Ausgabe 2/2018 · 28. Jahrgang · **Deutschland € 6,50** · Österreich € 7,25 · Schweiz CHF 11,50 · Luxemburg/Belgien € 7,80 · Italien € 8,50

MARANELLO World

DAS MAGAZIN FÜR FERRARISTI

166/212 UOVO
DAS EI DES MARZOTTO

FORMEL 1
Die ersten Rennen

FERRARI 488 PISTA
Weltpremiere in Genf

NEW STRATOS
Kleinserie

PORTOFINO
DER ULTIMATIVE SOMMERHIT

SERGIO MARCHIONNE
Der Ferrari-CEO über die Zukunft

SZENE USA
Cavallino Classic und Amelia Island

MODELLISMO
Neuheiten aus Nürnberg

Organized by HAPPY FEW RACING™

Padre Figlio®

FATHERS+SONS+FERRARIS

Monte-Carlo

19-21 OCTOBER 2018

LAST CALL FOR REGISTRATION
APPLY NOW!

+INFO → www.RadunoPadreFiglio.com

Champagne HENRIOT

IWC SCHAFFHAUSEN

ABARTH

TOD'S

MICHELIN

FOTO: FERRARI-PRESSEDIENST

LIEBE FERRARISTI,

hatten Sie auch den Eindruck, dass die deutschen Medien sich in diesem Jahr mit dem fulminanten Einstieg der Scuderia in die Formel-1-Saison etwas schwertun? Nicht genug, dass offenbar niemand Sebastian Vettel sein Safety-Car-Glück in Australien gönnen wollte. Als Lewis Hamilton in Aserbaidschan der erste Saisonsieg förmlich in den Schoß gelegt wurde, schalt man Vettel sogar noch, er habe „den sicheren Sieg einfach weggeworfen". Gegen so viel Ignoranz helfen nur gute Resultate, eiserne Disziplin und ein Kampfeswille, wie ihn Kimi Räikkönen bei jedem Rennen an den Tag legt, bis zur letzten Runde. Diese Saison hält hoffentlich noch eine Belohnung für den „Iceman" parat!
Mit zwei neuen Modellen in der Vorankündigung respektive bereits in der Auslieferung ist Ferrari gut auf den Sommer vorbereitet, und jetzt fehlt nur noch das richtige Wetter, um unser Glück perfekt zu machen!

Con saluti cordialissimi

Franz-Christoph Heel

IN DIESER AUSGABE

BESTER SAISONSTART SEIT JAHRZEHNTEN

SCUDERIA FERRARI IM AUFWIND

FLUGZEUGTECHNIK, DESIGN UND KAROSSERIEBAU

DAS EI DES MARZOTTO

MOTORSPORT

16 FORMEL 1: MIT GLANZ UND LORIA
Mit zwei Siegen bzw. drei Pole Positions in Folge startete die Scuderia Ferrari besser als letztes Jahr. Auch das Auto ist schnell. Am Rennglück wird noch gefeilt ...

40 NEW STRATOS: KLEINSERIE
Acht Jahre geisterte die Wiedergeburt des legendären Lancia Stratos durch die Köpfe der Fans. Nun wird das agile Feuerzeug auf F430-Basis in einer Kleinserie von 25 Exemplaren tatsächlich gebaut.

TECHNIK UND TRADITION

6 AKTUELL: SERGIO MARCHIONNE SPRICHT KLARTEXT
Im Rahmen des Genfer Automobilsalons gewährte der Fiat-Konzernchef, Geschäftsführer von Fiat Chrysler Automobiles und Ferrari-Präsident, ausgewählten Journalisten einen langen Gesprächstermin.

48 HISTORIE: DER FERRARI, DEN SIE „DAS EI" NANNTEN
Dieses aerodynamische Renn-Coupé erträumte sich der talentierte Gentleman-Rennfahrer Giannino Marzotto. Der Flugzeugdesigner Franco Reggiani und die Carrozzeria Fontana in Padua verwirklichten seinen Traum.

FERRARI PORTOFINO

DER SOMMER KANN KOMMEN

PREMIERE: FERRARI 488 PISTA

SPORTFAHRERTRAUM

ELEGANZ

30 PROVA: FERRARI PORTOFINO
In Zukunft wird man Portofino nicht länger nur mit einem pittoresken italienischen Hafenstädtchen verbinden, sondern auch mit dem potentesten Cabriolet der Welt, das problemlos in der Supercar-Liga mitspielen könnte. Wenn sein Fahrer wollte.

68 SZENE USA: CAVALLINO CLASSIC UND AMELIA ISLAND
Die internationale Ferrari-Saison beginnt traditionell in Florida bei den beiden großen Schönheitswettbewerben in Palm Beach und auf Amelia Island. Keith Bluemel hat sie beide für uns besucht.

LEIDENSCHAFT

22 PREMIERE: FERRARI 488 PISTA
Auf dem Genfer Automobilsalon zündete Ferrari die nächste Raketenstufe der Entwicklung: Der 488 Pista setzt die Tradition der verschärften V8-Mittelmotor-Modelle bei Ferrari fort, radikaler denn je.

62 FERRARI-CLUBSZENE EUROPA
Nach dem Jubiläum ist vor dem Jubiläum: Der Ferrari Club Deutschland feiert 2018 seinen 40. Geburtstag. Und auch die weiteren Clubs bereiten sich auf einen heißen Sommer vor.

74 MODELLISMO
Modelle vom Feinsten, delikat, detailliert und durchaus bezahlbar. Die großen Maßstäbe bringen Glanz in die Vitrine. 1:43 wird immer mehr ein Maßstab für Kenner.

Träume brauchen Sicherheit.
Aachen Münchener

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

Von Ferrari lernen heißt siegen lernen: Ashridge schult Manager in Maranello

FORTBILDUNG BEI FERRARI

Ashridge Executive Education, weltweit eine der führenden Business Schools, präsentiert mit Ferrari das einzigartige dreitägige Fortbildungsprogramm „Digital Futures: Winning Amidst Disruption". Das Seminar gibt Führungskräften Strategien und Prozesslösungen an die Hand, um den digitalen Wandel erfolgreich zu gestalten.

Im Rahmen der Fortbildung arbeitet Ashridge mit den Teilnehmern eng zusammen und zeichnet sich durch das einzigartige Triangular Learning, ein innovatives Lernkonzept, aus. Experten von Ferrari und Ashridge schaffen eine Plattform für Führungskräfte globaler Unternehmen, die von einem direkten Case von Ferrari, aber auch von individuellen Fallbeispielen profitieren. Die Teilnehmer erleben drei Tage voller Informationen, Beispiele und Lösungsansätze aus erster Hand.

Das Seminar „Digital Futures: Winning Amidst Disruption" findet vom 17. bis 19. September im Ferrari-Headquarter in Maranello statt. Interessenten wenden sich an Thaddäa Stella Munday-Teut (Ashridge Executive Education Germany) unter Tel. +49 170 1010024 oder per E-Mail an stella.munday@ashridge.hult.edu

Toller Bericht zum 308 GTB!

Vielen Dank für den ausführlichen Artikel in der letzten Ausgabe über die Restaurierung des 308 GTB und die Erfüllung eines Jugendtraums! Sie sollten viel mehr über die Ferrari der siebziger und achtziger Jahre bringen!

Gerd Baumgartner, per E-Mail

(Dieses Jahr feiert der Daytona 50. Geburtstag ... Red.)

