dem Autohersteller Ferrari und war einst nach modernsten Richtlinien für Formel-1-Rennen gebaut worden. Dennoch wurde hier am 12. September 2020 der erste Grand Prix der Formel 1 ausgetragen, und die beiden Ferrari waren zur Feier dieses historischen Moments in der alten italienischen Rennfarbe dunkelrot lackiert. Während Charles Leclerc sich für Startplatz 5 qualifizierte, hatte Sebastian Vettel (14.) wieder einmal eine Viertelstunde früher Feierabend. Dafür kamen am Sonntag nach langer Zeit endlich wieder beide





Ferrari in den Punkten ins Ziel, Leclerc auf Platz 8, Vettel auf Platz 10, dazwischen allerdings Kimi Räikkönen im Alfa Romeo (!)

Im russischen Sotschi fuhren die Ferrari im Qualifying der Konkurrenz hinterher, blieben beide in Q2 stecken und gingen von Platz 11 (Leclerc) und 15 (Vettel) ins Rennen. Am Sonntag rettete Charles Leclerc mit Platz 6 die Ehre des Springenden Pferdchens, während Sebastian Vettel als überrundeter 13. ohne Punkte ins Ziel kam.

Typisches Oktober-Eifelwetter verhinderte das Freitagstraining am Nürburgring, doch im Qualifying am Samstag gelang Charles Leclerc ein viel beachteter Sprung in die zweite Startreihe. Sebastian Vettel, bis dato der letzte Sieger auf dem Eifelkurs (2013), verpasste den Einzug in Q3 und startete von Platz 11 in das Rennen, in dem Lewis Hamilton mit seinem 91. Grand-Prix-Sieg den Rekord von Michael Schumacher egalisierte. Charles Leclerc wurde von einer merkwürdigen Reifenstrategie um ein besseres Ergebnis als Rang 7 betrogen. Sebastian Vettel fuhr chancenlos auf Platz 11 – eingerahmt von je zwei Ferrari-Kundenteams (Haas und Alfa Romeo) auf den Plätzen 9/10 und 12/13. 🏁

RENNERGEBNISSE

9. AUGUST, GP 70 JAHRE F1 (SILVERSTONE)

- 1. Max Verstappen | Aston Martin Red Bull RB 16
- 4. Charles Leclerc | Ferrari SF1000
- 12. Sebastian Vettel | Ferrari SF1000

16. AUGUST, GP SPANIEN

- 1. Lewis Hamilton | Mercedes-AMG F1 W11
- 7. Sebastian Vettel | Ferrari SF1000
- A. Charles Leclerc | Ferrari SF1000

30. AUGUST, GP BELGIEN

- 1. Lewis Hamilton | Mercedes-AMG F1 W11
- 13. Sebastian Vettel | Ferrari SF1000
- 14. Charles Leclerc | Ferrari SF1000

6. SEPTEMBER, GP ITALIEN

- 1. Pierre Gasly | AlphaTauri AT 01
- A. Charles Leclerc | Ferrari SF1000
- A. Sebastian Vettel | Ferrari SF1000

12. SEPTEMBER, GP TOSKANA

- 1000. GP DER SCUDERIA FERRARI
- 1. Lewis Hamilton | Mercedes-AMG F1 W11
- 8. Charles Leclerc | Ferrari SF1000
- 10. Sebastian Vettel | Ferrari SF1000

27. SEPTEMBER, GP RUSSLAND

- 1. Valtteri Bottas | Mercedes-AMG F1 W11
- 6. Charles Leclerc | Ferrari SF1000
- 13. Sebastian Vettel | Ferrari SF1000

11. OKTOBER, EIFEL-GP (NÜRBURGRING)

- 1. Lewis Hamilton | Mercedes-AMG F1 W11
- 7. Charles Leclerc | Ferrari SF1000
- 11. Sebastian Vettel | Ferrari SF1000

AUSSTEHENDE LÄUFE ZUR FIA FORMEL-1-WM 2020

- 25. Oktober | Großer Preis von Portugal | Portimao
- 1. November | Großer Preis der Emilia Romagna | Imola
- 15. November | Großer Preis der Türkei | Istanbul
- 29. November | Großer Preis von Bahrain | Sakhir
- 6. Dezember | Großer Preis von Sakhir | Sakhir
- 13. Dezember | Großer Preis von Abu Dhabi | Yas Marina

Ferrari 430 Scuderia 16M | EZ 1/2011 | 18.800 km | 375 kW (510 PS) | 329.900 €



Wir bieten Ihnen hier einen hervorragenden und einzigartigen Scuderia 16M Spider! Das sehr seltene schwarz, mit den einmaligen italienischen Tricolore Streifen, gepaart mit den authentischen goldenen Felgen, machen diesen 16M zu einem absoluten Unikat! Der Wagen befindet sich in einem hervorragenden Zustand. Es wird attestiert, dass der Wagen keinen Rennstrecken-Einsatz hatte. Die Bremsen sind zu 84% gut, die Kupplung zu 82%! Topwerte für den Kilometerstand. Das Wartungsheft wurde jährlich bei Ferrari geführt, die letzte Wartung ist 83 Kilometer her (2018). Der Wagen erhält zur Auslieferung eine neue Wartung, HU/AU, 12 Monate Garantie und neue Reifen! Der Wagen ist Erstlack und somit natürlich unfallfrei!



Zum 1000. Grand Prix der Scuderia Ferrari steuerte der Autor eine Skizze aus seinem Archiv bei. Die rechte Seite des Vettel-Helms zierte die CAD-Zeichnung eines aktuellen Rennwagens. Rechte Seite: Sebastian Vettel und Jens Munser besprechen im Motorhome der Scuderia Ferrari die umgesetzten Ideen. Unten arbeitet Munser vor Saisonbeginn an einem Helm für Sebastian Vettel, der letztendlich in Monza zum Einsatz kam. Darunter noch weitere Prototypen für Sebastian Vettel.



DER KÖNIG DES HELMDESIGNS

PORTRAIT JENS MUNSER



In einer Formel 1, in der es immer weniger Piloten ohne Helm auf das Podium und damit ins Fernsehen schaffen, gewinnt das Helmdesign immer mehr an Bedeutung. Ein Mann aus Niedersachsen hat sich mit seiner Arbeit in diesem Bereich zum Platzhirsch der Szene entwickelt. Über ein Drittel des Feldes setzt auf Jens Munser.

TEXT: LARS BERINGER BILDER: MUNSER, BERINGER, FERRARI



Mal ehrlich: Wie viele Fahrer der aktuellen Formel 1 würden Sie auf der Straße wiedererkennen? Zu Gesicht bekommt man als Fernsehzuschauer seit Jahren fast nur die sechs Piloten der drei Top-Teams. Alle übrigens Protagonisten sieht man zwar hundertfach durch's Bild sausen, erkennt aber, anders als bei den meisten Sportarten, lediglich ihre Helme. Daher sind diese nicht nur im Fall der Fälle mit ihren Sicherheitseigenschaften von Bedeutung, sondern auch der einzig mögliche Ausdruck der eigenen Persönlichkeit. An dieser Stelle kommt Jens Munser ins Spiel. Der Mann aus Salzgitter ist eine Art Platzhirsch der Helmdesigner und -lackierer für das Starterfeld. Sieben der 20 Stammpiloten vertrauen die Flächen zwischen und unter den vorgeschriebenen Sponsorenlogos dem 50-Jährigen aus Niedersachsen an.

Los ging es mit dem Helmdesign für den Vater zweier Kinder mit 19 Jahren als Motocross-Fahrer. Die Designs seiner eigenen Helme überzeugten seine Konkurrenten so, dass sie ungeachtet der Rivalität auf der Strecke bei ihm Aufträge abgaben. Der Luftdruck für das erste Airbrush kam noch aus einem alten Autoreifen, doch der erste Kompressor ließ nicht lange auf sich warten. Schnell bemerkte Munser, dass zu viele Zweiradfahrer, die nicht selten Totenköpfe oder Knochen verlangten, mit ihren Wünschen nicht seine Vorstellungen von Design teilten.

Anders sah es im Kartsport aus, wo nicht nur mehr Geld im Spiel war, sondern wo er 1995 auf den damals achtjährigen Sebastian Vettel aufmerksam wurde. Gemeinsam mit dessen Ausstatter Arai, einem Helmhersteller aus Japan, wurde ein Geschäftsmodell für Deutschland aufgebaut, da es sonst nur in England eine gute Adresse für dieses Thema gab. Aus dem Nebenjob wurde eine Vollzeit-Passion für den damals 25-Jährigen, als der seine Anstellung als Elektroniker bei VW in Salzgitter kündigte. Die Firma JMD, Jens Munser Designs, erlebte ihre Gründung.

Wenig später kamen die Japaner von Arai über Deutschland-Importeur Peter Bürger auf ihn zu, weil sich der 32-fache Formel-1-Starter Toranosuke Takagi ein Finish in Chrom

wünschte, das die Asiaten nicht realisieren konnten. Munser bekam es hin! Der nächste Ruf kam mehr oder weniger aus der Nachbarschaft: Der Helmhersteller Schubert aus Braunschweig war mit Nick Heidfeld als Partner in den Formelsport eingestiegen. Nach seinem Lackierer gefragt, brachte dieser Jens Munser ins Spiel, der zufällig nur 30 km entfernt in Salzgitter saß.

Über den Mönchengladbacher Heidfeld entstand in der Folge der Kontakt von Schubert und JMD zu Ralf Schumacher. Als die Braunschweiger dann auch noch den leichtesten Formel 1 Helm auf dem Markt platzierten, wurde der damals bereits dreimalige Weltmeister Michael Schumacher zunächst auf den Kopfschutz und dann auch auf Jens Munser aufmerksam. Ab dem zweiten Rennen der Saison 2001 wurde er dankbarer Abnehmer. Das JMD-Team brachte in den Folgejahren immer neue Gestaltungsideen ein, doch die sieben Sterne, die Michael bereits zu Beginn seiner Karriere auf dem Helm trug, blieben bis zum letzten Rennen erhalten und stehen heute für seine sieben Titel in der Königsklasse.



„DER HELM IST DIE
EINZIGE INDIVIDUELLE
AUSDRUCKSFLÄCHE
EINES FAHRERS.“



Gestalterisch austoben konnte sich Munser so richtig bei Sebastian Vettel, der 2007 in die höchste Motorsportklasse aufgestiegen war und ab 2009 für das extrovertierte Red Bull Racing Team fuhr. Dort waren die Designs aus Niedersachsen immer wieder Anlass für kurze Beiträge in der TV-Berichterstattung vor den Rennen. Ein Helm im Holzdesign oder einer, der aussah, als sei er aus Bronze, Helme mit LED-Beleuchtung und leuchtende Sponsorenlogos für Nachtrennen – die Kreativität schien keine Grenzen zu kennen und kein zweiter Fahrer konnte zu jener Zeit mit dem Heppenheimer mithalten, weder was die Speed anging, noch beim Helmdesign. Zwölf bis 16 Entwürfe wurden so pro Jahr für ihn realisiert.

Nach und nach wurde die Kundenschar immer illustrierter: Fernando Alonso, Nico Rosberg, Rubens Barrichello, Felipe Massa, Max Verstappen, Nico Hülkenberg, Daniel Ricciardo, Carlos Sainz, Giancarlo Fisichella, Mark Webber, Esteban Ocon, Daniel Kvyat, Sergey Sirotkin, Stoffel Vandoorne, Lando Norris und nicht zuletzt Mick Schumacher machten Munser zu ihrem Designer oder zumindest zum Lackierer, wenn ein bekanntes Grunddesign erhalten bleiben sollte.

Unter den Scuderia-Fahrern war ex-DTM-Champion und Ferrari-Testpilot Pascal Wehrlein der letzte neue Auftraggeber, der sich für seine Demorunden bei den Ferrari Racing Days 2019 am Nürburgring eine Kopfbedeckung gestalten ließ.

Klar ist jedoch, dass das 14-köpfige JMD-Team nicht von nur den Stars des Motorsports leben kann. Auch aus der DTM, der Formel 2 und 3 sowie aus den Klassen darunter kommen zahlreiche Aufträge herein, ebenso wie von privaten Kartfahrern und Teilnehmern des historischen Motorsports.

Dabei müssen die Kunden kein fertiges Design mitbringen. Dieses wird aufgrund von persönlichen Wünschen, die oft mit bestimmten Autos oder prägenden Ereignissen zu tun haben, gemeinsam erstellt und über eine Computersimulation zunächst vorstellbar gemacht, bevor abgeschliffen, abgeklebt, lackiert und poliert wird. Je nach Aufwand berechnet die Buchhaltung Kosten zwischen 800 und 2500 Euro zzgl. Mehrwertsteuer. Hinzu kommt ein Helm nach Wahl. Da geht es mit Karthelmen bei rund 400 Euro los und endet bei höchst anspruchsvollen Karbon-Konstruktionen mit Preisen bis 4800 Euro. 🏁

In Munsers Kabinett können beinahe alle denkbaren Farbtöne gemischt werden. Anspruchsvolle Privatiers lassen sich für Track Days nicht selten ihre Kopfbedeckungen analog zu ihrem Sportwagen lackieren.

INTERVIEW



Wie läuft der persönliche Kontakt zwischen Ihnen und den Fahrern?

J. Munser: Ich bin in der Regel bei den Tests vor Saisonbeginn. Da haben die Jungs oft mal einen freien Tag, wenn der Teamkollege gerade fährt. Dann wird viel über die bevorstehende Saison gesprochen. Danach läuft einiges über E-Mail und Messenger. Bei einzelnen Fahrern geht das über das Management, aber meistens im direkten Kontakt, weil es ihnen einfach wichtig ist, dass ihnen das Ergebnis gefällt. Bei Sebastian (Vettel, d. Red.) gab es auch schon spontane Planänderungen. Vom Tod Niki Laudas habe ich mitten in der Nacht erfahren und ihm gleich vorgeschlagen, etwas mit Bezug zu Niki zum bevorstehenden Monaco Grand Prix zu machen. So war ich dann ungewollt derjenige, der Sebastian die traurige Nachricht überbracht hat. Um acht Uhr früh hatten wir bereits alle Details entschieden. Noch am selben Abend, es war ein Dienstag, ging der fertige Helm per Express nach Monaco. Nachdem er noch kurz im Verteilerzentrum in Nizza hängen geblieben war, konnte Sebastian ihn pünktlich vor dem ersten freien Training am Donnerstag in Empfang nehmen. Die Konkurrenz hat in der Woche deutlich länger gebraucht.

Rubens Barrichello hat mir mal bei einem Termin fünf Minuten eingeräumt. Dann ist eine Art „Ideen-Pingpong“ entstanden, sodass wir letztendlich eine Stunde zusammensaßen.

Wie war die Zusammenarbeit mit Michael Schumacher?

J. Munser: Die Hype um ihn war eine ganz andere Hausnummer. Ich erinnere mich, wie er ins Motorhome ging und sich gleich eine Mensentraube am Eingang bildete. Kurz darauf rief mich sein Betreuer zu ihm und ich musste mich aus der letzten Reihe bis zur Tür durchkämpfen. Was die Helme angeht, war er – wie immer – ganz akribisch und perfektionistisch. Sammler haben zum Beispiel immer gern eine dicke Schicht Klarlack auf ihren Helmen – für den perfekten Glanz. Bei Michael musste er immer ganz dünn sein, um möglichst jedes überflüssige Gramm zu vermeiden. 25 Gramm Lack waren bei ihm der Rekord, normal sind 35 bis 60.

Meinen Erstkontakt mit ihm hatte ich am Telefon. Ich war gerade in Salzgitter im Baumarkt, als das Willi Weber Management mich auf dem Handy anrief und zu ihm durchstellte. Das passierte am Höhepunkt seiner Popularität. Immer dann, wenn ich heute an der Stelle zwischen den Regalen vorbei gehe, muss ich daran denken.

Nach einem wahren Feuerwerk von kreativen Ideen war ein Motivwechsel zwischen 2015 und 2019 auf ein Rennwochenende pro Jahr beschränkt. Nun ist wieder alles erlaubt. Wie haben die Piloten reagiert?