ERGEBNISSE VERTAUSCHT

Zahlreiche Zuschriften haben uns darauf aufmerksam gemacht: Wir haben im Portrait von Mike Parkes in der Tabelle mit seinen Erfolgen in der Formel 1 aus Versehen die Startplatzierungen und nicht die Rennergebnisse abgedruckt. Wir bitten diesen Fehler zu entschuldigen und nennen Ihnen hier nachstehend die korrekten Ergebnisse.

MIKE PARKES' EINSÄTZE AUF FERRARI 1966–1967 MONOPOSTO (FORMEL 1)

DATUM	RENNEN	TEAM	FAHRZEUG	FGST.-NR.	PLATZ
3. Jul. 1966	Grand Prix Frankreich	Scuderia Ferrari	Ferrari 312	s/n 012 ‚lungo'	2.
24. Jul. 1966	Grand Prix Niederlande	Scuderia Ferrari	Ferrari 312	s/n 012 ‚lungo'	DNF
7. Aug. 1966	Grand Prix Deutschland	Scuderia Ferrari	Ferrari 312	s/n 012 ‚lungo'	DNF
4. Sep. 1966	Grand Prix Italien	Scuderia Ferrari	Ferrari 312	s/n 012 ‚lungo'	2.
29. Apr. 1967	Daily Express Trophy, Silverstone	Scuderia Ferrari	Ferrari 312	s/n 012 ‚lungo'	1.
21. Mai. 1967	Grand Prix Siracusa	Scuderia Ferrari	Ferrari 312	s/n 012 ‚lungo'	1.
4. Jun. 1967	Grand Prix Niederlande	Scuderia Ferrari	Ferrari 312	s/n 012 ‚lungo'	5.
18. Jun. 1967	Grand Prix Belgien	Scuderia Ferrari	Ferrari 312	s/n 012 ‚lungo'	DNF

Das komplette Ersatzteilsortiment für alle Fiat und Ferrari Dinos sowie Ferrari 308 bis 348!
DinoParts und Service GmbH

Tel. +49 (0)5651 33 28 30 ▪ info@dinoparts.de ▪ www.dinoparts.de

VORSTAND BESTÄTIGT

Die jährliche Aktionärsversammlung der Ferrari N.V. hat am 13. April in Amsterdam-Schiphol sämtliche Mitglieder des Firmenvorstands in ihren Ämtern bestätigt, als da sind John Elkann, Piero Ferrari, Delphine Arnault, Louis C. Camilleri, Giuseppina Capaldo, Eduardo H. Cue, Sergio Duca, Lapo Elkann, Amedeo Felisa, Maria Patrizia Grieco, Adam Keswick und Elena Zambon. Sergio Marchionne wurde als Geschäftsführer wiedergewählt.

INSIDE MARANELLO

MARANELLO NOTTE ROSSA AM 16. JUNI

Ganz Maranello in Rosso Corsa getaucht: Das gibt es nicht nur nach einem Grand-Prix-Sieg der Scuderia, sondern auch einmal im Jahr zur „Notte Rossa“. Dann treffen sich Ferraristi aus aller Herren Länder, um mit den Einwohnern von Maranello und den Angestellten des Ferrari-Werks „ihre“ Marke hochleben zu lassen. Restaurants, Bars, Museen, Bibliotheken, Veranstaltungssäle haben bis nach Mitternacht geöffnet, und auf den Straßen der Stadt sorgen die zahlreichen Ferrari-Vermietstationen sowie Abordnungen der Ferrari-Rennabteilung mit Boxenstopp-Wettbewerben, Rennrunden im Simulator, Musik und Getränken für Stimmung.
Also: Nichts wie hin zur Maranello Notte Rossa am Samstag, dem 16. Juni 2018.
Informationen zu Übernachtungsmöglichkeiten auf www.maranello.it

ULTIMATIVE GARAGE

Das LEGO-Speed-Champions-Set punktet mit den Versionen des klassischen Ferrari 250 GTO und des 488 GTE sowie des historischen Formel-1-Boliden 312 T4. In der Werkstatt werden die Fahrzeuge fit für das nächste Rennen gemacht – auf einer einstellbaren Wagenrampe, neben einer Zapfsäule im Retrostil und einem Werkzeugschrank. Dazu gibt es sieben Minifiguren, drei Rennfahrer, zwei Mechaniker und zwei Fans. Unverbindliche Preisempfehlung: 99,99 Euro.

Nicht kaufen – gewinnen! Als Abonnent können Sie an der Verlosung von drei Sets teilnehmen! Postkarte mit Ihrer Adresse an Maranello World-Leserservice, Gut Pottscheidt, 53639 Königswinter, oder per E-Mail an info@maranello-world.de. Teilnahmeschluss ist der 30.06.2018. Wir drücken Ihnen die Daumen!

Gohm
Singen ♦ Stuttgart ♦ Wien
Ihr Ferrari-Partner für Österreich in Wien
www.scuderia-gohm.at

SERGIO MARCHIONNE ÜBER DIE ZUKUNFT VON FERRARI

KARTEN AUF DEN TISCH

Im Rahmen des Genfer Automobilsalons gewährte der Fiat-Konzernchef, Geschäftsführer von Fiat Chrysler Automobiles und Ferrari-Präsident, ausgewählten Journalisten einen langen Gesprächstermin, bei dem er sich explizit zur Formel 1, zu Hybridfahrzeugen und zur Zukunft von Ferrari äußerte.

Text: /// Matt Zuchowski
Fotos: /// „Kuni"
Illustrationen: /// Piotr Wlodarczyk

Der Genfer Automobilsalon ist dank seines frühen Termins im Jahr seit jeher ein Marktplatz nicht nur für neue Modelle, sondern auch für Strategien, Personalien und Gerüchte. Auch Ferrari nutzt die Gelegenheit zur direkten Kommunikation mit den Medien im Rahmen einer kleinen Pressekonferenz, die hinter verschlossenen Türen einer kleinen Lounge stattfindet. Fünf hochrangige Vertreter der Marke aus den Bereichen Marketing, Vertrieb, Design und Technik stellten sich dieses Jahr den Fragen der Journalisten, doch am Ende hatte vor allem Einer das Sagen: Sergio Marchionne, der sich in seinem grauen Pullover über kariertem Hemd optisch deutlich von den mit Anzug und Krawatte angetretenen Kollegen abhob, gab sich jovial und wirkte sehr entspannt, als er das Wort an die Runde richtete.

Ferrari in der Formel 1

In Zeiten erhöhter Political Correctness sind Verantwortungsträger, die ohne Umschweife Ross und Reiter nennen, selten geworden. Nach ein paar sichtlich amüsierten Antworten auf Fragen nach den Wettbewerbern („Welche Wettbewerber?") oder auf Zweifel am zu erwartenden Fahrspaß in einem Ferrari-Hybrid („Sie sind offensichtlich noch keinen gefahren. Ich schon!") kam Sergio Marchionne sehr schnell auf die Entwicklungen der kommenden Monate und Jahre zu sprechen. Eine der ersten Fragen betraf die Zukunft der Formel 1 und die Haltung von Ferrari gegenüber der geplanten Motoren-Neuregelung ab 2020. Marchionne zog sich mit einer Anekdote aus seinem Jurastudium aus der Affäre: „Ich habe gelernt, dass es keine gute Antwort auf die Frage gibt ‚Wann haben Sie aufgehört, Ihre Ehefrau zu schlagen?' Am Ende steht man immer dumm da." Er habe nie angekündigt, die Scuderia Ferrari werde sich aus dem Sport zurückziehen. „Ich habe gesagt, dass wir uns zurückziehen, falls wir unsere Differenzen nicht überwinden können. Die Diskussionen darüber sind noch längst nicht an ihrem Endpunkt angelangt. Wir sind länger in der Formel 1 als jedes andere Team. Wir verstehen diesen Sport. Die Formel 1 ist ohne Ferrari nur schwer vorstellbar. Wir sind mit Liberty im Gespräch und ich bin zuversichtlich, dass wir bis zum Ende des Jahres einen Fahrplan über das Jahr 2020 hinaus haben werden. Und falls nicht, werden Sie 2019 wieder von uns hören. Aber dann wird die Zeit abgelaufen sein und wir werden uns nach Alternativen umschauen, um Ferraris Rennhunger zu stillen."