J. Munser: Lando Norris hat schon konkrete Pläne, aber bei Sebastian bleibt es weitgehend bei seinem weißen Design mit den deutschen Farben als Wiedererkennungsfaktor. Bei ihm, Lando Norris und bei Max Verstappen gibt es nur für einzelne Rennen etwas Besonderes. Auf jeden Fall finde ich es gut, dass die Beschränkungen aufgehoben wurden, denn der Helm ist das einzige, was der Fahrer als individuelle Ausdrucksfläche noch hat.

Wie ist es zur Zusammenarbeit mit Mick Schumacher gekommen?

J. Munser: Wie der Vater, so der Sohn. Sabine Kehm managt beide, und mit ihr stimme ich die Projekte seit Jahren ab. Als Mick zum Beispiel kürzlich beim 1000. Grand Prix von Ferrari im F2004 seines Vaters gefahren ist, hatte ich lange vorher einen Auftrag für einen Helm mit Michaels 2004er Design und den aktuellen Sponsoren bekommen.

Was erwartet denn einen unbekanntem Motorsportler oder Sammler im Hause JMD?

J. Munser: Für Sammler bieten wir eine Fülle von möglichen Repliken an. Neu sind auch exklusive Memorabilien für Wand oder Vitrine sowie Miniaturen. Motorsportler scheuen oft den Griff zum Telefonhörer, weil sie meinen, sie müssten mir ein vollständiges Konzept vortragen. Das ist überhaupt nicht erforderlich. Nach ein paar bewährten Fragen habe ich schnell eine Vorstellung, wie ich diese Menschen mit Farben und Formen begeistern kann. Das endgültige Design entsteht dann in einem gemeinsamen Prozess und wird bei einigen Kunden sogar noch über Jahre und mehrere Helme hinweg weiterentwickelt.

Künftig wollen wir mit weniger verspielten Formen arbeiten und wieder mehr klare und ausdrucksstarke Designs mit hohem Wiedererkennungswert gestalten – viele Effekte und kleine Ideen, aber mit einem charakteristischen Grundkonzept, das zum Fahrer passt! 🏎️



Oben: Besprechung eines neuen Designs für einen Privatkunden. Auf dem Tisch ein Alonso-, im Hintergrund ein Hülkenberg-Helm. Unten zwei „echte Schumis“ aus dessen Zeit bei Ferrari und Mercedes.



A blue Ferrari sports car is shown from a low-angle, front-quarter perspective, driving on a winding asphalt road. The road curves to the right and is flanked by lush green vineyards and trees. The background is slightly blurred, suggesting motion. The sky is bright and clear.

LA NUOVA DOLCEVITA

Mit dem hinreißend gezeichneten Roma will Ferrari das unbeschwerte Lebensgefühl der 50er und 60er Jahre neu interpretieren. Der jüngste GT kommt allerdings mit V8 statt wie üblich bei den Reisesportlern von Ferrari mit V12. Doch das ist kein Manko.

TEXT: ROLAND LÖWISCH, FOTOS: FERRARI, LÖWISCH



VON WEGEN
PORTOFINO MIT
FESTEM DACH:
70% VON CHASSIS
UND KAROSSERIE
SIND NEU





Die Signora nervt. Lorient hätte gesagt: „Sie quatscht uns ins Telefon.“ Tatsächlich sind wir an den Straßenrand gefahren, um einen Telefonanruf anzunehmen, weil wir das Handy nicht mit dem Auto vernetzt haben. Und jedes Mal, wenn wir „FERRARI“ sagen (zum Beispiel auf die Frage, was wir denn gerade fahren), wird die digitale Sprachassistentin wach und funkt uns ins Gespräch. Dabei soll sie nur ertönen, wenn man deutlich „CIAO FERRARI“ formuliert. Die Software sei bei diesen frühen Testwagen eben noch nicht ganz da, wo man hinwolle, entschuldigt sich Ferrari – ok, kapiert. Trotzdem werden wir kurz boshaft und probieren es mit „FERRY!“. Aber diesmal bleibt die Dame still. Immerhin. Reicht

ja, wenn der Rest des Wagens tut, was er soll: befördern, begeistern, beglücken. Es sei vorweggenommen: Der Roma kann das.

EINE FRAGE DER PROPORTIONEN

Hinein ins moderne schöne Leben mitten im Barolo-Land, wo Ferrari den Roma aufgrund herrlich kaputter Straßen, toller wilder Kurven, pittoresker Dörfer und malerischer Weinterrassen präsentiert. Maranello gab dem Hauptstadtauto tatsächlich den Untertitel „La Nuova Dolce Vita“ mit auf den Weg. Das klingt gewaltig – genauso wie der Anspruch, mit dem Auto rund 70 Prozent neue Kunden zu gewinnen, von denen viele noch nie vorher einen Sportwagen besaßen. Apropos 70 Prozent: Im Vergleich zum Portofino sind 70 Prozent

Der serienmäßig stets in Wagenfarbe lackierte Kühlergrill prägt das ungewöhnliche neue Ferrari-Gesicht des Roma.



von Chassis und Karosserie neu, die Steifigkeit soll sogar um über 100 Prozent besser sein.

Da Sportwagen nach wie vor zuerst über die Optik verkauft werden, hat sich die Ferrari-Designabteilung mächtig ins Zeug gelegt. Da wäre schon mal die „Sharknose“, die Haifischfront, mit dem stets in Autofarbe lackierten Grill. Tief geduckt und ohne große Belüftungslöcher in der Front schnuppert der Roma am Asphalt, als wäre Sozialverträglichkeit die neue Prämisse.

Das Design lebt von fließenden Formen ohne Aufmerksamkeit heischende Sicken, Kanten, Ecken, Unterbrechungen oder hitzebedingt notwendigen Kühllöffnungen. Hinten beendet ein wunderschönes schräges Heck mit überraschenden viereckigen Schlussleuchten das Gesamtkunstwerk. Die Proportionen stimmen perfekt, mit der langen Schnauze und dem kurzen Heck. Ein Schelm, wer beim Roma an die glücklich machenden Linien eines 250 Lusso oder 365 GT4 2+2 denkt.

Und jetzt endlich: einsteigen. Der „Türgriff“ wird wörtlich eingedrückt, wobei eine genau passende Kunststoffschale

innen jedes Fingerklemmen vermeiden soll. Einmal geentert und problemlos eine wunderbare Sitzposition im beleierten Gestühl gefunden, stellt man mittels Mini-Touchpad die Außenspiegel ein. Und beschäftigt sich dann mit dem HMI, dem „Human Machine Interface“. So nennt Ferrari sein Cockpitkonzept, inzwischen bekannt aus dem Ferrari SF90 Stradale. Kurz zusammengefasst: Alle wichtigen Bedienungen finden sich im Lenkrad, damit der Pilot möglichst wenig abgelenkt wird. Das gelingt uns anfangs kaum, dafür ist das Konzept zu neu.

DIE WICHTIGSTEN BEDIENEINHEITEN

Zunächst der „Starterknopf“, der kein Knopf ist, sondern nur ein Feld unten am Lenkrad. Einmal drücken: HMI erwacht zum Leben (frei übersetzt: Zündung an), zweimal drücken: Motor starten. Rechts darüber wartet das Manettino auf Arbeit. Das besitzt erstmals in einem Ferrari-GT mit „Wet“, „Comfort“, „Sport“, „Race“ (neu) und „ESC aus“ fünf Stufen. Bei „Sport“

Das intelligente Human Machine Interface und ein volldigitales Display laden an langen Winterabenden zum Erkunden der unzähligen Konfigurationsmöglichkeiten ein.





und „Race“ kann man das Schalterchen auch noch drücken, dann gibt sich das Fahrwerk etwas gnädiger bei schlechten Straßenbelägen. Dritter im Bunde ist ein kleines Touchpad rechts am Lenkrad, dort steuert man die zentralen Anzeigen des 16-Zoll-Kombiinstrumentes. Drei digitale Darstellungsformen bilden die Grundlage, wobei zum Beispiel das Navi-Bild auf die volle Größe gezogen werden kann oder der Drehzahlmesser entweder klassisch rund in der Mitte thront oder als halbrunder Bogen auf der oberen Displayhälfte. Die anderen Schalter bedienen unter anderem Tempomat, Scheibenwischer, Telefon, die eingebaute Quatschtante (siehe oben) und natürlich, wie schon bei anderen Ferrari, die Blinker.

Starten wir endlich den 3,9-Liter-Biturbo-V8. Jetzt hat Ferrari den seit Jahren mit Preisen ausgezeichneten Dauerbrenner dank geschärfter Nockenwellen auf 620 PS gepusht, was 20 Pferdchen mehr sind als im Portofino, mit dem der Roma 30 Prozent von Chassis und Karosserie teilt. Mit 760 Newtonmetern weisen beide Mara-

nellesen aber genau das gleiche maximale Drehmoment auf. Und beide sind null elektrisiert.

Macht nichts, denn ein tiefes Röhren elektrisiert uns auf alte Art und beweist den Starterfolg. So schön die Karosserie gelungen ist, so schön ist der Sound, der sich beim Fahren kaum verändert, stets in der Bass-Liga bleibt und dezentes Brabbeln beim Zurückschalten erlaubt. Ferrari hat sich Nachschalldämpfer gespart, der Gegendruck in den Endrohren ist gering, ovale Umgehungsventile verbessern den Klang. Man könnte fast glauben, die tiefen Frequenzen beruhigen Fahrer wie Passanten gleichermaßen.

Gut, dass uns Ferrari auf die Besonderheit der italienischen Straßen rund um Pollenza hinweist: Der Asphalt hat ein Grip-Niveau wie Eis. Wir beginnen mit Vorsicht und „Wet“-Modus, obwohl ist schnell herausstellt, dass auch „Race“ hier verdammt viel Spaß machen kann, wenn man es mit der angetriebenen Hinterachse nicht übertreibt. Auf die Regelelektronik ist eben Verlass.



MODERNSTE ANTRIEBSTECHNIK

Das Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe, das auch schon im SF90 arbeitet (hier allerdings inklusive Rückwärtsgang - der Supersportler rollt nur rein elektrisch zurück) ist sechs Kilo leichter als das frühere Siebenganggetriebe - ein tolles Bauteil. Im Automatikmodus (gewählt wird per Schieberegler auf der Mittelkonsole, optisch an den offenen Schaltkulissen vergangener Kultmodelle orientiert) sucht sich das Getriebe gerne niedrige Drehzahlen, das spart Sprit und manchmal auch Nerven. So sorgt es zum Beispiel dafür, dass man eine kleine innerdörfliche Bergaufpassage bei rund 900 Umdrehungen im 7. Gang mit 45 km/h nehmen kann. Wenn das nicht zeitgemäß ist!

Fordert man es per Kickdown, schaltet es superschnell zurück und lässt je nach vorgewähltem Fahrmodus das Heck schwänzeln wie bei einem aufgeregten Ge-

cko. Als Sportfans wechseln wir daher bald auf den manuellen Modus. Die Gangwechsel erfolgen schneller als ein Augenblinzeln, dank des neuen Variable Boost Managements wird dabei das Drehmoment gesteigert (im 7. und 8. Gang auf volle 760 Nm für verlustfreie Performance und hohe Effizienz).

An die fehlende „P“-Stellung muss man sich übrigens gewöhnen: Die wird ausschließlich automatisch eingelegt, wenn man den Motor abschaltet. Um den Wagen bei laufender Maschine zu sichern, muss man die elektronische Handbremse „ziehen“ - die aber erst dann greift, wenn man den Fuß von der Hauptbremse nimmt.

Die wunderbare direkte Lenkung lässt den knapp 1,5 Tonnen schweren Wagen leichtfertig durch Italiens Weinlandschaft Langhe-Roero jagen. Das dürfen wir so schreiben, weil hier eigentlich jeder viel schneller fährt, als irgendein verwittertes Schild erlaubt (es sei denn, er hat einen Fiat Panda, der irgendwelchen frühreifen



TECHNISCHE DATEN FERRARI ROMA

MOTOR

Layout: 90° V8

Hubraum: 3855 cm³

Leistung: 620 PS [456 kW] bei 5750-7500/min

Max. Drehmoment: 760 Nm bei 3000-5750/min

Gemischaufbereitung: elektronisch geregelte Kraftstoffeinspritzung, zwei Abgasturbolader

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb: Hinterrad

Getriebe: 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit: über 320 km/h

0-100 km/h: 3,4 s

0-200 km/h: 9,3 s

ABMESSUNGEN

Länge: 4656 mm

Breite: 1974 mm

Höhe: 1301 mm

Radstand: 2670 mm

Kofferraumvolumen: 272-345 Liter

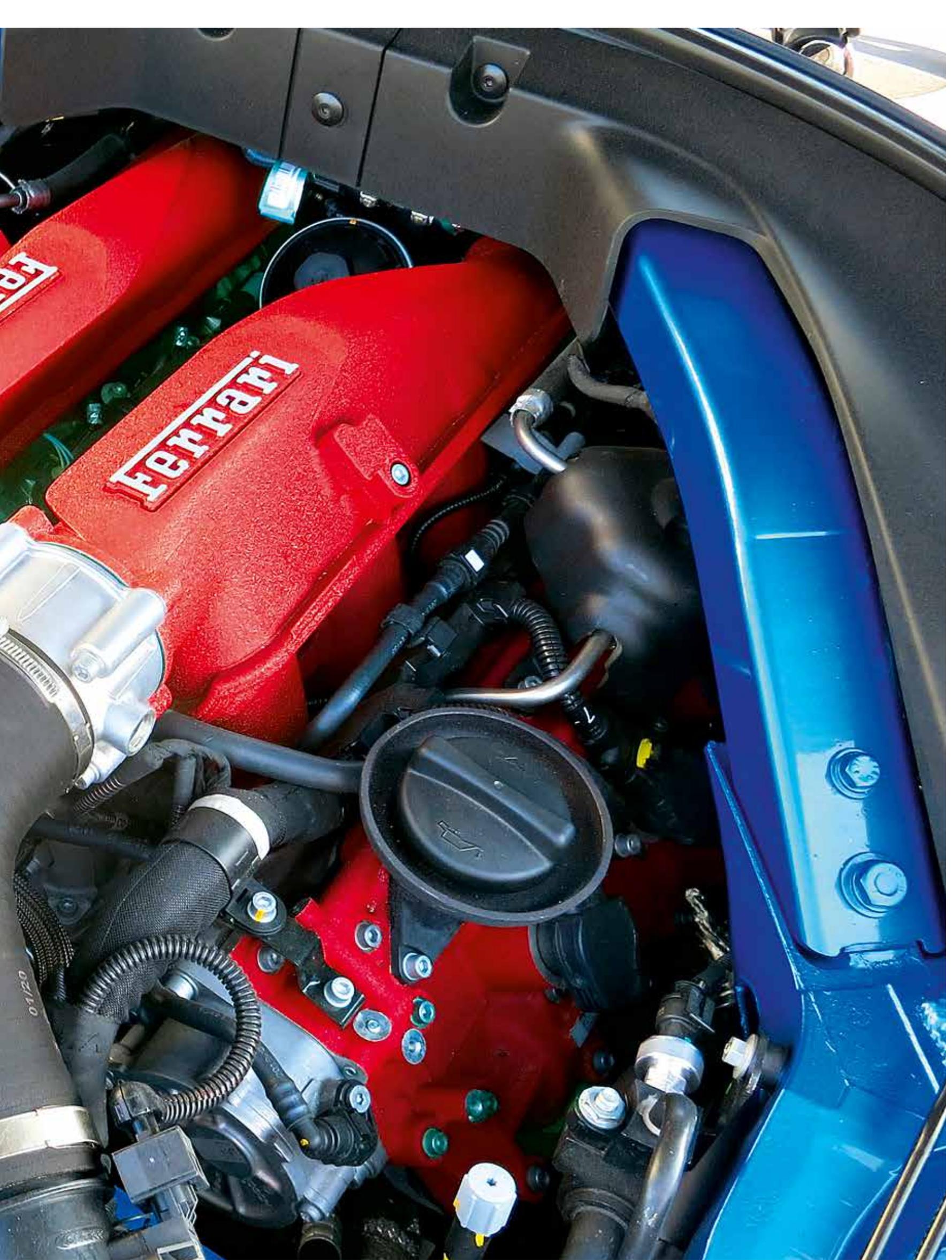
Trockengewicht: 1472 kg

Leistungsgewicht: 2,37 kg/PS

Preis: ab 194.459 EUR



DER 3,9-LITER-BITURBO-V8
WIRD SEIT JAHREN
MIT AUSZEICHNUNGEN
ÜBERHÄUFT.
VÖLLIG ZURECHT.



Nebbiolo in seinen winzigen Brennkammern abfackelt). Dabei kommt es im Roma gar nicht ständig auf maximale Leistung und maximales Tempo an: Geschenkt sind die 3,4 Sekunden auf 100 km/h; geschenkt, dass der Sprint in nur 0,1 Sekunden schneller vonstatten geht als beim Portofino; geschenkt die 9,3 Sekunden auf 200 km/h. Das hier ist ein GT, ein Reisewagen für Zwei (tatsächlich sind die schönen Rücksitze trotz Radstand von 2670 Millimetern für niemanden gedacht, deswegen nennt sich das Auto ja auch „2+“ und nicht 2+2“). Hier geht es um perfekte Sitze, die auch auf langer Strecke nicht ermüden, um die wunderbare Mittelkonsole im Stile eines Ferrari 400 GT, um dieses geniale Fahrgefühl bei einem Transaxle-Auto wie dem Roma, das mit herrlich ausgewogener Balance überzeugt, um Genuss bei allem, was einen umgibt.

Und während wir dem Barolo auf die Trauben und dem Nutella auf die Haselnüsse gucken, tanzt hinten ein im Stand unsichtbarer kleiner Heckflügel, sortiert Luftströme in zwei möglichen Anstellwinkeln und bequemt sich auch bei einer Vollbremsung aus seiner Ruhestellung. Er soll für 95 Kilo Abtrieb bei 250 km/h sorgen und erhöht dabei den Luftwiderstand trotzdem nur um vier Prozent.



ANGENEHM RUND IM ABGANG

Leider geht auch der perfektste Dolce-Vita-Tag irgendwann zu Ende, was wir mit einem Druck auf den winzigen elektrischen Türöffner besiegeln, um uns problemlos aus dem Wagen in für Ferrari ungewöhnlichem, aber durchaus passendem „Blu Corsa“ zu schälen. Den man auch noch halbwegs elegant entern kann, wenn man schon längst von den Zinsen seiner Immobilien lebt und kalorienreiches Essen nicht mehr wegen der Enge eines zu klein ge-





La Nuova Dolce Vita:
 Autor Roland Lö-
 wisch hätte gerne
 noch ein paar Kilo-
 meter im Ferrari
 Roma drangehängt.

wählten, aber jugendlich wirkenden Sportwagen dankend ablehnt. Mit einer Preisempfehlung von knapp 195.000 Euro sucht der Roma die Nähe zur Konkurrenz, womit sich auch gleich die Frage beantwortet, warum es diesen herrlichen GT nicht mit einem Zwölfzylinder gibt?

Traditionell glänzten die Frontmotor-GT bei Ferrari diesbezüglich mit Vollausrüstung, erst den GTC4Lusso gab es als „T“ wahlweise auch mit 610 PS starkem V8. Verabschiedet sich Ferrari also schrittweise vom von einigen Kritikern nicht mehr als zeitgemäß angesehenen Zwölfzylinder? Ferraris Marketing-Spezialist Marco Bai antwortet so knapp wie präzise: „Bei Ferrari bekommt auch weiterhin jeder das für ihn passende Auto.“

Frei nach Augustinus von Hippo: Roma hat gesprochen, der Fall ist beendet. 

COLLEZIONE ECCEZIONALE



DIE WUNDERBARE FERRARI- SAMMLUNG DES MICHAL KORECKÝ

KNAPP 30 AUTOMINUTEN VOM HISTORISCHEN ZENTRUM DER TSCHECHISCHEN HAUPTSTADT PRAG ENTFERNT GIBT ES NOCH WEITERE SEHENSWÜRDIGKEITEN ZU BESTAUNEN. KEINE TAUSENDJÄHRIGEN GEBÄUDE, STATUEN ODER PARKANLAGEN, GANZ IM GEGENTEIL. ES SIND EHER ARTEFAKTE DER NEUZEIT, MAXIMAL 70 JAHRE ALT, DIE MEISTEN JEDOCH DEUTLICH JÜNGER. DIE REDE IST HIER VON MICHAL KORECKÝS SAMMLUNG. DAS MUSEUM (WENN MAN ES SO NENNEN WILL), IN DEM DIE EXPONATE UNTERGEBRACHT SIND, IST AUCH EHER MODERN GEHALTEN, MIT EINEM SAGENHAFTEN BLICK VON DER DACH-TERRASSE. ABER ES IST VOR ALLEM EINES: GUT VERSTECKT. WAHRSCHEINLICH WEISS SELBST DER BRIEFTRÄGER NICHT, WAS SICH HINTER DEN MAUERN VERBIRGT.

TEXT: KEITH BLUEMEL, BILDER: PETR MICHÁLEK





LA COLLEZIONE

Die Sammlung von Michal Korecký besteht aus fast sechzig Ferrari aus über sechzig Jahren, und die Bandbreite reicht vom 212 Inter bis zum LaFerrari Aperta. Die Autos sind nicht einfach untergestellt, sondern werden in einer Art modernem High-Tech-Amphitheater präsentiert. Der Zugang zu dem unscheinbaren kubischen Gebäude erfolgt durch eine normale, grau lackierte Tür in einer weiß getünchten Wand neben einem kleinen Parkplatz. Der Weg führt durch eine schmucklose Garage zu einer Bibliothek, und jetzt erst dämmert dem Besucher, worauf er sich hier eingelassen hat. Die Wände stehen voller Regale mit Ferrari-Büchern und allerlei Devotionalien, daneben eine rote Leder-Sitzgruppe mit einem Glastisch auf einem Motorblock.

Das Theater beginnt, sobald die Vorhänge an der dem Eingang gegenüberliegenden Wand beiseite gezogen werden und eine riesige Glasfront erscheint, deren Tür auf einen Balkon führt. Der Blick fällt in ein weites Dunkel, das vom Schein der Bibliotheksbeleuchtung nur schwach erhellt wird. Aber dann ...

Ein Beamer projiziert einen offiziellen Ferrari-Werbefilm an die große weiße Fläche der Stirnwand, und im Widerschein der bewegten Bilder glaubt man auf dem Boden der offenbar riesigen Halle Skulpturen mit fließenden Formen zu erkennen. Kaum ist der Film zu Ende, geht langsam das Saallicht an, und nun erkennt der Betrachter eine ganze Reihe von Ferrari-Sportwagen und GTs, fein säuberlich aufgereiht in einem weiten Halbkreis entlang der geschwungenen Hallenwand. Davor

Große Klassiker stehen einträchtig neben modernen Gran Turismo-Sportlern: Oben ein 365 GTC neben einem 365 GTB/4 Daytona, oben rechts ein Dino 206 GT und ein Dino 246 GTS, unten rechts ein 250 GT Cabriolet Pininfarina und ein 250 GT Lusso.



DER COMMENDATORE
BETRACHTET DIE SZENE MIT
GROSSER GENUGTUUNG



DAS THEATER BEGINNT, SOBALD DIE VORHÄNGE BEISEITE GEZOGEN WERDEN

leuchtet ein riesiges Scudetto vom makellos gewienerten Boden. Sechzehn Autos zählt man im Geiste durch, von einem 365 GT/4 BB ganz links bis zu einem 288 GTO ganz rechts, daneben ein stockwerkhohe Schwarzweißbild mit dem Konterfei von Enzo Ferrari, dem Comendatore. Zwischen den genannten „Eckpunkten“ befinden sich jede Menge seltene und begehrenswerte Modelle wie zum Beispiel ein eleganter blassgoldener 400 Superamerica, ein ebenso lackierter 275 GTS sowie ein silberner 250 GT Lusso. Am modernen Ende des Spektrums stehen ein LaFerrari Aperta und ein 458 GTE, der Le-Mans-Sieger von 2014 in der Klasse LMGTE-Pro, komplett mit Siegespokal.

Ein waschechter Le-Mans-Sieger ist der 488 LMGTE-Pro von 2014, ein Prunkstück in Michal Koreckýs Sammlung. Oben rechts ein quasi aktueller 488 Challenge.

DIE GROSSE SHOW

Doch dies ist erst der Beginn der Michal Korecký Show! Langsam beginnen sich einige Wagen emporzuheben: Sie stehen auf hydraulisch betriebenen Hebebühnen, und nun tauchen aus der Ebene darunter weitere Ferrari auf. Es sind dies meistens modernere Typen, doch befinden sich auch zwei Dinos darunter, ein früher 206 GT und ein 246 GTS in US-Version. Und schon geht es weiter mit der Präsentation der nächsten Etage, während sich die darüber liegenden Ebenen fast geräuschlos in Richtung Hallendecke bewegen.

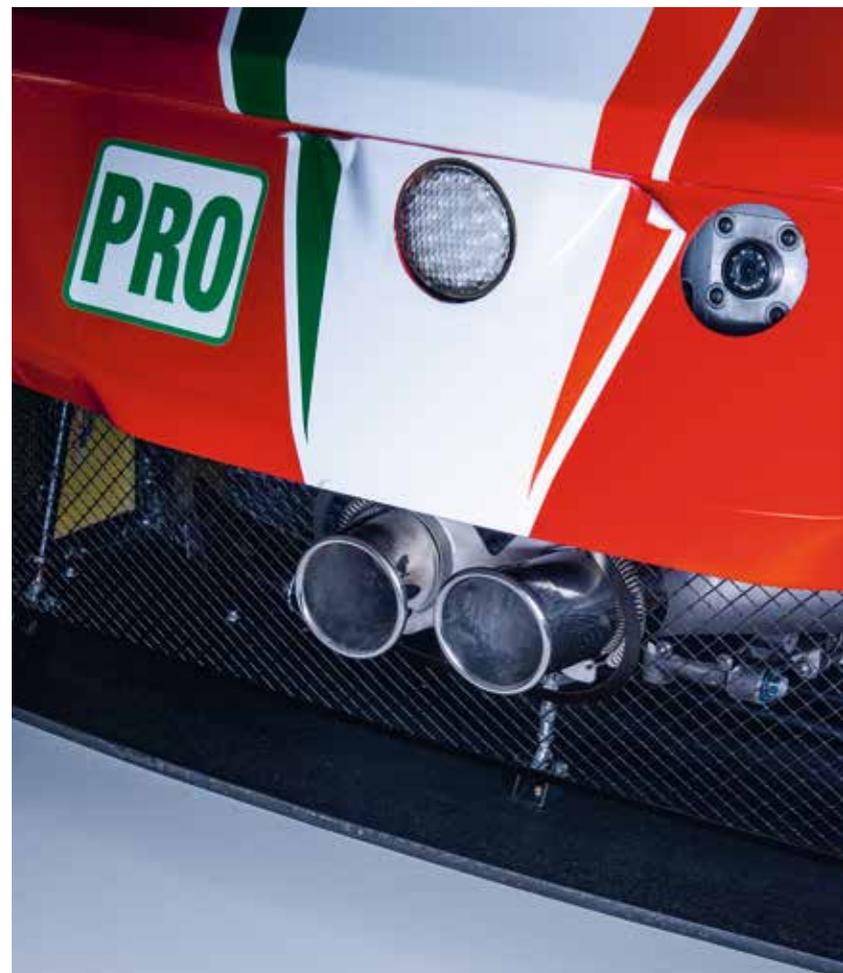
Die dritte Etage birgt besondere Spezialitäten wie zum Beispiel einen 599 GTB





Fiorano HGTE in der Alonso-Edition und einen 599 GTO, zusammen mit einer grimmig dreinblickenden schwarzen Supersportwagen-Kreation, die jederzeit als Dienstwagen für Darth Vader durchgehen würde. Dabei handelt es sich um den F150 Proto MP2, einen der Werksprototypen für den LaFerrari. Es gibt noch einen zweiten solchen Prototypen, gelb lackiert und dem späteren Original schon sehr viel näher: den F150 Proto PS6. Abgerundet wird die Gruppe durch zwei bemerkenswerte Exemplare aus dem Personalisierungs-Programm „Tailor Made“. Der metallicblaue 812 Superfast erinnert an den 365 GTB/4 und der 488 Pista reflektiert das Lackierschema des Le-Mans-Klassensiegers von 2014.

Neben den wundervollen, selbstverständlich ausnahmslos von Ferrari Classiche zertifizierten Fahrzeugen umfasst die Collezione Michal Korecký unzählige wertvolle Bücher, Prospekte und Zeitschriften zum Thema Ferrari, darunter Scuderia-Ferrari-Magazine aus den 1930er Jahren, sowie jede Menge Bedienungsanleitungen, Verkaufsbroschüren, Miniaturmodelle und Memorabilia.





„DIE FRÜHEN FERRARI WAREN
DAFÜR GEMACHT, IM ALLTAG
UND AUF DER RENNSTRECKE
EINGESETZT ZU WERDEN.“





Knapp sechzig Autos beanspruchen eine Menge Platz. Ein ausgeklügeltes Hebebühnen-Konzept lässt die zwei unteren Etagen unsichtbar im Hallenboden verschwinden

LA COLLEZIONE MICHAL KORECKÝ

Ferrari 212 Inter	Fgst.-Nr. 0279 EU
Ferrari 250 GT Boano	Fgst.-Nr. 0633 GT
Ferrari 250 GT Cabriolet	Fgst.-Nr. 1881 GT
Ferrari 400 SA	Fgst.-Nr. 4679 SA
Ferrari 250 GT Lusso	Fgst.-Nr. 4851 GT
Ferrari 275 GTS	Fgst.-Nr. 07989
Ferrari 275 GTB	Fgst.-Nr. 08457
Dino 206 GT	Fgst.-Nr. 00274
Dino 246 GTS (US Version)	Fgst.-Nr. 04084
Ferrari 365 GTC	Fgst.-Nr. 12271
Ferrari 365 GT/4 BB	Fgst.-Nr. 18349
Ferrari 365 GTB/4 Daytona	Fgst.-Nr. 16919
Ferrari 308 GTB vetroresina	Fgst.-Nr. 19713
Ferrari GTB Turbo	Fgst.-Nr. 77367
Ferrari Testarossa	Fgst.-Nr. 75179
Ferrari GTO (288)	Fgst.-Nr. 52721
Ferrari F40	Fgst.-Nr. 84185
Ferrari F50	Fgst.-Nr. 105955
Ferrari Enzo	Fgst.-Nr. 129991
Ferrari 512 TR	Fgst.-Nr. 96356
Ferrari F512 M	Fgst.-Nr. 100082
Ferrari 550 Maranello Weltrekord	Fgst.-Nr. 120392
Ferrari 550 Barchetta	Fgst.-Nr. 124312
Ferrari 575 Superamerica	Fgst.-Nr. 144600
Ferrari 348 Challenge	Fgst.-Nr. 95425
Ferrari F355 Challenge	Fgst.-Nr. 107993
Ferrari 360 Challenge	Fgst.-Nr. 119347
Ferrari 430 Challenge	Fgst.-Nr. 159956
Ferrari 458 Challenge	Fgst.-Nr. 186910
Ferrari 458 Challenge EVO	Fgst.-Nr. 186406
Ferrari 488 Challenge	Fgst.-Nr. 230810
Ferrari 488 Challenge EVO	Fgst.-Nr. 255431
Ferrari F430 GT	Fgst.-Nr. 2422
Ferrari 458 GT	Fgst.-Nr. 2878
Ferrari 458 Grand AM	Fgst.-Nr. F 142 GT3*3448*G-AM
Ferrari 488 GT 3	Fgst.-Nr. F 142M GT3*4232*
Ferrari 488 Spider Tailor Made	Fgst.-Nr. 220265
Ferrari 488 Pista N 51	Fgst.-Nr. 250558
Ferrari 599 GTO	Fgst.-Nr. 182350
Ferrari F355 GTS Fiorano	Fgst.-Nr. 111557
Ferrari 360 Challenge Stradale	Fgst.-Nr. 136630
Ferrari 430 Scuderia	Fgst.-Nr. 162008
Ferrari F430 Scuderia Spider 16M	Fgst.-Nr. 168291
Ferrari 599 GTB HGTE 60F1 Alonso	Fgst.-Nr. 187668
Ferrari 599 SA Aperta	Fgst.-Nr. 178230
Ferrari 458 Speciale	Fgst.-Nr. 212392
Ferrari 458 Speciale Aperta	Fgst.-Nr. 212685
Ferrari F12 tdf	Fgst.-Nr. 217360
Ferrari F150 Proto PS6	Fgst.-Nr. 198004
Ferrari F150 Proto MP2	Fgst.-Nr. 188141
LaFerrari Aperta	Fgst.-Nr. 222649
Ferrari California T Tailor Made	Fgst.-Nr. 220035
Ferrari F12 Berlinetta Tailor Made	Fgst.-Nr. 219695
Ferrari 812 Superfast Tailor Made	Fgst.-Nr. 252672
Ferrari GTC4 Lusso	Fgst.-Nr. 224416
Ferrari 488 Pista Aperta	Fgst.-Nr. 255113
Ferrari Monza SP 1	in Produktion
Ferrari SF90 Stradale	in Produktion
Ferrari 812 GTS	in Produktion