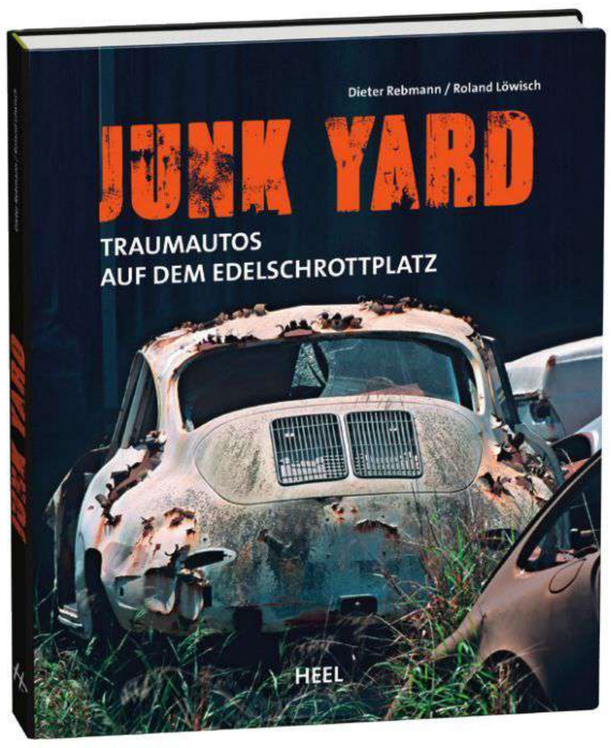
Die Modellpolitik von Ferrari

Die Premiere des 488 Pista, die wenige Minuten zuvor auf der anderen Seite des Messestandes über die Bühne gegangen war, brachte Fragen zur langfristigen Verkaufsstrategie aufs Tapet, verbunden mit Sorgen über die Exklusivität der Marke aus Maranello. „Mit dem 488 Pista“, kommentierte Marchionne, „geben wir unseren Händlern ein Instrument an die Hand und lassen ihm die Freiheit, sich die richtigen Kunden mit der besten Kaufhistorie für dieses Auto auszusuchen. Die Mindestvoraussetzung für die Bestellung ist, dass man schon einen Ferrari besitzen muss. Wer bislang einen Mustang gefahren ist, soll in Gottes Namen zum Ford-Händler gehen.“
Nach dieser etwas süffisanten Antwort wurde Marchionne wieder ernst, als es um die künftige Preispolitik von Ferrari ging. „Wir sind immer noch dabei, die Situation zu analysieren. Und ich weiß wirklich nicht, wieviel man für den schnellsten V8 unserer Firmengeschichte verlangen sollte“, sagte er in Anspielung auf den nebenan stehenden 488 Pista. „Wir müssen Grenzen ausloten. Das Produkt-Portfolio verschafft Ferrari eine herausragende, einzigartige Marktposition. Wir müssen herausfinden, was unsere Kunden dafür zu zahlen bereit sind. Wir versuchen dabei fair zu bleiben. Im Moment fangen wir an, die Obergrenze auszutesten, aber sie ist noch nicht festgelegt.“ Das klang danach, dass die nächsten V8-Sondereditionen erheblich teurer werden könnten als der 488 Pista, der mit über 250.000 Euro in der Liste steht ...
In der anschließenden Debatte darüber, ob maximierte Betriebsgewinne keine Gefahr darstellten für die Exklusivität eines Ferrari, vertrat der Präsident den Standpunkt, dass Ferrari durchaus noch wachsen könne. „Stückzahlen sind schon wichtig für uns. Aber wenn unsere Marktsegmente nicht wachsen, können wir nicht einfach immer mehr von denselben Fahrzeugen auf den Markt werfen. Das heißt, wir müssen uns einer anderen Seite von Ferrari zuwenden, auf der es vielleicht nicht um ultimative Fahrmaschinen geht, sondern wo wir unseren Stil und unsere Technologie einem breiteren Kundenkreis zugänglich machen können. Nehmen Sie den 488 Pista: Mit seiner Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 2,65 Sekunden ist jeder durchschnittliche Autofahrer völlig überfordert. Wer noch nie einen Ferrari gefahren ist, der wird sich im 488 Pista furchtbar erschrecken!“

Kommt der Ferrari-SUV?

Das klang in den Ohren der Journalisten verdächtig nach einer Überleitung zum boomenden SUV-Segment. Sergio Marchionne nimmt das Wort SUV nicht in den Mund. „Ich denke an eine Auswei-

ANZEIGE



Den Schrottplatz mit den mutmaßlich meisten Edel-Klassikern aller Zeiten – zu dem nur wenige Zugang erhielten – haben vor 20 Jahren der renommierte Fotograf Dieter Rebmann und der bekannte Journalist Roland Löwisch besucht. Jetzt sind die Impressionen vom Junk Yard unweit von Los Angeles endlich in einem Bildband der Extraklasse zu erleben.

176 Seiten, 245 x 290 mm, ISBN 978-3-95843-593-3
29,95 €

Autos aus Italien hatten und haben immer das gewisse Extra: Eleganz und Raffinesse gepaart mit anspruchsvollster Technik. Ganz gleich, ob Supersportwagen, Familienlimousine oder Kleinwagen – „le macchine“ aus Turin, Mailand oder Modena sind immer etwas schicker und aufregender als die meisten Autos aus dem Rest der Welt. Dieser eindrucksvolle Band beschreibt die schönsten, die interessantesten und die berühmtesten Exemplare von Abarth, Alfa Romeo, Cisitalia, Ferrari, Fiat, Iso, Isotta Fraschini, Itala, Lamborghini, Lancia und Maserati.

312 Seiten, 246 x 290 mm, ISBN 978-3-86852-989-0
24,99 €

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

tung des GT-Segments. Es gibt Autowelten, die Ferrari-Territorium sein sollten. In der Welt von Aston Martin spielen wir zum Beispiel gar nicht mit. Wir könnten, und in der Vergangenheit haben wir das auch, aber in den letzten Jahren haben wir dieses Feld kampflos den Anderen überlassen, und die haben ihre DB9 und DB11 hineingesetzt. Stilistisch betrachtet sind das tolle Autos, kein Zweifel. Was die Mechanik angeht, kann man darüber diskutieren, ob sie ihr Geld wert sind. Ich glaube, wir können es mit ihnen aufnehmen, und diese Herren müssen beweisen, dass wir es können."
Er deutet auf die Runde seiner Kollegen der Geschäftsleitung.
Auf Flavio Manzoni, den Designchef, warten große Aufgaben. „Wir müssen herausfinden, was wir dieser neuen GT-Klientel anbieten. Flavio macht einen phänomenalen Job bei den Sportwagen, aber einen eleganten Wagen nach dem Ferrari-Wertekanon zu entwerfen, das ist etwas ganz anderes. Ich hoffe, dass wir im September etwas zu sehen bekommen, das einen neuen Standard definiert", äußerte sich der Ferrari-Präsident kryptisch und verwies darauf, dass auf der jährlichen Aktionärsversammlung mehr Details verraten würden.
Dass neue Zielgruppen andere Ansprüche an Multimedia und Connectivity stellen werden, ist dem Chef bekannt. „Unsere aktuelle Infotainment-Technologie ist vorsintflutlich", gesteht er unumwunden. „Die Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine ist einer der Schwachpunkte in unserer hoch entwickelten Technologie. Das können wir auf jeden Fall besser! Wir arbeiten bereits mit Hochdruck daran und machen diesbezüglich große Fortschritte, Sie werden sehen! Das wird alles viel, viel besser!"