zusammengestellt von Keith Bluemel





„ICH LIEBE ES, MICH EINFACH
IN EINEN MEINER FERRARI
ZU SETZEN UND LOSZUFAHREN.“

BESITZERS WERK UND KURATORS BEITRAG

Die Sammlung wurde über einen recht langen Zeitraum zusammengetragen und ist nicht nur das Werk von Michal Korecký, sondern auch von Kurator Martin Klein, der mit dem gleichen Stolz und der gleichen Leidenschaft über die „Collezione“ spricht. Aber das Schlusswort gebührt natürlich dem Besitzer der knapp sechzig Preziosen: „Ferrari, das ist die unglaubliche Geschichte von unternehmerischem Mut, sportlichen Erfolgen und der Konstruktion der besten Sportwagen der Welt. Italienisches Design ist fantastisch, und ich würde sagen, Ferrari hat das beste Design. Aber das Erlebnis springt auf eine höhere Ebene, sobald man sich in einen Ferrari hineinsetzt und ihn fährt. Das ist der Grund, warum ich Ferrari sammle: Ein Ferrari ist einfach das beste Fahrgerät.“

Die frühen Ferrari waren dafür gemacht, im Alltag und auf der Rennstrecke eingesetzt zu werden. Diese Philosophie fühlt man noch heute. Das Manettino in den aktuellen Autos ermöglicht zum Beispiel zwischen komfortablem Reise-GT und wilder Bestie hin und her zu schalten. Man kann ohne Weiteres damit Rennen fahren, aber auch auf schlechten Land-

straßen vermittelt der Wagen jede Menge Fahrfreude. Das ist etwas Einzigartiges. Einmal in die Ferrari-Welt eingetaucht, gab es für mich kein Entrinnen mehr.

Meine erster Ferrari war der 250 GT Boano, der ist immer noch in der Sammlung. Die 250er-Baureihe ist eine Ikone unter den Ferrari-Modellen: Mit dieser Baureihe wurde Ferrari weltberühmt, und einige der großartigsten Modelle sind 250er: Testa Rossa, California, SWB, GTO ...

Ich liebe es, mich einfach in einen meiner Ferrari zu setzen und loszufahren. Ich habe eine Menge Autos und ich würde sie am liebsten alle fahren, der Reihe nach oder durcheinander. Denn Autos müssen bewegt werden, sie sind schließlich auch nur ein Stück Technik, das rostet, wenn es rastet. Leider habe ich einen so vollen Terminplan, dass es mir selten gelingt, jedes Auto einmal pro Jahr zu bewegen. Das bedeutet nämlich, dass ich jede Woche mindestens einen meiner Ferrari fahren müsste. Manchmal auch zwei.“ 

Unser herzlicher Dank geht an Michal Korecký dafür, dass er uns die Türen zu seiner Sammlung geöffnet hat, und an Kurator Martin Klein für seine kenntnisreiche und unterhaltsame Führung durch die „Collezione“.



Unterwegs im Auto des Weltmeisters: Dominik Roschmann in Niki Laudas 312 T2. Das Auto stand lange Zeit in einer Schweizer Sammlung. Links: Am Steuer des 643 von 1991 Uwe Meißner, Initiator des F1-Schaulaufens am OGP. Auf der Seite gegenüber Jacky Ickx mit der obligatorischen Schutzmaske im Gespräch mit dem Autor.



GENERALPROBE IN ROT

TEXT: GREGOR SCHULZ, FOTOS: ANDREAS BEYER, KUNI

Highlight des diesjährigen Oldtimer-Grand-Prix waren die Demonstrationsfahrten der Ferrari-Formel-1-Sammlergemeinde.

Kaum ein anderes Oldtimerrennen jemals zuvor dürfte von den Machern der Formel 1 so aufmerksam beobachtet worden sein wie der diesjährige AvD-Oldtimer-Grand-Prix. Grund dafür war wie bei so vielen Eigentümlichkeiten in diesem Jahr COVID-19. Das Veteranenspektakel auf der rheinland-pfälzischen Grand-Prix-Strecke war 2020 die erste Rennveranstaltungen überhaupt, bei der hierzulande Zuschauer in nennenswerter Zahl zugelassen waren. Dank eines umfangreichen Hygiene- und Gesundheitskonzepts hätten bis zu 5000 Zuschauer pro Tag auf den Tribünen das Geschehen verfolgen können – eine deutlich kleinere Kulisse als in den Vorjahren, aber weitaus mehr, als das Virus bis dato möglich machte. Der OGP diente somit für Rennstreckenbetreiber und Behörden als Testballon für kommende Rennen, etwa die DTM, das 24-Stunden-Rennen und – selbstverständlich – den Eifel Grand Prix der Königsklasse am 11. Oktober.



Bei hochsommerlichem Wetter kamen rund 3000 Zuschauer in die Eifel und sorgten zumindest auf den Rängen für ein wenig Normalität. Ganz anders sah es im Fahrerlager aus, denn das blieb weitgehend den Aktiven vorbehalten. Glück hatte der Ferrari Club Deutschland, der – als Veranstalter einer eigenen Rennserie – als einziger der etablierten Clubs ins Fahrerlager einziehen durfte, wenn auch freilich unter Beachtung von Abstandsregeln und Co. Auch auf der Strecke bot sich teilweise



Neben Jacky Ickx (mit schwarzem Helm) bewegte auch René Arnoux (unten) einen 312 B3 von 1974 (beide Ex-Lauda). Der Franzose war während der Turbo-Ära von 1983 bis 1985 Stammpilot der Scuderia Ferrari.





Sébastien Bottinelli im 643 aus der Saison 1991, als das französische Duo Alain Prost und Jean Alesi für Ferrari an den Start ging. Der ehemalige F1- und 333SP-Pilot Giovanni Lavaggi steuerte einen 312 F1 (unten).

ein völlig anderes Bild. Alle internationalen Rennen fehlten, darunter der traditionelle Lauf zur FIA Historic Formula One Championship. Dass diese Serie der Masters-Organisation fehlen könnte, hatte sich schon vor Corona abgezeichnet, weshalb die OGP-Macher rechtzeitig für mehr als ebenbürtigen Ersatz sorgten. Und der war ein echtes Schmankerl für Ferraristi: Unter Federführung von Uwe Meißner und seiner Firma Modena Motorsport fanden Demo-Läufe historischer Formel-1-Boliden statt. Angesichts des einschlägig bekannten Organisators wenig verwunderlich dominierten Ferrari das Geschehen. Zehn Zwölfzylinder aus Maranello sorgten für mindestens das gleiche Sounderlebnis wie zwei Dutzend Ford-Cosworth-V8 im Renntempo.

Die Bandbreite reichte vom 312 F1 aus den späten Siebzigern bis hin zu Autos der Ära Alesi/Berger. Jacky Ickx - vor genau 50 Jahren glücklichster Vize-Weltmeister der Formel 1 - hätte ursprünglich den 312 B2

bewegen sollen, mit dem er 1972 hier gewann. Da dieser leider streikte, stieg der Belgier auf einen 312 B3 um, ex Niki Lauda. „Nikis Auto zu fahren ist immer ein Vergnügen“, erzählte der 75-Jährige. „Es ist ja nicht das erste Mal, dass ich so einen Wagen bewege. Dann merke ich immer, wie viel besser der B3 von 1974 ist im Vergleich zu dem B3, denn ich 1973 hatte. Ferrari hat damals einen gewaltigen Schritt gemacht.“ Ickx war übrigens nicht der einzige ehemalige Pilot der Scuderia Ferrari, der beim OGP ins Lenkrad griff: Auch René Arnoux war unterwegs, ebenfalls mit einem 312 B3. Letztlich ging das Konzept der Oldtimer-Grand-Prix-Macher auf und fand dankende Nachahmer: Auch beim Formel-1-Rennen zwei Monate später, das aus rechtlichen Gründen nicht Großer Preis von Deutschland heißen durfte, waren Zuschauer zugelassen, und zwar insgesamt 20.000, da nun nicht nur die Tribünen entlang der Start-und-Ziel-Geraden, sondern rund um den Kurs geöffnet waren. 🏁





GRAND PRIX 1961-1965

DIE JAHRE DER 1,5-LITER-FORMEL-1

Das neue Buch der Rennsport-Spezialisten Födisch, Rossbach und Ruwisch zeichnet eine legendäre Epoche nach und lässt keine Fragen offen.

FOTO: ARCHIV NILS RUWISCH

Ab dem 1. Januar 1961 galt in der Formel 1 ein neues technisches Reglement. Nun mussten Motoren mit 1500 cm³ reichen, denn die Geschwindigkeiten sollten reduziert werden. Zunächst unterschätzte man die Hubraumzwerge, was den Leistungen der Techniker und der Fahrer nicht gerecht wurde: Um die Autos am Limit zu bewegen, war größtes fahrerisches Können erforderlich. Und die Motorleistung stieg während der fünf Jahre von zunächst 150 PS auf mehr als 220 PS.

Die britischen Teams hatten zunächst gegen die neuen Regeln opponiert und gingen mit einem technischen Rückstand in die neue Formel 1. Ferrari war besser gerüstet: Die Scuderia gewann 1961 mit Phil Hill sowohl die Fahrer- als auch die Konstrukteurs-Weltmeisterschaft und konnte den Erfolg 1964 mit John Surtees wiederholen.

Die 1,5-Liter-Formel hat mit Stirling Moss, Graham Hill, John Surtees, Dan Gurney, Jim Clark und Jackie Stewart einige der besten Piloten aller Zeiten gesehen – und trotz aller Unkenrufe, die „neue“ Formel 1 könne mangels Hubraum und Leistung nicht spannend werden, wurde aufregender Motorsport geboten.

Jörg-Thomas Födisch, Rainer Rossbach und Nils Ruwisch zeigen in diesem Buch mit vielen unveröffentlichten Aufnahmen – die meisten aus dem Archiv von Bernard Cahier – die ganze Faszination der 47 Grands Prix, die zur Fahrer-Weltmeisterschaft der 1,5-Liter-Formel zählten. Rennen für Rennen, mit unzähligen technischen und geschichtlichen Details, dazu Portraits aller Protagonisten und den technischen Daten aller Triebwerke. Ein Muss für jede Motorsport-Bibliothek und ein opulenter Augenschmaus für Kenner! 



Jörg-Thomas Födisch,
Rainer Rossbach und Nils Ruwisch
GRAND PRIX 1961-1965
360 Seiten, 220 farbige und
325 s/w-Abbildungen, Texte auf
Deutsch und Englisch
McKlein Publishing,
ISBN: 978-3-947156-27-6
Preis: 99,90 Euro
(im Schubert)
Erhältlich im Buchhandel oder
direkt bei www.racingwebshop.com



SCHNELLE TRUPPE

CHALLENGE & GT DAYS 2020

Zum dritten Mal organisierte Heinz Swoboda auf dem österreichischen Red Bull Ring ein Ferrari Track Weekend, das trotz coronabedingt ausgedünntem Starterfeld wieder ein voller Erfolg wurde.

TEXT: PETER BRAUN | BILDER: MICHAEL JURTIŃ





Gran Turismo ist für Heinz Swoboda ein Zauberwort. Echte Rennwagen, in denen man die aus dem Straßenverkehr bekannten Sportwagen-Silhouetten wiedererkennt, aufgerüstet mit breiten Reifen, Spoilern und Flügeln – es ist die Nähe zur Normalität und die gleichzeitig demonstrierte Distanz zur Straßenverkehrsordnung, die den Reiz eines GT-Renners ausmacht.

Ein Ferrari war einst per definitionem ein solcher spannender Zwitter aus Dürfen und Können. „Gran Turismo“ hieß für den Commendatore unter der Woche zur Arbeit fahren und am Wochenende auf die Rennstrecke. Dieses Konzept wurde in den

frühen 1990er Jahren in der für 348 tb/ts ausgeschriebenem Ferrari Challenge wiederbelebt, nachdem sich Ferrari zeitweise ganz aus dem Sportwagen- und GT-Rennsport zurückgezogen hatte. Parallel zu den mit überschaubarem Aufwand hergerichteten „Gentleman Racers“ – 348, später 355, 360, 430 und 458 Challenge – entstanden bald wieder nach FIA-Reglement professionell aufgebaute Rennwagen wie der 360 N-GT und seine Nachfolger 430 GTC und 458 GT2/GT3.

So richtig interessant wurden diese von Ferrari-Haustuner Michelotto entwickelten und aufgebauten Autos für Heinz Swoboda, als die Challenge- und GT-Rennwagen der ersten Generation nicht mehr konkurrenzfähig waren und in klimatisierten Sammlergaragen verschwanden.



Organisator Heinz Swoboda konnte sich über ein interessantes Starterfeld freuen, das diesmal auch zwei Maserati und drei Formel-1-Ferrari umfasste.

Challenge-Ferrari passten in kein Reglement, waren meist zu zahm und oft gegenüber hubraumschwächeren Konkurrenten im Hintertreffen. Selbst im Clubsport lief man Gefahr, sich mit den doch recht kostspieligen Sportwagen zu blamieren, weil Porsche und Konsorten die Möglichkeiten des Reglements viel konsequenter ausnutzten. Heinz Swoboda wollte seine gepflegten Challenge-Autos aber ohne Scham auf der Rennstrecke bewegen, und so kam ihm der Gedanke, einen Track Day nur für Challenge- und GT-Ferrari zu organisieren – ohne Konkurrenzdruck, nur zur persönlichen Erbauung und zum Gedanken- und Erfahrungsaustausch mit Gleichgesinnten.

Das war 2018, und 2020 organisierte Swoboda bereits zum dritten Mal seine Challenge & GT Days auf dem österreichischen Red Bull Ring, zu denen er heuer auch erstmals die Besitzer historischer Formel-1-Ferrari einlud. Die Veranstaltung war unter dem Druck der strengen Corona-Vorschriften in der Alpenrepublik vom Frühjahr in den August verlegt worden, wobei letzten Endes die immer noch geltenden Reisebeschränkungen die Interessenten aus Asien, den USA oder auch Großbritannien von einer Teilnahme abhielten. So kamen am Ende „nur“ dreißig Ferrari GT sowie eine Handvoll Formel-1-Fahrzeuge zusammen, doch der Qualität der Veranstaltung tat dies keinen Abbruch.

Das Starterfeld umfasste neben zahlreichen ehemaligen Challenge-Ferrari auch einige GT-Fahrzeuge mit einschlägiger Rennhistorie. Wobei „Starterfeld“ eine Wettbewerbssituation suggeriert, die es nicht gab: Gefahren wurde ohne Zeitnahme, und auch wenn sich gelegentlich kleinere Zweikämpfe auf der Strecke abspielten, so fuhr doch jeder Pilot für sich und mit seinem Sammlerschatz allein.

Am Rande der Veranstaltung wurde ein F355 von Künstler Noah Becker im Graffiti-

Stil verschönert und zur „rasenden Installation“ umfunktioniert. Der gelegentlich geäußerten Kritik an der Aktion begegnete Heinz Swoboda mit dem Verweis auf den von Andy Warhol gestalteten BMW M1 und andere „Art Cars“, die ursprünglich auch auf Unverständnis stießen und heute in Auto- und Kunstszene gleichermaßen hohes Ansehen genießen. Swoboda, der übrigens den von Dexter Brown bemalten 348 Challenge (Ex-Klockenhoff) sein eigen



Die Stiftung Wings For Life wurde mit einer großzügigen Spende unterstützt, Aktionskünstler Noah Becker verzierte einen schwarzen F355 mit wilden Graffiti-Motiven.



nennt, hatte jedenfalls seine Freude an der temperamentvollen Kunstaktion im Fahrerlager.

Auch die Versteigerung von zu Kunstobjekten aufgewerteten Ferrari-Motorenteilen, Gemälden, signierten Plakaten und eines in Ferrari-Farben lackierten Motorrollers geriet zu einem großen Erfolg: Am Ende konnte Swoboda der Stiftung Wings For Life zur Erforschung von Rückenmarkserkrankungen einen Scheck über 40.000 Euro überreichen.

Die nächsten Challenge & GT Days sollen wieder im angestammten Zeitrahmen, d.h. am 1./2. Juni 2021 stattfinden. 🏁



HITZE- SCHLACHT

TOUR AUTO 2020

Der Start der großen Frankreich-Rundfahrt auf den Spuren der legendären Langstreckenrallye wurde dieses Jahr – coronabedingt – um ein paar Monate verschoben.

TEXT & BILDER: ARNAUD MEUNIER



Die Breittmayers im 250 GT SWB vor dem Dino 246 GTS von Zampaglione/Briani, unten das Duo Schmitz-Koep/Westphal im Boano. Seite gegenüber: Der 308 GTB Gr. IV Facetti von Gauduel/Missilier vor der Technischen Abnahme im Grand Palais.



Mit der Verlegung in den Spätsommer zog der Veranstalter Optic 2000 letzten Endes sogar ungewollt eine historische Parallele: Die von 1951 bis 1982 ausgefochtene Tour de France Automobile ging ursprünglich stets im September über die Bühne – mit 13 Gesamtsiegen für Ferrari.

DIE 29. AUFLAGE

Nach der Technischen Abnahme am Montag, den 31. August, wie immer im Grand Palais an den Champs-Élysées in Paris opulent inszeniert, ging es am Dienstag, den 1. September, im Bois de Boulogne los in Richtung der alten Rennstrecke von Linas-Montlhéry, wo die erste gezeitete Wertungsprüfung stattfand. Unter den Teilnehmern waren 6 Ferrari bzw. Dino in der Kategorie Gleichmäßigkeit („Régularité“) eingeschrieben und 8 in der Kategorie Compétition.

Der Gesamtsieger wird aus dem Starterfeld der Klasse Compétition VHC ermittelt, und so galt unser besonderes Augenmerk den ambitionierten Sportfahrern auf ihren zurechtgemachten Jaguar E-Types, Porsche, Mustangs und Shelby Cobras. Umso bemerkenswerter das gute Abschneiden von Eric Hamoniau und Edouard Lotthe im Ferrari 250 GT Lusso,

die in der VHC-Gruppe der Kategorie Régularité in Montlhéry als Dritte durchs Ziel gingen.

Die zweite gezeitete Wertungsprüfung wurde auf der Rennstrecke von Magny-Cours gefahren. Hier markierte Mr. John of B. im Porsche 906 die Bestzeit und übernahm am Abend des ersten Tages die Führung im Gesamtklassement. Hamoniau/Lotthe behaupteten in der Klasse Régularité VHC ihren dritten Platz.

Am zweiten Tag besuchte der Tross die hügelige und kurvenreiche Rennstrecke von Charade, wo Mr. John of B. seine Führung ausbauen konnte. Zwei Sonderprüfungen auf abgesperrter Strecke, Les Puy und Pays de St. Yrieix, bestätigten die





Rangfolge in den beiden wichtigen VHC-Klassen. Im Ziel in Limoges gab es von einem begeisterten Publikum viel Applaus für die Sportfahrer in ihren kostbaren Klassikern.

Am dritten Tag galt es drei Sonderprüfungen auf abgesperrter Strecke zu absolvieren: Beyssac-Troche, Saint Cère und Côte du Tarn. In der Kategorie Compétition setzte sich in allen drei Prüfungen Raphaël Favaro im Jaguar E-Type durch. In der Kategorie Regelmäßigkeit gelang der

Ferrari-Lusso-Equipage ein zweiter Platz. Das sachkundige Publikum am Wegesrand verhielt sich absolut vorbildlich, mied die gefährlichsten Ecken und trug trotz hochsommerlicher Temperaturen stets eine Mund-Nase-Maske. Am Abend trafen die abgekämpften Teams in Toulouse ein. Favaro im E-Type hatte die Führung im Gesamtklassement übernommen; in der Kategorie Regularité behaupteten Vater und Sohn Nicoules im Ford Mustang ihren ersten Platz.



SPORTLICH DURCH SÜDFRANKREICH

Mit zwei Wertungsprüfungen auf abgesperrter Landstraße und einem Besuch der Rennstrecke von Ledenon hielt der vierte Tag jede Menge Action bereit. Favaro gewann die Prüfungen La Montagne Noire und Le Pays Viganais, Mr. John of B. spielte in Ledenon seine Rundstrecken-Kompetenz aus und ließ den Carrera 6 zum Sieg fliegen. In der Kategorie Régularité VHC gewannen Nicoules/Nicoules die beiden Wertungsprüfungen, während Olivier und Nathalie Breitmayer im Ferrari 250 GT SWB in Le Pays Viganais einen feinen zweiten Platz herausfuhren. Eric Hamoniau und Edouard Lotthe gewannen sogar ihre Klasse in Ledenon.

In der Klasse Régularité G sicherten sich Ruggero Brunori und Marco Torlasco in ihrem Dino 246 GT aus der M-Serie die Sonderprüfung La Montagne Noire und wurden in Le Pays Viganais Zweite. In der Gruppe Régularité H-I fuhren Luigi Zampaglione und Rudy Briani im Dino 246 GTS auf der Rennstrecke von Ledenon einen schönen dritten Platz heraus.

Vom Etappenziel Pont du Gard ging es am fünften und letzten Tag zuerst auf die abgesperrte Strecke zum Gipfel des Mont Ventoux und später auf den Circuit Paul Ricard. Während Jean-Pierre Lajournaide im Jaguar E-Type die Bergwertung gewann, sicherte sich Damien Kohler mit der Shelby Cobra den Sieg auf der Rennstrecke.



250 GT Lusso einmal ganz sportlich: Auf der Seite gegenüber Hamoniau/Lotthe (4. Platz VHC), oben Nataf/Clariond. Unten das Ehepaar Allemann auf dem 250 GT SWB (13. Platz VHC) und Robin/Robin im 308 GTB Gr. B (DNF).





Eric Hamoniau wurde am Mont Ventoux erneut Dritter in seiner Kategorie.

KNIFFLIGES REGLEMENT

Nach 1986 Kilometern ging die 29. Tour Auto im Fahrerlager des Circuit Paul Ricard zu Ende. Gesamtsieger wurden zum dritten Mal in Folge Raphaël Favaro und Lucien-Charles Nicolet im Jaguar E-Type

vor Jean-Pierre Lajournade und Christophe Bouchet, ebenfalls in einem E-Type, und Damien Kohler und Sylvie Labois in der Shelby Cobra. Als bester Ferrari klassifizierte sich der 250 GT SWB von Benno und Ursula Allemann auf dem 13. Platz. Vor 21 Jahren, 1999, hatte das Paar im selben Auto die „Tour“ noch gewonnen.

In der Kategorie Compétition H-I gewannen Florent und Yves Jean im Ferrari 308 GTB Gr. 4 Michelotto zehn von insge-



Sonst eher hinter dem Porsche 906: Brunori/Torlasco im Dino 246 GT. Unten Driot/Valente-Delplace im 308 GTB Gr. IV Conversion. Seite gegenüber: Oben der älteste Ferrari im Feld, der 225 S von Meier/Amoroso, und darunter das Duo Jean/Jean, H-I-Klassensieger im 308 GTB Michelotto.



samt 13 Wertungsprüfungen und demonstrierten das immer noch beachtliche Potenzial der Mittelmotor-Berlinetta. Leider können Teilnehmer in dieser Kategorie nicht um den Gesamtsieg fahren: Mit einer kumulierten Zeit (nur Wertungsprüfungen) von knapp unter zwei Stunden (1.59,09 Std.) waren Jean/Jean schneller als der VHC-Gesamtsieger (2.04,24 Std.)

Im Index-of-Performance-Klassement der Kategorie Compétition wurden Diego Meier und Giacomo Amoroso Zweite auf einem Ferrari 225 S Berlinetta Vignale. Eric Hamoniau und Edouard Lotthe wurden am Ende Vierte in ihrer Klasse und konnten heuer nicht an ihren Erfolg im Vorjahr anknüpfen. 🏁



ALLE FERRARI BEI DER TOUR AUTO 31. AUGUST - 5. SEPTEMBER 2020

N°	GRID		NAT.	FGST.-NR.	TYP	BAUJAHR	ERGEBNIS	GRUPPE
RÉGULARITÉ								
40	1	HAMONIAU/LOTTHE	FRA/GBR	5157GT	250 GT Lusso	1963	4.	VHC
41	1	NATAF/CLARIOND	FRA/FRA	5179GT	250 GT Lusso	1963	15.	VHC
52	1	SCHMITZ-KOEP/WESTPHAL	DEU/DEU	0661GT	250 GT Boano	1957	22.	VHC
121	2	BRUNORI/TORLASCO	ITA/ITA	01742	Dino 246 GT M-Serie	1971	14. Klasse G	G/H/I
122	2	ZAMPAGLIONE/BRIANI	ITA/ITA	08052	Dino 246 GTS	1974	18. Klasse H-I	G/H/I
125	2	BREITMAYER/BREITMAYER	FRA/FRA	3487GT	250 GT SWB	1962	11.	VHC
COMPÉTITION								
158	3	MEIER/AMOROSO	CH/CH	0168ED	225 S Berlinetta Vignale	1952	17.	VHC
195	3	ALLEMANN/ALLEMANN	CH/CH	1785GT	250 GT SWB Competizione	1960	13.	VHC
208	4	DE BEAUMONT/DE BEAUMONT	CH/BEL	1483GT	250 GT PF Coupé [SWB replica]	1960	DNF	VHC
252	5	GAUDUEL/MISSILLIER	FRA/FRA	20457	308 GTB Gr. IV Facetti	1977	13. Klasse H-I	G/H/I
253	5	JEAN/JEAN	FRA/FRA	08380	308 GTB Gr. IV Michelotto	1981	1. Klasse H-I	G/H/I
255	5	DRIOT/VALENTE-DELPLACE	FRA/FRA	19759	308 GTB Gr. IV Conversion	1982	7. Klasse H-I	G/H/I
268	5	MENNECHET/OLLIER	FRA/FRA	18869	308 GTB Gr. B Michelotto	1976	12. Klasse H-I	G/H/I
269	5	ROBIN/ROBIN	FRA/FRA	18971	308 GTB Gr. B Michelotto	1981	DNF	G/H/I

ZUSAMMENGESTELLT VON ARNAUD MEUNIER

CONCOURS OF ELEGANCE

HAMPTON COURT PALACE LONDON

TEXT & FOTOS: ANDREAS MEINIGER

Man merkte es den Teilnehmern und Besuchern in Hampton Court am ersten Septemberwochenende an: Alle waren froh, dass die durch die Corona-Pandemie verursachte Zwangspause kurz unterbrochen wurde. Es gab zwar einige Ausfälle sowohl bei den Teilnehmern als auch bei der Besucherzahl, aber die waren zu verkraften und fielen nicht weiter auf.

Das Teilnehmerfeld war allererste Sahne, dafür sorgten unter anderem mehrere nicht rote Ferrari. Allen voran der erst vor Kurzem von Joe Macari Performance Cars in London fertig restaurierte 250 GTO mit der Chassisnummer 3387 GT. Das ist der zweite GTO von insgesamt 39 gebauten (inklusive der 1964er und der Vierliter-Modelle). Ihm gebührt außerdem die Ehre, als erster 250 GTO in einem Rennen eingesetzt worden zu sein: Bei den 12 Stunden von Sebring 1962 fuhren Phil Hill und Olivier Gendebien diesen GTO auf den zweiten Gesamtplatz – schneller war nur der von Joakim Bonnier und Lucien Bianchi eingesetzte Ferrari 250 TRI/61. Von 1962 bis 1964 waren die 250 GTO





Rennsportträume in Gelb, darunter zwei ehemalige Wagen der Ecurie Francorchamps, zogen die Blicke auf sich. Dezent und farblich gedeckt dagegen die GranTurismo-Fraktion.

das Maß der Dinge und gewannen problemlos die FIA-Weltmeisterschaft für GT-Wagen. 3387 GT wurde so restauriert, wie er 1962 in Sebring an den Start ging. Er hat eine andere Nase, einen kleineren angehängten Spoiler, statt des „Schalthebelturms“ ein kleines Ledersäckchen, und das Armaturenbrett ist nicht vollständig abgedeckt. Nach der Restaurierung wirkt der Wagen noch ein bisschen steril, doch wenn er regelmäßig gefahren wird, dürften ein paar Gebrauchsspuren rasch für etwas Patina sorgen.

Dem 250 GTO zur Seite standen in Hampton Court ein 250 LM und ein 365 P2/3. Bei dem in der Farbe der Ecurie Francorchamps lackierten 250 LM handelte es sich um die Fahrgestellnummer 6313. 1965 fuhr dieser LM bei den 24 Stunden von Le Mans hinter einem anderen LM (5893) als Zweiter über die Ziellinie. Ein Reifenplatzer hatte eine lange Reparatur verursacht – wer weiß, wie das Rennen ohne diesen Schaden geendet hätte. Der 250 LM wurde von Ferrari Classiche in Italien restauriert und zertifiziert und steht perfekt da.



Die gelbe Farbe des 365 P2/3 verrät, dass auch er in seiner aktiven Zeit einmal für die Ecurie Francorchamps von Jaques Swaters an den Start ging. Bevor der 365 P2/3 (Fgst.-Nr. 0828) von Swaters eingesetzt wurde, war er ein Werkswagen der Scuderia Ferrari gewesen, nannte sich 275 P2, hatte eine andere Karosserie und einen kleineren Motor. Auf seinem Konto steht der Sieg bei der Targa Florio 1965. Ein italienisches Auto mit zwei Italienern (Nino Vaccarella und Lorenzo Bandini) am Lenkrad sorgten für glückliche Gesichter in Maranello und im Rest von Italien. 0828 wurde nach seiner aktiven Karriere kein Ruhestand gegönnt: Einer seiner Besitzer ließ ihn bei Drogo neu einkleiden, aus dem offenen P2/3 wurde eine Berlinetta mit einer nicht zu leugnenden 330-P3-Ähnlichkeit. Mit Albert Uderzo (einer der „Väter“ von Asterix und Obelix) und Fabrizio Violati (ein bekannter italienischer Ferrari-Sammler) hatte der P-Prototyp zwei Besitzer, die den Rennwagen regelmäßig bei Club- und Historic-Rennen einsetzten. 1981 stand er auch einmal in Flammen, aber wie Phönix aus der Asche ist er schöner und glänzender wieder aufgestanden. Nach Violatis Tod wurde seine Sammlung aufgelöst und der P2/3 landete in England. Joe Macari Performance Cars in London übernahm die Restaurierung, und Ferrari Classiche in Maranello gewährte die Zertifizierung. Der Wagen wurde so restauriert, wie er 1966 von der Ecurie Francorchamps eingesetzt wurde, trägt also wieder eine elegante P2/3-Spider-Karosserie.