Hybrid kommt auf jeden Fall

Eine andere Baustelle, auf der mit Hochdruck gearbeitet wird, ist die von Medien und Gesetzgebern gleichermaßen geforderte Elektrifizierung des Antriebs. Es ist keine zwei Jahre her, da sagte Sergio Marchionne an gleicher Stelle, ein Ferrari mit Elektromotor sei „eine geradezu obszöne Vorstellung" und dass es einen Elektro-Ferrari nur über seine Leiche geben werde. Die Tifosi mögen zunächst erleichtert aufgeatmet haben, doch dann erinnerten sie sich, dass Marchionne einen SUV zuvor einst genauso kategorisch ausgeschlossen hatte. Jetzt müssen sie den Tatsachen ins Auge blicken: „Wir führen die Elektromobilität ein, und sie wird zukünftig unser wichtigstes Standbein sein", bestätigte Sergio Marchionne, bemühte sich aber hinzuzufügen, dass es auch weiterhin Ferrari mit Verbrennungsmotoren geben werde. Er mache sich keine Sorgen über schärfere Emissionsgesetze, weil Ferrari unmittelbar vor der Einführung der Hybrid-Technologie stehe.
Die jahrelange Vernachlässigung des Themas bereitet nicht nur Ferrari Sorgen, sondern der gesamten Fiat Chrysler Group. Hybrid soll nun zur Kernaussage einer der wichtigsten Marken im FCA-Portfolio werden. Mit dem Engagement in der Formel 1 sowie Supercars wie LaFerrari hat man in Maranello bereits bewiesen, dass man die Technologie beherrscht. Doch für die nächste Modellgeneration müsse man die Hybrid-Strukturen ausbauen. „Beim LaFerrari war Hybrid ein interessantes Add-on", sagt Marchionne. „Bei unserem nächsten Hybriden spielt die Technik eine andere Rolle. Sie werden es verstehen, wenn sie ihn nächstes Jahr sehen. Die ersten Prototypen laufen bereits im Versuch."
Technik-Chef Michael Leiters fügte hinzu, dass es sich bei dem neuen Elektromotor um eine Leistungsspritze handle, nicht um eine Benzinsparmaßnahme. „Leistung und Fahrspaß stehen im Vordergrund, wenn wir bei Ferrari von Hybrid-Technik sprechen. Natürlich senkt die Technik auch den Kraftstoffverbrauch, aber darum geht es uns nicht. Ein Elektromotor hat null Ansprechverzögerung und kann zum Beispiel das Turboloch überbrücken. Solche Qualitäten sind für uns viel wichtiger."
Darauf angesprochen, ob ein Hybrid-Sportwagen mit mehr Leistung oder mit weniger Gewicht punkten sollte, antwortete Sergio Marchionne: „Mit beidem. Wenn Sie sich nur für Leistung interessieren, dann nehmen Sie doch den Demon drüben auf dem Dodge-Stand. Das ist das spurtstärkste Auto der Welt, das Preis-Leistungs-Verhältnis ist unschlagbar. Aber wenn Sie Wert auf Leistung und Straßenlage legen, dann muss es ein Ferrari sein. Fahrspaß definiert sich nicht nur über Kraft und Gewicht, sondern über Handling. Und dadurch können wir uns vom Rest abgrenzen. Unser nächster Hybride wird darauf ausgerichtet sein. Dafür werden die Jungs hier um mich herum schon sorgen."

Und was ist mit dem GTO?

Kurz vor Ende der Fragestunde ließ Sergio Marchionne dann noch eine kleine Bombe platzen. Natürlich seien ihm die mit moderner Technik wiederbelebten Klassiker von Jaguar – XKSS, D-Type und E-Type Lightweight – oder der DB4GT von Aston Martin aufgefallen. „Ich schaue mir das natürlich an, aber reine Nachbauten interessieren mich nicht. Ich glaube indes an die Möglich-

keit, italienische Design-Ikonen aus der Ferrari-Modellpalette vergangener Tage als Plattform für etwas Neues zu verwenden.“ Und dann plauderte der große Industriekapitän aus dem Nähkästchen: „Als ich jung war und kein Geld hatte kaufte ich mir einen E-Type zum Restaurieren. Es war hoffnungslos. Ich steckte mein ganzes Geld in den Rosthaufen, aber ich bekam ihn nicht zum Laufen. Am Ende habe ich das halbfertige Wrack verkauft, um wenigstens einen Teil meiner Investition zu retten. Ich habe mich oft gefragt, warum Jaguar den E-Type nicht wieder neu auflegt, denn das war eines der schönsten Autos aller Zeiten. Dass sie nun zumindest eine limitierte Edition davon bauen wollen, finde ich ermutigend.“ So ganz überzeugt schien er aber doch nicht zu sein, denn er sagte zum Abschluss: „Wir ringen gerade mit dem Gedanken, den 250 GTO neu aufzulegen, was gar nicht so leicht ist. Vielleicht können wir Ihnen da innerhalb der nächsten vier Jahre etwas präsentieren. Wir stecken nicht zu viel Geld in das Projekt, denn Ferrari soll nicht nur von der Vergangenheit leben. Man kann schon hin und wieder ein bisschen aus der eigenen Geschichte zitieren, aber das sollte nicht zur Gewohnheit werden. Der Mensch sollte sich mit neuen Ideen auseinandersetzen, nicht mit alten.“

Wenn Ferrari in die wohl revolutionärste Periode der Firmengeschichte eintritt, wird der heute 65-jährige Präsident die Dinge aus der Ferne betrachten, denn Sergio Marchionne hat unlängst den Rückzug von seinen Posten als Geschäftsführer von FCA und Ferrari zum Ende des Jahres bekanntgegeben. Seine Ideen werden uns indes noch einige Zeit länger beschäftigen: „Das Ferrari-Portfolio ist in wesentlichen Zügen bis 2022 in trockenen Tüchern. Wir haben ziemlich klare Vorstellungen und werden zu Ende bringen, was wir angeschoben haben.“

NOVITEC
Performance Motor Tuning
Fahrwerkskomponenten
Aerodynamik
Rad / Reifen Kombinationen
NOVITEC GROUP
PERFORMANCE EN VOGUE
D-87778 Stetten · Fon +49 (0) 8261 / 75 995 - 0 · info@novitec.com · www.novitec.com
performed by PIRELLI

TERMINE 2018

25. - 27. MAI
Concorso d'Eleganza Villa d'Este (I)
Zutritt streng reglementiert. Öffentliche Ausstellung am Sonntag auf dem angrenzenden Gelände der Villa Erba.
www.concorsodeleganzavilladeste.com

13. - 17. JUNI
Giorni Rossi – Int. Ferrari-Treffen
In Südtirol rund um das renommierte Bärenhotel
www.baerenhotel.com

18. - 24. JUNI
20. Int. Sportwagenfestival Velden
Traditionsreiches Sommertreffen am Wörthersee
www.kasperteam.at

28. - 30. JUNI
Masterpieces Concours d'Elegance
Herrschaftlicher Schönheitswettbewerb vor der Kulisse von Schloss Dyck
www.masterpieces.de

TRIPS-AUSSTELLUNG am Nürburgring

Besucher des Motorsport-Erlebnismuseums ring°werk können derzeit die Dauerausstellung „Graf Berghe von Trips – Ritter, Reiter, Rennfahrer" erleben. Die Ausstellung gewährt private Einblicke in das Leben des Grafen und zeigt zahlreiche persönliche Gegenstände, Plaketten, Pokale und Fotos des ehemaligen Formel 1-Fahrers und Ferrari Piloten. Besonderes Highlight zur Eröffnung: Zwei weltweit einzigartige und mit Originalteilen nachgebaute Ferrari 156 „Sharknose", mit denen von Trips in der Formel 1 gefahren ist, sind noch bis Anfang Juni im Rahmen der neuen Ausstellung im ring°werk zu bewundern. Ermöglicht wurde die Ausstellung durch die Zusammenarbeit mit dem Stiftungsrat der Trips'schen Sportstiftung und der Entscheidung, dass die Ausstellungsstücke aus dem ursprünglichen Trips-Museum in Kerpen nun dauerhaft am Nürburgring zu sehen sein werden.
Neben verschiedenen Ausstellungsbereichen und hochwertigen Rennfahrzeugen aus mehreren Jahrzehnten bietet das ring°werk auch zahlreiche Simulatoren, Attraktionen und ein spektakuläres 4D-Kino. Der Eintritt für Erwachsene kostet 9,90 Euro. Kinder und Jugendliche von 6 bis 17 Jahren zahlen 7,90 Euro.

int. F50 Treffen
Termin: 11.–15. August 2018 in Wien !!
Die Teilnahme ist für F50 Fahrer kostenlos !!
Infos: +43 664 524 1110
harry.v.deyk@gmail.com

int. Ferrari - Treffen
im Hotel Landgut & Spa Althof Retz
2. bis 5. August 2018
Tolles Ferrari Meeting auf hohem Niveau!
Infos +43 664 524 1110 · harry.v.deyk@gmail.com

12. - 15. JULI
Goodwood Festival of Speed (GB)
„The greatest motoring garden party in the world" im Schlossgarten von Lord March. Rennwagen aller Epochen und Rennserien geben sich ein Stelldichein.
www.goodwood.com

29. JUNI - 1. JULI
Concours d'Elegance Paleis Het Loo
Renommierter Schönheitswettbewerb vor höfischer Kulisse in Holland.
www.concourselegance.com

6. - 8. JULI
9. Le Mans Classic
Spektakulär inszenierte Mammutveranstaltung rund um den historischen Motorsport
www.lemansclassic.com

6. - 8. JULI
Stella Alpina
Oldtimer-Rallye durch die atemberaubende Berglandschaft der Dolomiten mit Start in Trento
www.scuderiatricolore.org

3. - 5. AUGUST
Classic Days Schloss Dyck
Ein Festival rund um klassische Automobile und Motorräder im idyllischen Schlosspark
www.classic-days.de

10. - 12. AUGUST
AvD Oldtimer Grand Prix
Weit über 500 Rennwagen machen den OGP zu einer der größten Oldtimer-Rennveranstaltungen auf der Welt. Von Tourenwagen über Gran Turismo und Sport-Prototypen bis hin zu Formel-1-Boliden der 70er und frühen 80er Jahre ist dabei die ganze Palette motorsportlicher Faszination zu bestaunen.
www.nuerburgring.de

23. - 26. AUGUST
Monterey Motorsports Reunion
Sportlicher Höhepunkt der Crazy Car Week in Kalifornien
www.mazdaraceway.com

25. AUGUST
Concorso Italiano
Schönheitswettbewerb für italienische Autos auf dem Black Horse Golfplatz
www.concorso.com

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

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

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

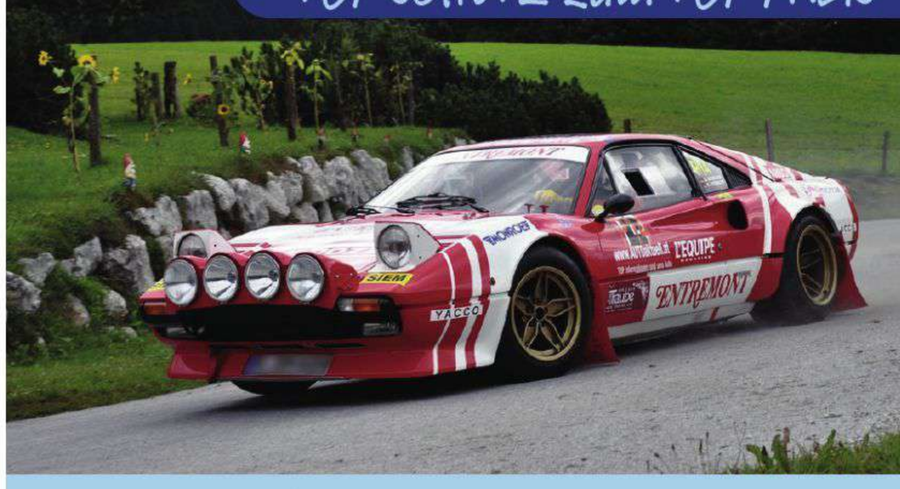
MOTORWORLD Köln-Rheinland eröffnet am 16. und 17. Juni

Am Wochenende des 16. und 17. Juni 2018 feiert die Motorworld Köln-Rheinland ihre Eröffnung. Auf einer Grundstücksfläche von über 50.000 Quadratmetern können Besucher – bei freiem Eintritt – faszinierenden Raum voller mobiler Leidenschaft entdecken: Spannende Ausstellungen, unzählige Rennsportexponate, Glaseinstellboxen für Sammlerfahrzeuge, ein Hotel, in dem der Gast sein Auto neben dem Bett parken kann, eine Eventhalle für bis zu 4000 Personen sowie zahlreiche Tagungsräume, exklusive Gastronomieangebote, Top-Dienstleister rund um das Automobil – von der Oldtimer-Schmiede bis zum TÜV – und viele weitere Highlights.

Herzstück der Motorworld Köln-Rheinland wird die private Sammlung von Formel-1-Legende Michael Schumacher: Im umgebauten, denkmalgeschützten Hangar des ehemaligen Flughafens Butzweilerhof werden seine Rennfahrzeuge vom frühen Kart bis zu seinen Formel-1-Weltmeister-Boliden präsentiert. Die Private Collection von Michael Schumacher umfasst zudem seine Pokale, Rennanzüge und weitere einzigartige Erinnerungsstücke.

MOTORWORLD Köln–Rheinland
Butzweilerstraße 35-39, 50829 Köln
www.motorworld.de

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



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

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

Fragen Sie den Spezialisten!
Mit 30 Jahren Firmenerfahrung und als aktiver Motorsportler spreche ich Ihre Sprache.