Der GTO, der LM und der P-Prototyp standen zusammen mit einer AC Cobra und einem Ford GT 40 im Mittelpunkt des Concours of Elegance vor dem Hampton Court Palace. Es

Die Bandbreite reichte vom eleganten 275 GTS bis zum martialischen 550 Maranello GT1. Star der Show war zweifellos der frisch restaurierte 250 GTO, seines Zeichens auch er ein echter Rennwagen (unten).





**TEILNEHMENDE BZW.
AUSGESTELLTE FERRARI
BEIM HAMPTON COURT
CONCOURS OF ELEGANCE 2020**

CONCOURS

TYP	BJ.	FGST.-NR.
250 GT Ellena	1958	0817 GT
250 GTO	1962	3387 GT
250 LM	1965	6313
365 P2/3	1965	0828
275 GTB/C	1965	07407
275 GTB/4	1967	09495
365 GTB/4 Daytona	1970	13607
312 F1	1967	0007
550 Maranello GT1	2003	2102
LaFerrari Aperta	2017	234057

CLUB DISPLAYS

TYP	BJ.	FGST.-NR.
250 GT Berlinetta	1960	2221 GT
275 GTS	1965	07395
330 GTC	1968	11163
365 GT 2+2	1968	12081
365 GTC	1969	12739

HÄNDLER

TYP	BJ.	FGST.-NR.
250 GT Lusso	1963	5233 GT
275 GTB	1966	08221
275 GTB/C	1966	09027



Die Besucher genossen das schöne Wetter und das herrschaftliche Ambiente von Hampton Court. Von oben: ein LaFerrari Aperta, ein 250 GT Coupé Ellena und der 312 F1 von 1967.

gab aber noch weitere Ferrari zu entdecken. Als Teilnehmer des Schönheitswettbewerbs waren dies ein 275 GTB Competizione, ein 365 GTB/4 Daytona (in Lila!), ein 275 GTB/4, ein 250 GT Ellena Coupé und ein 312 F1 aus dem Jahr 1967 (der mit dem „Spaghetti-Auspuff“), einer der schönsten Formel-1-Boliden überhaupt.

In der Kategorie Future Classics buhlten ein 550 Maranello GT und ein LaFerrari Aperta um die Gunst der Besucher, und wer die Clubparkplätze in Augenschein nahm, konnte weitere interessante Ferraritäten entdecken. Zum Beispiel eine 250 GT Berlinetta oder einen 275 GTS Spider, der einst Formel-1-Weltmeister Alan Jones gehörte. Ein silberner 365 GTC (mit passendem Nummernschild) hatte ebenfalls einen prominenten Vorbesitzer. Dieser ist in der Musikbranche zu Hause, bekennender Ferrarista und spielt zweifelsfrei sehr gut Gitarre – die Rede ist von Eric Clapton.

Bei den ausstellenden Händlern gab es bei Fiskens einen weiteren 275 GTB Competizione zu entdecken: Ein bildschöner Wagen, dessen Motor geschwungene Ansaugtrichter krönen. Und bei Joe Macari konnte man noch zwei andere schöne Ferrari bewundern, einen 250 GT Lusso von 1963 und einen 275 GTB aus dem Jahr 1966.

Der Concours of Elegance vor dem Hampton Court Palace war trotz außergewöhnlicher Begleitumstände 2020 eine Reise wert. 🏁



FERRARI CLUB DEUTSCHLAND

MIT VOLLGAS DURCH DEN HERBST

ENTLANG DER MOSEL UND IM HUNSRÜCK

Vom 17.9. bis 20.9.2020 gastierte der Club im Hotel Moselschlösschen in Traben-Trarbach an der Uferpromenade der Mosel.

Bereits am Donnerstag unternahm die Gruppe eine Schifffahrt zum Klosters Machern, wo die Ferraristi die im letzten Jahr fertig gestellte Hochmoselbrücke bewundern konnte. Abends lud das „Moselschlösschen“ zu einem Vesper ein.

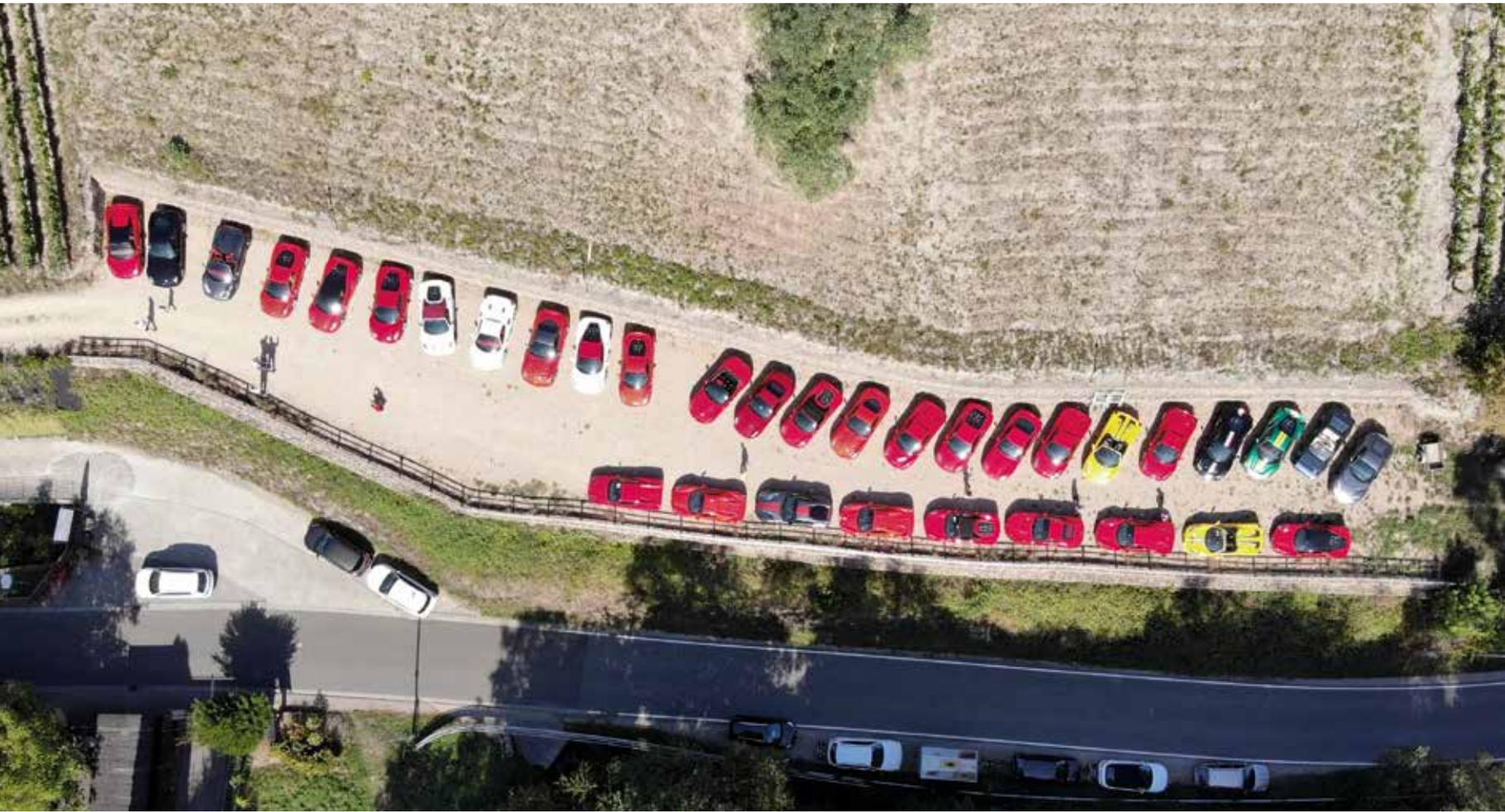
Freitag und Samstag standen ganz im Zeichen der gemeinsamen Fahrerlebnisse. Die Teilnehmer befuhren mit ihren Ferrari kurvige Routen bergauf und bergab durchs Moseltal und im angrenzenden Hunsrück. Am Freitag war das „Zylinderhaus“ in Bernkastel-Kues das Ziel, ein Automuseum ganz im Sinne der Nostalgie und der Liebe zum historischen Automobil. Abends bekamen die Ferraristi bei einer Unterweltführung in Traben-Trarbach einen Einblick in die Welt der Weinkultur, bevor im Weinut C. A. Hausmann diniert wurde.

Am Samstag ging es von der Mosel an den Rhein nach Oberheimbach ins Weinbergschlösschen. Den Abend verbrachten die Teilnehmer im historischen Säulenkel-ler des Moselschlösschen, der einen ganz wunderbaren Blick auf die Ferraris bot.



Zur Vormittagsetappe am Sonntag schlossen sich die allermeisten Teilnehmer noch an. Die Tour führte in die Eifel nach Kobern-Gondorf, bevor sich der Tross wieder auf den Heimweg machte. 🏁

[BEN DÖRRENBURG]



Die Drohne hat den Überblick: Die gut bestückte Ferrari-Truppe gönnte sich ein fahraktives Herbsttreffen an der Mosel mit interessanten Zwischenstopps in Traben-Trarbach (oben) und Besuchen, z.B. im Museum „Zylinderhaus“ rechts).

FERRARI OWNERS CLUB SWITZERLAND
HIDDEN BEAUTIES

FOCS CLASSIC DAY 2020
IM GOLF EMMENTAL

Beim FOCS Classic Day 2020 präsentierten sich über 60 exklusive Schönheiten auf dem feinsten Golfgras im Emmental.

Schönheit liegt bekanntlich im Auge des Betrachters. Wie halten Sie's: Gerundet oder doch lieber kantig? Macho oder Softie? Mögen Sie Heckflügel oder stellen sich dabei gleich Ihre Nackenhaare gen Himmel?

„Hidden Beauties“ lautete das diesjährige Motto. Bereits zum dritten Mal begrüßte Raphael Weibel, Präsident des FOCS und Organisator des Classic Day, die Teilnehmenden inmitten von Golf Emmental. „Ausgebucht“ hieß es auch heuer. Mit einem schelmischen Lachen ermunterte er die Gästeschar, versteckte Schätze zu entdecken. Denn was auf den ersten Blick irritiert, verbirgt oft eine ganz besondere Schönheit. Und das gilt nicht nur für Autos.

Erstmals mit dabei war eine feine Auswahl klassischer Lancia. Technisch stets sehr innovativ, blieben sie in ihrer Form unverwechselbar. Zu ihnen gesellten sich herrliche Maserati- und Dino-Modelle.

Nach einer Fahrt durch die malerische Hügellandschaft des Emmentals - um „Miststock und Waldsaum“, durch verträumte Weiler und entlang schön herausgeputzter Bauernhäuser - nahmen die hungrigen Mäuler Platz. An der langen Tafel inmitten ihrer automobilen Preziosen genossen sie ein feines Mittagessen. Strahlender Sonnenschein und fröhliche Gesichter schufen auch in diesem Jahr die einzigartige FOCS-Atmosphäre.

Übrigens - Enzo Ferrari meinte zum Thema Schönheit: „Rennwagen sind weder schön noch hässlich. Sie sind dann schön, wenn sie gewinnen“. Damit sind also die Roten aus Maranello der Saison 2020 pott-hässlich ... und Enzo hätte sich am FOCS Classic Day im Emmental anderer Schönheit gewidmet. Wahrscheinlich nicht nur der automobilen ...

Der nächste Classic Day wird am Sonntag, den 15. August 2021, wiederum im Golf Emmental stattfinden. Das Motto wird noch nicht verraten. Aber für „Salz & Pfeffer“ ist gesorgt! 

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



Verborgene Schönheiten: Vom seltenen Ferrari 250 SWB Competizione über den Maserati Ghibli Spider (rechts) bis hin zu mehreren herrlichen 275 GTB und Berlinetta Boxer war am FOCS Classic Day alles vertreten.





Betörend schöne
Dinos und elegante
Lancia-Coupés be-
geistern auch heute
noch – und offenbar
ganz besonders jun-
ge Fans!





FOCS-Präsident und Gastgeber Raphael Weibel (rechts) begrüßte die Teilnehmer. Eine rassige Ausfahrt führte durch das hügelige und beeindruckende Emmental.





FERRARI CLUB AUSTRIA

DENKWÜRDIGE TAGE

FCA EHRT UND WÜRDIGT JOCHEN RINDT

Als Ferrari im Qualifying von Monza die Motoren schon in Q1 und Q2 abstellte, war die Ruhe dem Gedenken gewidmet. Wie vor 50 Jahren war der 5. September ein Samstag und selbst die Uhrzeit war mit den tragischen Momenten des Jahres 1970 identisch. Es gibt nur ganz wenige Österreicher im Alter von annähernd 60 Jahren oder mehr, die keine Erinnerung an den Ort ihres Aufenthalts haben, als die unfassbare Nachricht um 17 Uhr gesendet wurde.

Der 5. September 2020 war auch für den Ferrari Club Austria ein Tag, der nicht ohne Gedenken an den Champion verstreichen durfte. Einer Einladung des Clubs folgten 50 Gäste in den größten Kinosaal der PlusCity Linz, um mit Filmstart 17 Uhr den bewegten und bewegenden Aufnahmen aus der vor 50 Jahren abrupt und viel zu früh endenden Karriere des Jochen Rindt zu folgen.

Im Vorspann zum Film gedachten die Clubmitglieder Helmut Zwickl und Udo Pöschmann des Mannes mit dem Falkengesicht. Da Rindt als Vollwaise bei den Großeltern in Österreich aufwuchs und mit österreichischer Lizenz fuhr, jedoch mit deutschem Pass reiste, beantwortete er schon seinerzeit Journalistenfragen gerne damit, sich als Europäer zu fühlen.

Rindt hielt sich nicht nur mit Vorliebe in der Villa seines um 24 Jahre älteren Rennfahrerkollegen Gotfrid Köchert am Traun-



see auf, sondern durfte sich für besondere Einsätze auch schon bald dessen 250 LM (Fgst.-Nr. 5845) ausleihen. Damit raste er im August 1965 zum Sieg bei GP von Österreich in Zeltweg. Den Umgang mit dem Gerät an sich war er ja schon gewohnt, denn wenige Wochen vorher im Juni war ihm mit Masten Gregory im 250 LM des NART-Teams (Fgst.-Nr. 5893) ein Sensationssieg in Le Mans gelungen.

Eine Büste auf dem Red Bull Ring im steirischen Spielberg erinnert an Rindts Initiative zur Errichtung einer permanenten Rennstrecke durch die Hügellandschaft aus Wald und Wiesen. Die Formel 1 war begeistert und kehrte 1970 zurück nach



Österreich. Der erste Lauf der Formel 1 auf dem Österreichring endete mit einem Doppelsieg für die Scuderia. Ickx gewann vor Regazzoni, Jochen Rindt fiel mit Motorschaden aus. Am jenem 16. August 1970 ahnte noch niemand, dass es sein letztes Rennen gewesen sein sollte.

Der Ferrari Club Austria konnte und durfte das Gedenkjahr nicht verstreichen lassen, ohne die zum Red Bull Ring mutierte Rennstrecke zu besuchen. Zum leider einzigen Wettbewerb der als Ferrari Trophy ausgetragenen Clubmeisterschaft waren für den 11. Oktober 20 Teilnehmer genannt. Zur Erschwernis durch Coronaschutzmaßnahmen gesellte sich herbstliches Regenwetter. Dies tat der guten Stimmung in der exklusiv gemieteten Lounge jedoch keinen Abbruch. Den Kampf um Bruchteile von Sekunden konnte Anton Mramor im 458 Speciale für sich entscheiden, auf den Plätzen freuten sich Wolfgang Sinabell im 360 Challenge und Michael Reithmayer im 360 Spider über die Trophäen von Juwelier Walter Ringl.