Allianz
Generalvertretung
Max Schneider

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

RÉTROMOBILE PARIS

SPEZIALITÄTENSALON

Zum 43. Mal bot die Pariser Oldtimermesse Rétromobile Enthusiasten Gelegenheit, sich nach den dunklen Wintermonaten Anfang Februar sattzusehen an schönen Autos: Bugatti T57, Maserati A6G 1500, Fiat 8V Supersonic, Alfa Romeo 2000 Sportiva, Lamborghini Miura, McLaren F1 GTR (Le-Mans-Klassensieger 1995), die hinreißenden Abarth aus der Sammlung von Engelbert Möll, und natürlich jede Menge Ferrari, dass einem das Herz im Leibe lacht. Gut 50 Exemplare konnten wir zählen, davon nicht weniger als zehn 250 GT SWB – die meisten am Stand von Lukas Hüni –, darunter die Show Cars der Genfer Salons 1960 (Fgst.-Nr. 1771GT) und 1963 (3269GT mit Bertone-Karosserie) sowie der Siegerwagen des 1000-Kilometer-Rennens am Nürburgring 1962 (Nöcker/Seidel). Franco Meiners hatte als Blickfang einen Peugeot 404 Break der Scuderia Ferrari mitgebracht, der als „Ferrari Servizio Corse“ zwischen März 1963 und Mai 1964 im Einsatz war, außerdem einen 412 T1/B (154) und das 250 GT Cabriolet Pinin Farina Serie 1 (0735GT) von der IAA 1957, später angeblich im Besitz von Graf Berghe von Trips. Das französische Auktionshaus Osenat zeigte den 512 TR (98300) der kürzlich verstorbenen Rocklegende Johnny Halliday. Auch interessant war die 225 S Barchetta Vignale (0218ET), die Phil Hill 1953 bei den 12 Stunden von Sebring bewegte oder das 212 Export Coupé Vignale (0128E) mit seiner primelgelben und dunkelblauen Lackierung. Apropos: In „oro chiaro“ wurden nur sechs 512 BB lackiert – einer davon stand bei Eleven Cars. Immer noch staubig präsentierte sich der Alu-Daytona (12653), der letztes Jahr für 1,8 Millionen bei der RM-Jubiläumsauktion Maranello den Besitzer wechselte. Astrein gepflegt dagegen der Daytona Competizione Serie 3 (16363), der 1973 unter Vic Elford und Claude Ballot-Léna in Le Mans lief. [Arnaud Meunier]

250 GT PF Cabriolet Serie 1 von der IAA 1957, darunter Phil Hills 225S Barchetta von Sebring 1953 sowie links einer von zehn SWB im Angebot. Rechte Seite von oben: Daytona Competizione, 212 Export, 512 BB „oro chiaro“ und Peugeot „Assistenza“.

Mario Bernardi
Klassische Automobile GmbH

Ferrari 575 Superamerica

Alfa Romeo 2600 Spyder
1962 anthrazit/schwarz

Ferrari 212 Export Vignale Berlinetta
1951 hellblau/beige

Ferrari 250 GT Boano
1956 dunkelblau/blau

Ferrari 250 GT Pininfarina Coupé
1960 rot/schwarz

Ferrari 250 GT Cabrio Pininfarina Serie II
1960 silber/rot

Ferrari 250 GT/L Lusso
1964 silber/rot

Ferrari 330 GT America
1964 schwarz/schwarz

Ferrari 275 GTB/2 Longnose
1965 celeste/dunkelrot

Ferrari 275 GTS
1966 silber/schwarz

Ferrari 275 GTB/4
1967 anthrazit/schwarz

Ferrari 330 GTC
1967 rot/schwarz

Ferrari 330 GTC
1968 anthrazit/schwarz

Ferrari 365 GTS/4 Daytona Spyder
1971 rot/beige

Ferrari 365 GTB/4 Daytona
1972 celeste/schwarz

Ferrari 365 GTC/4
1972 dunkelbraun/beige

Ferrari 456 GT
1995 rosso rubino/schwarz

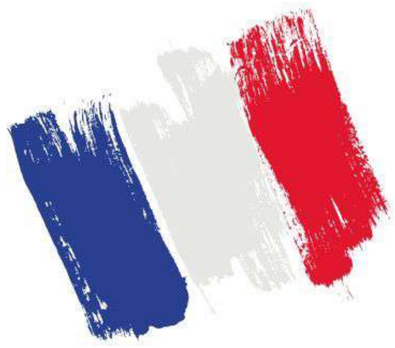
Ferrari 575 Superamerica
2006 silbermet./beige

Ferrari 430 GT 3
2007 rot/blau

Lamborghini Miura P 400
1968 dunkelblau/beige

Mercedes 300 SL Roadster
1960 dunkelblau/rot

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



TOUR AUTO 2018

FERRARI IN FRANKREICH

Die jüngste Auflage der Tour Auto Optic 2000 sah in diesem Jahr in der Kategorie Competition G/H/I eine Phalanx von sieben Ferrari 308 GTB Gr. 4, zum Teil mit echter Renngeschichte, zum Teil detailtreue Rekreationen. Die Tour führte die Teilnehmer vom 23. bis 28. April kreuz und quer durch Frankreich auf Verbindungsetappen zwischen abgesperrten Rennstrecken. Der sehr sportliche Charakter der Veranstaltung bevorzugt schnelle Autos mit standfesten Motoren und ausgezeichneter Straßenlage – man kann sagen, die Tour Auto ist wie geschaffen für die Gruppe-4-Umbauten von Michelotto und Facetti. Mehr über diese bei französischen Sportfahrern sehr beliebten Allround-Renner sowie die 14 anderen teilnehmenden Ferrari der diesjährigen Tour Auto Optic 2000 im nächsten Heft. (Fotos: Arnaud Meunier)

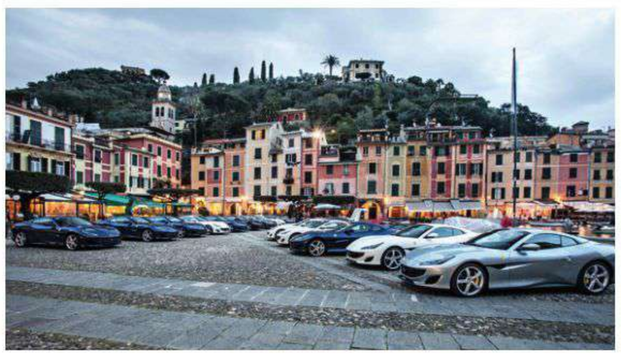
TOUR AUTO 2018: ALLE FERRARI 308 GTB IN DER KATEGORIE COMPETITION G/H/I

ST.-NR.	TEAM	NAT.	FAHRZEUG	BJ.	FGST.-NR.	PLATZ
254	Arnaud GAUDUEL / Nicolas MISSILLIER	FRA / FRA	308 GTB Gr. 4 Facetti	1976	20457	5.
255	Florent JEAN / Philippe TALABARD	FRA / FRA	308 GTB Gr. 4 Michelotto	1983	08380	DNF
259	François-Xavier ENTREMONT / Jacques ENTREMONT	FRA / FRA	308 GTB Gr. 4 Michelotto	1980	31135	4.
266	Amaury LATHAM / Didier BAUD	FRA / FRA	308 GTB Gr. 4 Michelotto	1976	20373	11.
278	Nicolas LEROY-FLEURIOT / Adrien AUDIBERT	FRA / FRA	308 GTB Gr. 4 conversion	1977	21377	DNF
279	Grégory DRIOT / Charles MAURY-LARIBIERE	FRA / FRA	308 GTB Gr. 4 conversion	1976	19759	20.
280	Benjamin DESSANGE / Philippe d'AGOSTINO	FRA / FRA	308 GTB Gr. 4 conversion	1979	28817	30.

zusammengestellt von Arnaud Meunier

STARTSCHUSS FÜR DIE PORTOFINO-TOUR 2018

Der Ferrari Portofino ist der Protagonist einer Tour durch Europa, die am 16. April in Portofino gestartet ist. Das ligurische Küstenstädtchen war im vergangenen September bereits Kulisse für die Weltpremiere des Portofino. Von hier aus werden also 20 Exemplare des neuen Ferrari über 60 Städten des alten Kontinents einen Besuch abstatten. Die treuesten Fans und Sammler der Marke haben die Möglichkeit, sich im Rahmen einer exklusiven Vorpremiere am Steuer des Ferrari Portofino abzuwechseln, um ihn auf den schönsten Straßen Europas auf Herz und Nieren zu prüfen. Drei alternative Routen decken die unterschiedlichsten Landschaften ab: Von den toskanischen Hügeln bis zu den Berghängen der Alpen, von der französischen Riviera bis zur skandinavischen Halbinsel, von der Bucht von Stockholm bis zum Hafen von Belfast. Ideale Szenarien, um den Fahrspaß und die Vielseitigkeit dieses Cabrio-Coupés zu genießen und die 600 PS des Turbo-V8, die dynamischen Qualitäten und den Reisekomfort des Portofino auf die Probe zu stellen. Informationen über den Verlauf der Tour hat Ihr Ferrari-Händler.



Ferrari 308 GTB Quattrovalvole | EZ 05/1983 | 64.300 km | 177 kW | unfallfrei | hervorragender, originaler Gesamtzustand | **99.900 €**

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

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

FOTOAUSSTELLUNG IN MODENA

Anlässlich des 120. Geburtstages von Enzo Ferrari läuft in der Motorenhalle des Museo Enzo Ferrari in Modena eine Fotoausstellung mit zahlreichen bislang unveröffentlichten Szenen aus seinem Leben – von der Kindheit bis ins Erwachsenenalter, von der Karriere als Rennfahrer bis hin zum Manager und Konstrukteur an der Seite von unvergesslichen Champions des Automobilsports wie Nuvolari, Castellotti und Villeneuve. Am 18. Februar 1898 wurde Enzo Anselmo Ferrari als Sohn von Alfredo und Adalgisa geboren. Schon als Kind zeigte er großes Interesse an Motoren (der Vater hatte schließlich eine Werkstatt ...) und wurde nicht nur zu einem großen Automobilhersteller, sondern auch zu einem der weltweit bedeutendsten Vertreter des „Made in Italy“ sowie zu einer der einflussreichsten Persönlichkeiten des 20. Jahrhunderts.
Museo Enzo Ferrari, via Paolo Ferrari 85, 41121 Modena (Parkmöglichkeiten in der via Giuseppe Soli 101). Info auch unter www.musei.ferrari.it

Enzos Leben in bewegenden Bildern zeigt das Museo Enzo Ferrari in Modena in diesem Frühsommer.

DIE ERSTEN RENNEN DER SAISON

MIT GLANZ UND LORIA

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

Mit zwei Siegen in Folge startete die Scuderia so erfolgreich in die neue Saison wie seit Michael Schumachers Zeiten nicht mehr. Dabei waren die Mercedes von Anfang an hoch favorisiert und wurden immer wieder als die im Grunde schnelleren Autos angesehen. Doch den Silberpfeilen mangelt es heuer an Fortüne – wie den Ferrari im letzten Sommer.

Ersparen Sie uns einen ausführlichen Kommentar zu den monströsen „Halo"-Konstruktionen, die aussehen wie die Zehenschlaufen von Badelatschen und die Fahrer beim Ein- und Aussteigen sichtlich behindern. Die neuen Formel-1-Reglements müssen jedes Jahr offenbar eine neue Scheußlichkeit gebären, deren Sinn und Zweck am Ende völlig in den Hintergrund rücken.
Eine Schönheit ist der neue Ferrari SF71H, den Sebastian Vettel nach alter Sitte (aus Red-Bull-Tagen) mit einem weiblichen Vornamen bedenkt, wirklich nicht. Dafür verhält sich Loria, so heißt seine Neue, für eine völlige Neuentwicklung durchaus berechenbar und prinzipiell gutmütig, sagen die beiden Piloten der Scuderia. Die Vorsaison-Tests hatten allerdings noch deutliche Geschwindigkeits-Defizite auf die Mercedes aufgezeigt.

Großer Preis von Australien

Die Saison 2018 begann mit einem Paukenschlag: Der amtierende Weltmeister Lewis Hamilton brannte im Qualifying zum Großen Preis von Australien eine Fabelzeit in den Asphalt von Melbourne, der die Konkurrenz in eine regelrechte Schockstarre versetzte. Am besten kam noch der neben Hamilton gestartete Kimi Räikkönen mit der Situation zurecht, während Sebastian Vettel alle Hände voll zu tun hatte, seine dritte Startposition nach hinten abzusichern.
Hamilton bestimmte in der ersten Rennhälfte klar das Geschehen, die beiden Ferrari folgten im Respektabstand. Aus eigener Kraft konnten sie dem Mercedes nicht gefährlich werden, und so entschloss sich Ferrari-Teamchef Maurizio Arrivabene zu einem Experiment: Während Kimi im selben Rhythmus wie Raceleader Hamilton Rei-

Damit hatte niemand gerechnet: Auftaktsieg für Sebastian Vettel in Melbourne mit ein wenig Glück und großem kämpferischem Einsatz.

Weltmeister Hamilton war in Australien mit einer Fabelzeit auf die Pole Position gestürmt, verlor wegen eines Strategiefehlers seines Teams aber die Führung im Rennen.

fen wechselte, ließ er Sebastian erst einmal noch draußen. Und dann war plötzlich das Glück auf der Seite der Italiener: Die in Runde 24 ausgelöste Virtual-Safety-Car-Phase nutzte die Scuderia für den Reifenwechsel bei Vettel, der vor Hamilton wieder zurück auf die Strecke kam – weil sich die Mercedes-Strategen in falscher Sicherheit gewiegt hatten. „Nach unseren Berechnungen hätte der Vorsprung von Lewis reichen müssen“, rätselte ein zerknirschter Toto Wolff nach dem Rennen. „Unsere Simulationsprogramme haben nicht richtig funktioniert.“

Im weiteren Rennverlauf machte Hamilton maximalen Druck, leistete sich dabei sogar einen krassen Fahrfehler, doch auf dem kniffligen Straßenkurs in Melbourne gelang es ihm trotz dreier DRS-Zonen nicht, eine richtige Attacke auf den klug taktierenden Vettel zu reiten. Etwa fünf Runden vor Schluss gingen die Hinterreifen am Mercedes ein und Hamilton ließ vom Führenden ab.

„Wir hatten echt Glück mit dem Safety Car“, gesteht Sebastian Vettel ohne Umschweife, sieht aber darin gleichzeitig die ausgleichende Gerechtigkeit. „Im letzten Jahr liefen solche Situationen oft gegen uns, jetzt lief es mal für uns. Auf den Soft-Reifen habe ich mich deutlich wohler gefühlt. Die waren konstanter, und die Pace hat gestimmt. Man hat gesehen, dass Lewis Druck gemacht hat. Er hat den Druck aufrecht erhalten, besonders am Anfang des letzten Stints, aber in den letzten fünf Runden konnte ich es etwas mehr genießen.“ Auch sein Teamkollege Kimi Räikkönen schloss noch zu Hamilton auf, weil sich im Rückspiegel Daniel Ricciardo im Red Bull aufbaute, aber nicht vorbeikam: Am Ende stand ein griesgrämiger Lewis Hamilton auf dem Podest zwischen den beiden Ferrari-Piloten.