Es ist wahrlich ein denkwürdiges Jahr, aber die Zeiten werden sich auch wieder ändern. Das F1-Team von Ferrari sollte auf den Pisten erstarken und die Ferrari-Clubs in aller Welt werden hoffentlich bald zu Veranstaltungen auch ohne Maske zurückkehren können. Der Mythos lebt und bleibt. Forza Ferrari! 🏁

[WERNER PAULINZ]



Der Film über Leben und Karriere der österreichischen Rennlegende Jochen Rindt „50 Jahre danach“ lockte 50 Ferraristi ins Kino nach Linz. Die Ferrari Trophy des FCA gastierte am Red Bull Ring, wo man dem F1-Weltmeister von 1970 ein Denkmal gesetzt hat (Seite gegenüber).

FERRARI DRIVERS OF SWEDEN

FERRARI 50 ANNI 1997

RÜCKBLLENDE AUF EIN SPEZIELLES EVENT

Wir alle können uns glücklich schätzen, 1997 in Rom, Maranello und Modena bei Ferraris 50. Jubiläum dabei gewesen zu sein – damals noch mit 250 GT Lusso, 365 GT/4 2+2, 308 GT/4, 348 GTS, 355 GTB, 512 TR und F40. Ein kurzer Auszug aus dem Reisebericht von 1997.

31. Mai, Stadio dei Marmi, Rom: Knapp 300 Ferrari, annähernd alle Modelle, die in Maranello gebaut wurden und etwa 20 Formel-1-Rennwagen waren aufgestellt. Luca di Montezemolo, Piero Ferrari und Honoratioren wie Italiens Präsident Scalfaro, Giovanni Agnelli, Sergio Pininfarina, Sergio Scagletti und viele ältere Ferrari-Rennfahrer waren anwesend. Als am Abend das Publikum Zutritt ins Stadion erhielt, kannte die Ekstase keine Grenzen, als Michael Schumacher, Eddie Irvine und Jean Todt die Grußworte sprachen. Es folgte ein rauschendes Fest mit allen italienischen Delikatessen, die man sich nur vorstellen kann. Wein und Spumante flossen bis in die Morgenstunden, und in der warmen, römischen Sommernacht konnte man im Flutlicht des Stadions die fantastischen Ferrari bewundern.

1. Juni, Circus Maximus vor den Caracalla-Thermen: Hier gewann Franco Cortese am 25. Mai 1947 den ersten Sieg für Ferrari im 125S. Heute werden die alten Vollblüter von den Piloten von einst gefahren: Froilán Gonzales, Gianni Marzotto, Olivier Gendebien, Jaques Swaters, Phil Hill, Paul

Frère und David Piper ... und dann erst die aktuellen F1-Rennwagen! Unter dem frenetischen Jubel der Zuschauer kreischen Schumacher und Irvine vorbei. Kann man sich mehr wünschen?

Die Feierlichkeiten in Rom werden – für uns – vermutlich der Höhepunkt aller Festlichkeiten im Zusammenhang mit unserer Lieblingsmarke sein. Und nach diesen Festtagen wird Ferrari für immer in den Geschichtsbüchern verewigt sein: Nicht einmal Caesar durfte sich nach seinen Siegeszügen solcher Huldigungen erfreuen. 🏁

[HERMANN HONAUER]



Erinnerungen an ein großes Jubiläum: 50 Jahre Ferrari, gefeiert in Rom, Maranello und Modena im Sommer 1997. Die Ferrari Drivers of Sweden gab es da gerade einmal zwei Jahre lang ...



Impressionen vom Rand der Strecke nach Maranello (im Bild der 375 MM „Bergman“) und von der Parade im römischen Stadio dei Marmi (unten).



EMOTIONALE ANGELEGENHEIT

Das Sammeln von Automodellen ist nicht das Horten unzähliger Exponate als Ausdruck einer – harmlosen – Form der Habgier. Es ist die Auseinandersetzung mit dem Original, seiner Form und Technik, der Erfolge und Niederlagen im Rennsport bis hin zu den Tragödien der „Piloti, che gente!“.

TEXT & FOTOS: DIETMAR RUDOLPH



MEILENSTEINE DES ERFOLGS

Die Scuderia blickt auf über tausend Grands Prix zurück – trotz der bescheidenen Ergebnisse im laufenden Jahr ein besonderes Ereignis, das auch Anlass bietet, mit einigen Modellneuheiten Rückblick zu halten.

Nach vier Siegen im Jahr 1949 war der Ferrari 125 mit dem 1,5-Liter-Kompressor-V12 in den ersten Rennen des Folgejahres nur noch zweite Wahl. Zum Auftakt der Fahrerweltmeisterschaft 1950 in Silverstone stand zwar noch kein Ferrari an der Startlinie, doch schon im zweiten Rennen, dem XI. Grand Prix von Monaco, hüpfte Alberto Ascari, nachdem zehn

Fahrer bei einem Crash in der ersten Runde ausgefallen waren, als Zweitplatzierte auf dem Podest. Das Tecnomodel-Modell in 1:18 aus Resin zeigt die Version der Pressevorstellung des 125 F1. Sehr gelungene Speichenräder, mächtige Bremstrommeln mit Bremsschläuchen und ein komplettes Cockpit mit sehenswerten Instrumenten und riesigem Holzlenkrad machen diesen Urahn zum perfekten Vertreter der Frontmotor-Rennwagen.

Nach den Erfolgen von Ascari 1952 und 1953 für Ferrari war der Sieg von Maurice Trintignant 1955 in Monaco wiederum nur ein Achtungserfolg gegen die übermächtigen Silberpfeile von Mercedes-Benz. Der Ferrari 625, ein umgebauter 500er mit 2,5-Liter-Vierzylindermotor, erinnert als 1:18-Miniatur von Tecnomodel an die harte Zeit der Scuderia, die mit Lancia einen starken Konkurrenten im eigenen Lande hatte.



Mit einem Modell des Lancia-Ferrari D50 „short nose“ im Maßstab 1:12, basierend auf einem Bausatz von Hiro, feiert Fred Suber die Weltmeisterschaft von Juan Manuel Fangio 1956, dem Peter Collins beim Großen Preis von Italien seinen Wagen überlassen hatte. Wer auf der Suche nach der hervorragend detaillierten Technik des D50 ist, der sollte mit Fred Suber Kontakt aufnehmen. (www.suberfactory.com).



Als 1957 der Ferrari 801 als Weiterentwicklung des D50 der Presse vorgestellt wurde, erahnte noch niemand die Dominanz des Maserati 250F und die überraschende Power des britischen Vanwall. Fangio und Moss fuhren in ihrer eigenen Liga, und so blieben für die Scuderia nur zweite Plätze in Aintree und auf dem Nürburgring von Luigi Musso und Mike Hawthorn. Das Tecnomodel-Modell in 1:18 zeigt die imposanten Auspuffrohre, die typischen Flügel hinter den Vorderrädern und die Längsstreben der DeDion-Hinterachse.

Nach der Weltmeisterschaft von Hawthorn 1958 auf dem Dino 246 begann die Vorherrschaft der britischen Mittelmotor-Formelwagen, die jedoch von Ferrari 1961 durch Phil Hill und 1964 von John Surtees mit dem 156 Sharknose und dem Tipo 158 unterbrochen wurde.

Seite gegenüber:
Der Ferrari 125 F1 im Maßstab 1:18 von Tecnomodel. Auf dieser Seite oben zwei Versionen des 625 F1 und ganz unten der Ferrari 801 (alle Tecnomodel 1:18). In der Mitte ein von Fred Suber detaillierter Lancia-Ferrari D50 in 1:12.

Chris Amons 312 F1
in der Version GP
von Deutschland
1967. Darunter zwei
Versionen des Vor-
gängermodells von
1966 mit den Start-
nummern von
Ludovico Scarfiotti
(6) und Mike Parkes.
(alle Tecnomodel 1:18)

RETURN TO POWER!

Mit der Einführung der Dreiliter-Formel im Jahre 1966 entstanden bei Holden-Repco, Maserati und Ferrari entsprechende Motoren, wobei nur der Ferrari-Zwölfzylinder eine echte Neuentwicklung war. Nach internen Querelen verließ John Surtees die Scuderia, und Mike Parkes sowie Ludovico Scarfiotti kamen zu Lorenzo Bandini ins Team.

Das Debüt des neuen Ferrari 1966 auf dem Nürburgring verlief wenig erfolgreich: Mike Parkes landete beim Metzgesfeld im Graben, Lorenzo Bandini musste sich auf Platz sechs noch von Graham Hill und Jackie Stewart auf dem Zweiliter-BRM geschlagen geben. Der Ferrari 312 im Maßstab 1:18 von Tecnomodel ist mit den verschiedenen V12-Motoren erhältlich, deutlich erkennbar an der unterschiedlichen Platzierung der Einspritzanlage und der Führung der Auspuffrohre. Das Highlight war zweifellos der vielbejubelte Sieg von Scarfiotti in Monza, der neue Dreiventiler war mit 370 PS offensichtlich das ideale Powerpaket für die schnelle Strecke.



Nach dem tödlichen Unfall von Lorenzo Bandini 1967 in Monaco und den schweren Beinverletzungen von Mike Parkes in Spa bestritt Chris Amon die Saison 1967 fast alleine.

Der 312 behielt sein durch Rohre verstärktes Monocoque, ab Monza stand jedoch der 410-PS-Vierventiler zur Verfügung. Auch diese Miniatur von Tecnomodel ist ein sehr gelungene Verkleinerung des 312 F1 mit exakten Radaufhängungen und sehr guter Darstellung der innenliegenden Scheibenbremsen hinten. Selbst die vier Zündspulen wurden nicht vergessen, obwohl sie beim Vierventiler links am Getriebe befestigt waren. Ein echter Pluspunkt sind die Räder mit Fünfsternfelgen und den Reifen mit exaktem Profil und Firestone-Schriftzug auf den Flanken. Nach vergeblichen Versuchen, den V12-Motor mit geänderten Zylinderköpfen zu optimieren, brachte Ferrari für die Saison 1970 den 312B, und sein 180°-V-Motor, fälschlich auch als Boxer bezeichnet, führte die Scuderia wieder zurück auf die Siegesstraße. Der gleiche Motor stand 1972 im 312B2 zur Verfügung; das 1:18-Modell von GP-Replicas zeigt sehr gekonnt die Ferrari-Technik mit filigranen Radaufhängungen, breiten Rennwalzen und detaillierter Motornachbildung. Zur Freude der deutschen Sammler trägt das Modell die Startnummer 4 von Jacky Ickx, dem Sieger des GP von Deutschland 1972.



Ab 1973 setzte man auch bei der Scuderia alle Hoffnungen auf das neue Voll-Monocoque, doch die Saison verlief enttäuschend. Mit dem 312B3 und den Fahrern Regazzoni und Lauda stellte sich im Folgejahr endlich wieder der Erfolg ein, und mit einem gelungenen Modell in 1:43 erinnert GP-Replicas an den ersten Sieg von Niki Lauda in Spanien.

Für die Liebhaber der Modelle in 1:18 sind mit den beiden turbobefeuerten 126C2 die Ferrari-Vertreter des Grand Prix in Italien 1982 am Start. Neben dem Stammfahrer Patrick Tambay kam Mario Andretti als Ersatz für Didier Pironi ins



Team, der nach seinem Trainingsunfall in Hockenheim aufgrund schwerer Beinverletzungen seine Karriere beenden musste. Die Modelle mit unzähligen Sponsoren-Aufklebern zeigen auch feine Details wie die Luftzufuhr für die Scheibenbremsen und die Ausführung der Radaufhängung.

Als chronologisch jüngster Vertreter in der GP-Replicas-Modellreihe fungiert der Ferrari F92A von Jean Alesi. Der Formelwagen mit dem 3,5-Liter-V12 erwies sich als nicht konkurrenzfähig und die Leidenschaft der Scuderia bis zur Ära Michael Schumacher begann. Das 1:18-Modell von GP-Replicas zeigt gekonnt die Form des Einbaums, sehr gelungen sind die Front- und Heckflügel und die BBS-Felgen.



Ganz oben ein Juwel in 1:43: Niki Laudas 312B3 GP Spanien 1974. Darunter im Großmaßstab 1:18 Jacky Ickxs 312B2, Siegerwagen des GP Deutschland 1972, Patrick Tambays 126C2 GP Italien 1982 und ganz unten Jean Alesis F92A von 1992 (alle Modelle von GP-Replicas)

SPORTLICHE ELEGANZ UND VIEL BENZIN IM BLUT

Schon sehr früh schickte Enzo Ferrari seine Sportwagen auf die Piste, um ihre Qualität und Zuverlässigkeit zu demonstrieren. Auch Privatfahrer setzten manches Unikat schonungslos bei Rennen oder Rallyes ein. Bei der Fernfahrt Lüttich-Rom-Lüttich 1954 war das Ferrari 250 MM Coupé Vignale (Fgst.-Nr. 0334MM) mit seinem Besitzer Karl Lanz am Start. Es ist besonders erfreulich, dass Ilario und Gianluca Ghizzardi von Tecnomodel immer wieder solche Raritäten in hoher Qualität umsetzen.

Ebenso neu im Maßstab 1:18 ist ihr Ferrari 500 Mondial Pinin Farina, der im Vergleich zum Scaglietti Spider auch für den sportlichen Alltagsfahrer geeignet war. Der Motor zeigte mit Trockensumpfschmierung und Doppelzündung sein Potenzial, und Vittorio Marzotto kam bei der Mille Miglia 1954 als Zweiter in Brescia an. Ein Achtungserfolg von Fgst.-Nr. 0418MD war Platz 15 für das Team Sterzi/Rossi bei der Mille Miglia 1954, danach ging er nach Venezuela, später in die USA und nach einer Restaurierung, bei der ein Lufteinlass auf die Motorhaube gebastelt wurde, tauchte der Mondial mit dem Ehepaar Bean bei der Mille Miglia 2016 auf.

Legende der Rallye Lüttich-Rom-Lüttich 1954: Ferrari 250 MM Coupé Vignale. Darunter zwei 500 Mondial, links in der Version der Mille Miglia 1954, rechts der verschollene Rennwagen von Reims 1954 (alle Tecnomodel 1:18).



Das nächste verkleinerte Original, der blaue Mondial Spyder (s/n 0424MD) ist leider verschollen. Er kam bei den 12 Stunden von Reims 1954 mit François Picard und Charles Pozzi am Lenkrad auf den fünften Gesamtplatz, hinter drei starken Jaguar D-Type und dem Ferrari 375 MM von Masten Gregory und Clemente Biondetti.

Im Fokus der Fachpresse standen immer neben Le Mans die großen italienischen Events, die Mille Miglia und die Targa Florio. Der Ferrari 290MM der Mille Miglia 1956 von BBR ist eigentlich ein Pflichtmodell, denn neben dem Sieger Eugenio Castellotti, der als vermöglicher Landbesitzer schon 1950 seinen ersten Ferrari bestellte und zum Stammfahrer der Scuderia aufstieg, fuhr mit ihm auch Juan Manuel Fangio die Strecke ohne Beifahrer und kam als Vierter in Brescia an. Beide Modelle sind perfekte Wiedergaben der Scaglietti-Spider mit vorbildgetreuer Form, sehr schönen Details wie dem Armaturenbrett und den Borrani-Speichenrädern, exakten Gravuren und korrektem Zulassungsschild am Heck.

Wie die Mille Miglia war auch die Targa Florio der Ort für italienische Motorsportephorie. Bei Brumm entdeckt der Italo-Fan das Mini-Diorama „Nino Vaccarella Targa Florio



Von BBR im Großmaßstab 1:18: Der siegreiche 290 MM von der Mille Miglia 1956, gefahren von Eugenio Castellotti. Nebenstehend ein Mini-Diorama (1:43) von Brumm mit Ninni Vaccarellas 330 P4 bei der Targa Florio 1967.

1967“ mit historischem Hintergrundbild. Nino zirkelt den Ferrari 330 P4 (0846) an einem Strohballen vorbei und schwebt auf der Welle der Begeisterung seiner sizilianischen Landsleute. Doch in Collesano ist der Volksheld einen Tick zu schnell, trifft auf eine Steinmauer und muss mit defekter Vorderradaufhängung und zerstörten Rädern aufgeben. Das verschmutzte Modell in 1:43 vermittelt die Tragik, die sich damals unter den Zuschauern verbreitete.



In der Neuheitenrunde darf natürlich der Ferrari 250 GTO nicht fehlen. So startete bei der Targa Florio 1964 der GTO (3445GT) in den schwedischen Landesfarben: Die beiden tapferen Wikinger, Ulf Norinder und Picko Troberg, pilotierten die Ikone auf den neunten Gesamtrang. Das Modell sticht aus der Flut der GTO-Pretiosen heraus und lässt jedes Sammlerherz höher schlagen.

Wer den Maßstab 1:43 bevorzugt, der sollte vielleicht die „Factory-built“-Modelle von Remember ins Auge fassen. Sehr interessant ist hier der GTO mit der Fgst.-Nr. 3505GT, der im April 1962 an Stirling Moss für UDT Laystall Racing ausgeliefert wurde. Nach Siegen in Brands Hatch und in Goodwood unter Innes Ireland kam der GTO in den Besitz von Dr. Gunther Placheta in Wien, der damals als Schauspieler Gunther Philipp zu den Stars der Leinwand zählte. Er ließ den GTO in Rot neu lackieren und wurde nach einigen Erfolgen 1964 österreichischer GT-Champion. Beim Goodwood Revival 1999 saß Stirling Moss erstmals hinter dem Lenkrad des GTO, der vor 37 Jahren eigentlich für ihn gedacht war. Doch der schwere Unfall mit dem Lotus Climax in Goodwood 1962, der ihn zum Abschied vom Rennsport gezwungen hatte, verhinderte damals den Einsatz bei der Markenweltmeisterschaft.



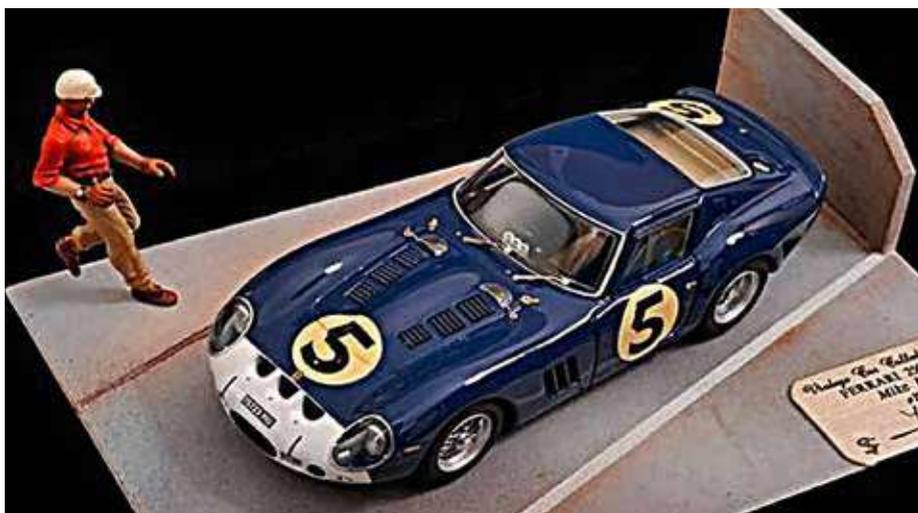
Ein weiteres Remember-Modell ist der GTO 3809GT, der im Juli 1962 in den Besitz des Schweizer Privatfahrers Kalmán von Czàzy kam. Nach einem Unfall in Montlhéry und Überschlägen bei der Targa Florio und auf dem Nürburgring war dem geplagten Renner unter Pierre Sudan endlich eine erfolgreiche Saison 1964 vergönnt. Im Anschluss einer Restaurierung, wobei dem GTO eine falsche Nase verpasst wurde, folgten vierzig aktive Jahre mit Hartmut Ibing, einem echten Ferrari-Enthusiasten aus Düsseldorf.



Unten zwei 250 GTO „Factory Built“ von Remember in 1:43, Fgst.-Nr. 3809GT in Rot und 3505GT in Lindgrün.

Ulf Norinders 250 GTO von der Targa Florio 1964 im Maßstab 1:18 von BBR. Darunter der ultimative GTO-Leckerbissen in 1:43 von Fred Suber mit Fahrerfigur.

Eine besondere GTO-Beute ist der Wagen mit der Fgst.-Nr. 3589GT, der an das heiße Rennen in Goodwood 1962 erinnert: Mike Parkes kam bei der RAC Tourist Trophy nach Innes Ireland und Graham Hill, beide auf Ferrari 250 GTO, auf den dritten Platz. Das absolut perfekte Modell von Fred Suber in 1:43 mit Fahrerfigur ist der unangefochtene Star einer GTO-Sammlung. 



SLOTRACING

POLICAR ERINNERT AN CLAY REGAZZONI

Nach dem Ferrari 312B2 von Jacky Ickx folgt bei Policar nun der Formelwagen von Clay Regazzoni mit besonderem Frontspoiler für die Anströmung der Vorderräder, der beim Großen Preis von England in Silverstone 1971 mit dem ersten Startplatz für Furore sorgte. Leider sorgte seinerzeit stark sinkender Öldruck nach 48 Runden für einen Ausfall. Das Modell ist mit viel Liebe zum Detail und starkem Motor ein ernsthafter Konkurrent für die Slot-Car-Formelwagen und begeistert nicht nur die Ferrari-Racer.

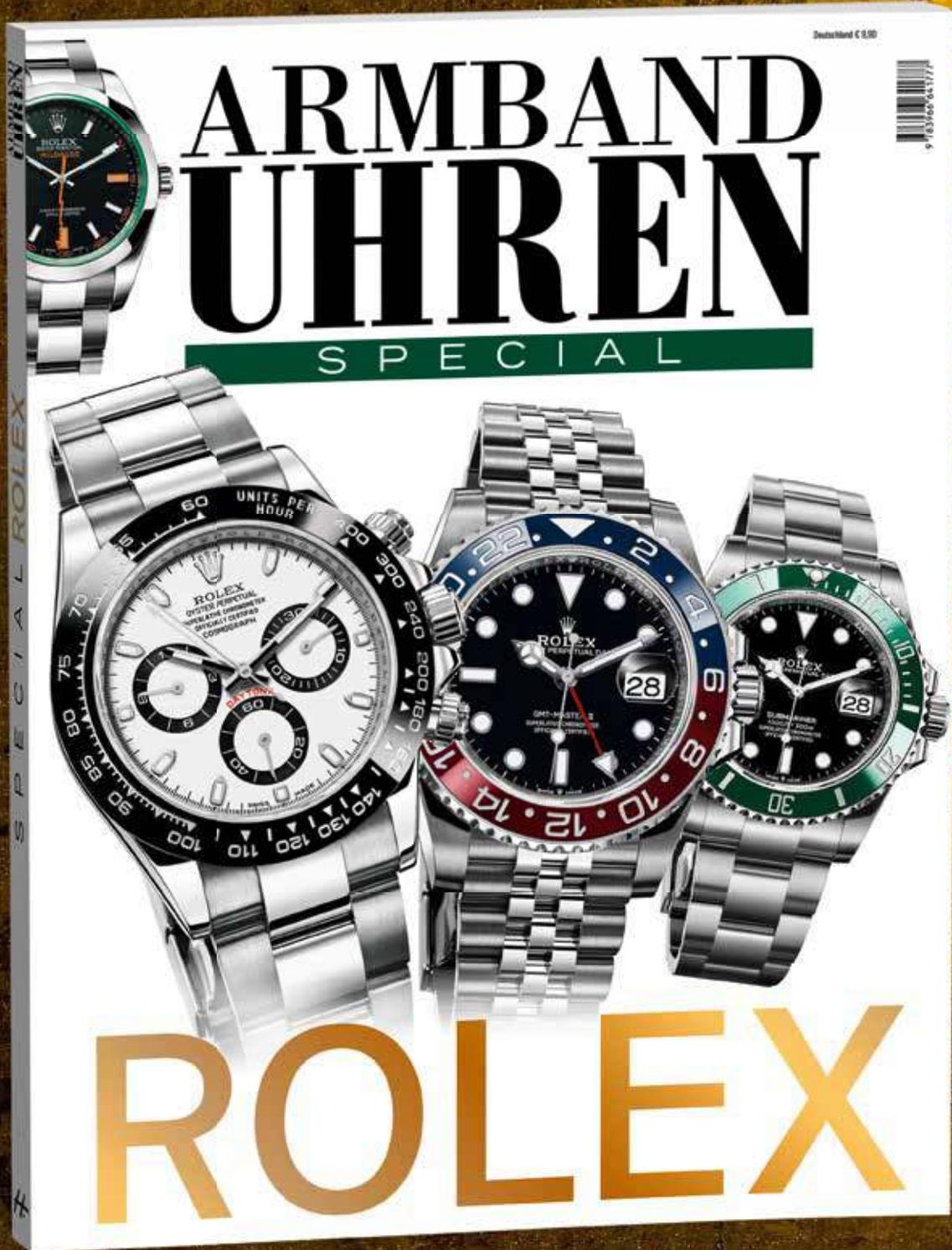
PROFIGERÄT VON NSR

Ein besonders heißes Eisen kommt von NSR. Der superleichte, nur 74 g schwere Formelwagen hat bis auf wenige Details die Ferrari-Boliden von 1988 zum Vorbild. Ein King 21 EVO 3 Motor mit fast 22.000/min sorgt für mächtigen Dampf, exakt ausgeführte Felgen und Haftreifen sowie ein Magnet bringen Laufruhe und Spurtreue. Die Modelle sind mit Startnummer 27 (Michele Alboreto) oder 28 (Gerhard Berger) lieferbar. Mit vier Decalsätzen von Mitoos können die Rennwagen in den Ausführungen der Großen Preise von Monaco und Großbritannien sehr authentisch gestaltet werden.



SPECIAL EDITION

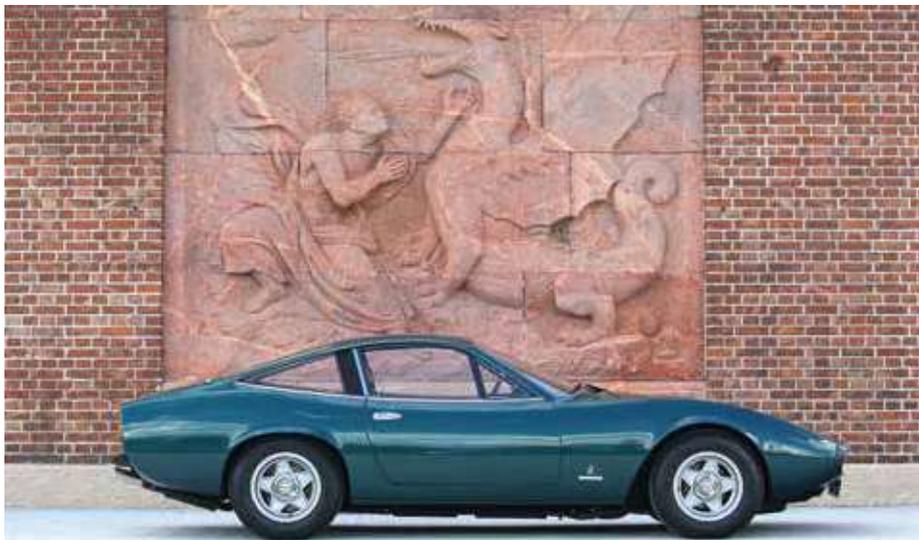
JETZT AM KIOSK!



Datenschutzhinweis: VSB erhebt Ihre Daten im Auftrag des HEEL Verlags 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 finden Sie unter: ds.heel-verlag.de



Ab sofort im Handel oder bestellen unter
WWW.ARBANDUHREN-ONLINE.DE/SHOP



VORSCHAU

AUSGABE 1-2021 ERSCHEINT AM 26.02.2021

ANZEIGENSCHLUSS IST DER 21.01.2021

Nach den vielen Ferrari-Neuvorstellungen im zurückliegenden Jahr ist es an der Zeit, sich wieder ein wenig mit den Klassikern und Ikonen der Marke zu beschäftigen. 2021 feiert zum Beispiel der 365 GTC/4 seinen 50. Geburtstag. Der von Filippo Sapino für Pininfarina gezeichnete 2+2-Sitzer brach mit zahlreichen Konventionen und wollte Ferrari einen Weg in die Zukunft weisen. Unter seiner futuristischen Karosserie war er dafür jedoch zu sehr „old school“, weshalb er das Rennen um die Zukunft an den im selben Jahr präsentierten „BB“ mit Mittelmotor verlor. Auch dieser Meilenstein in der Ferrari-Geschichte wird von uns im kommenden Jahr noch gebührend gewürdigt, keine Sorge!

Nur aufgeschoben, nicht aufgehoben sind die Fotostory über ein schneeweißes Ferrari 250 GT Cabriolet Pinin Farina Serie II und der Bericht über den schnellsten Verbrecherjäger der italienischen Autostrada, einen schwarzen Ferrari 250 GTE mit Blaulicht und Sirene. Und wenn alles klappt haben wir auch eine interessante Geschichte über die zwei Leben eines Bergrennwagens – eines als zwölfzylindrigen 212E-Werkswagen der Scuderia Ferrari und eines als sechszylindriges Sportgerät eines österreichischen Privatfahrers.

Doch jetzt gilt es erst einmal, den Ferrari für den anstehenden Winter einzumotten und sich auf lange Leseabende zu freuen.

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, Vincenzo Romeo, Dietmar Rudolph, Gregor Schulz, Markus Siebenmorgen, Konrad Skura, Marco Vitali, Thomas Wirth, Matteusz Zuchowski

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

Anzeigenpreise: Es gilt die Anzeigenpreisliste 2020.

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 7088560, Fax: 0531 708601, www.heel-verlag.de

Vertrieb Deutschland:
DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH
Postfach 570402, 22773 Hamburg
Tel.: 040 37845-0, Fax: 040 37845-6215
www.dpv-network.de

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

Design und Layout: HEEL Verlag GmbH, Axel Mertens

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

Lektorat: Manfred Kolb, Aschaffenburg

Druck: pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH,
76829 Landau

Postvertriebskennzeichen: 19089

ISSN: 2367-3672

Gerichtsstand: Königswinter

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

Datenschutzerklärung: ds.heel-verlag.de

BEI FRAGEN RUND UM IHR ABO (Abobestellungen, -kündigungen und Adressänderungen) wenden Sie sich bitte an:

HEEL Verlag GmbH, MARANELLO WORLD, Abo-Kundenservice, 65341 Eltville,
Tel.: 06123 9238-277, Fax: 06123 9238-244, aboservice-mw@vuservice.de

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

ABONNIEREN LOHNT SICH!



IHRE VORTEILE

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

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

1-JAHRES-ABO FÜR 35,- €

+ IHRE PRÄMIE



WERT 14,99 €



WERT 14,99 €



WERT 19,99 €

2-JAHRES-ABO FÜR 70,- €

+ IHRE PRÄMIE



WERT 24,99 €



WERT 29,95 €



WERT 29,95 €



WERT 29,95 €

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

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

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



TALACREST

THE WORLD'S NUMBER ONE CLASSIC FERRARI DEALER

1950 FERRARI 195 INTER COUPÉ

Chassis number 0081/S was the first of 25 195 chassis produced, and one of just three bodied by the renowned Milanese coachbuilder Touring. Now repainted a beautiful dark blue, this lovely, authentic, well-known Turin show car ranks among the most attractive closed early Ferraris, and it would be a superb entrant to either concours field or prestigious rally events around the world.



OTHER FERRARI CLASSICS FOR SALE



1963 Ferrari 250GT Lusso



1952 Ferrari 212 Europa Cabriolet



WWW.TALACREST.COM

+44 (0)1344 308178 | +44 (0)7860 589855 | john@talacrest.com