GP AUSTRALIEN, 25. MÄRZ 2018

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

„ZEHN RUNDEN VOR SCHLUSS SAGTE ICH IM FUNK, ALLES SEI UNTER KONTROLLE. ABER DAS WAR GELOGEN!“

SEBASTIAN VETTEL NACH DEM GP VON BAHRAIN

Großer Preis von Bahrain

Hamiltons schlechte Laune hielt auch beim Nachtrennen in der arabischen Wüste an. Das Qualifying lief nicht besonders gut, und zu allem Überfluss wurde sein Getriebewechsel mit einer Strafversetzung um fünf Plätze in der Startaufstellung geahndet. Der Weltmeister hatte also kaum eine Chance, in den Kampf ums Podest einzugreifen.

Ferrari-Fans zitterten sich mit ihren Heroen durchs Qualifying, nachdem die Mechaniker bei Kimi ein Rad nicht richtig festgeschraubt hatten und bei Sebastian eine Windleitfinne einfach abknickte. Am Ende starteten die beiden Ferrari jedoch aus der ersten Reihe ins Sonntagabendprogramm.

Vettel musste sich in der Anfangsphase des Rennens gegen Valtteri Bottas behaupten, der sich nach dem Start zwischen die beiden Ferrari gedrängt hatte. Für Red Bull war nach einem Defekt bei Daniel Ricciardo und einer Kollision zwi-

GP BAHRAIN, 8. APRIL 2018

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

schen Max Verstappen und Lewis Hamilton früh Feierabend: Beide RB14 überlebten die ersten Runden nicht. Hamilton stürmte jedoch wie ein Wirbelwind durchs Feld und fand sich nach wenigen Runden auf Platz vier wieder, direkt hinter Räikkönen. Dieser erlebte einen rabenschwarzen Boxenstopp: Weil man ihm zu früh grünes Licht gab, überfuhr er seinen Radwechsel-Mechaniker Francesco und verletzte ihn schwer am Bein. Da das Rad nicht festgeschraubt war, musste er nach wenigen Metern stehenbleiben und sein Rennen vorzeitig beenden.
Mit der Entscheidung, Sebastian Vettels geplanten zweiten Boxenstopp ausfallen zu lassen und ihn auf Soft-Reifen bis ins Ziel fahren zu lassen, brachte die Teamleitung den Heppenheimer zwar in arge Bedrängnis, doch die Strategie ging auf. Bottas war mehrmals dicht dran am Ferrari, doch er kam nicht vorbei. „Zehn Runden vor Schluss sagte ich im Funk, alles sei unter Kontrolle, aber das war gelogen“, gestand Vettel nach dem Rennen. „Ich hatte gar nichts unter Kontrolle! Als sie mir von Valtteris Pace berichtet haben, habe ich im Auto angefangen zu rechnen und dachte: Mensch, der kriegt mich! Ich habe dann versucht, die Reifen so gut ich konnte am Leben zu erhalten. Es ging gerade so gut. Zum Glück sind Valtteri am Ende die Runden ausgegangen.“ Und so überquerte Vettel bei seinem 200. Grand Prix den Zielstrich mit hauchdünnen 0,699 Sekunden Vorsprung auf Bottas als Sieger. Hamilton fuhr mit rund sechs Sekunden Rückstand auf Vettel als Dritter ins Ziel.

Schreck und Entsetzen bei Kimis Boxenstopp in Bahrain: Bei Grün trat der Iceman aufs Gas und überfuhr seinen Reifenmann Francesco, der mit Beinbrüchen ins Krankenhaus musste.

Großer Preis von China

Mit einer sensationellen Doppel-Pole straften die beiden Ferrari-Piloten die stets unkende TV-Expertenrunde Lügen, die nicht müde wurde, die Mercedes als haushohe Favoriten zu propagieren. Doch der amtierende Weltmeister Lewis Hamilton war nach zwei verkorksten Rennen und der

WM-Stand nach 4 von 21 Rennen

1. Lewis Hamilton 70 Punkte
2. Sebastian Vettel 66 Punkte
3. Kimi Räikkönen 48 Punkte

FORMEL-1-KALENDER 2018

25. MÄRZ
Australien, Melbourne

08. APRIL
GP Bahrain, Bahrain

15. APRIL
GP China, Shanghai

29. APRIL
GP Aserbaidschan, Baku

13. MAI
Spanien, Barcelona

27. MAI
Monaco, Monte-Carlo

10. JUNI
Kanada, Montreal

24. JUNI
Frankreich, Le Castellet

01. JULI
Österreich, Spielberg

08. JULI
England, Silverstone

22. JULI
Deutschland, Hockenheim

29. JULI
Ungarn, Budapest

26. AUGUST
Belgien, Spa-Francorchamps

02. SEPTEMBER
Italien, Monza

16. SEPTEMBER
Singapur, Marina Bay

30. SEPTEMBER
Russland, Sotschi

07. OKTOBER
Japan, Suzuka

21. OKTOBER
USA, Austin

28. OKTOBER
Mexiko, Mexico City

11. NOVEMBER
Brasilien, Sao Paulo

25. NOVEMBER
Abu Dhabi, Yas Marina

Kimi Räikkönen rettete in China die Ehre der Scuderia mit einem Podestplatz, nachdem ein übermotivierter Verstappen Sebastian Vettels Chancen zunichte gemacht hatte. Für Red-Bull-Pilot Daniel Ricciardo war das Safety Car genau im richtigen Moment gekommen.

GP CHINA, 15. APRIL 2018

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

Niederlage im Qualifying gegen den Teamkollegen entzaubert und haderte mit sich selbst, dem Team und dem Auto.
Schon beim Start wurden die beiden aus der ersten Reihe gestarteten Ferrari indes getrennt, und weil die beiden Mercedes mit einem frühen Reifenwechsel strategisch für einmal richtig lagen, gelang es Valtteri Bottas, sich an Sebastian Vettel vorbei zu schieben, während dieser neue Gummis holte. Der brave Soldat Räikkönen musste – in Führung liegend – weiter draußen bleiben, um Bottas auf dem Weg an die Spitze zumindest so lange aufzuhalten, bis Vettel wieder an ihm dran war. Aber dran ist eben nicht vorbei, und am Ende zog der frisch bereifte Kollege am „Iceman“ vorbei. Als er endlich zum Reifenwechsel durfte, war sein Rennen eigentlich gelaufen.
Mit Vettel im Sandwich zwischen den Mercedes schienen die Positionen bezogen, doch dann profitierten die bis dato farblosen Red Bull von einem Safety-Car-Einsatz. Die mutige Entscheidung, beide Autos sofort zum Reifenwechsel hereinzuholen, zahlte sich aus: Daniel Ricciardo und Max Verstappen waren über eine Sekunde schneller unterwegs als die Autos vor ihnen. Während der Australier in Windeseile an die Spitze stürmte, scheiterte sein jüngerer holländischer Teamkollege zunächst an Lewis Hamilton und rempelte danach auch noch Sebastian Vettel in einen Dreher. Damit war der WM-Leader, der sich in China gute Chancen auf seinen 50. Grand-Prix-Sieg ausgerechnet hatte, definitiv weg von den Podestplätzen und rettete den angeschlagenen Ferrari am Ende mit Mühe auf Platz 8 ins Ziel.
Großer Profiteur der Kollision war Kimi Räikkönen, der auf einen Schlag alle drei vor ihm fahrenden Autos überholte und am Schluss des Rennens sogar noch seinem finnischen Landsmann im Mercedes gefährlich wurde. Platz drei war der Lohn für seine Loyalität und für seinen Instinkt, im richtigen Moment zur Stelle zu sein.
Sebastian Vettel mühte sich redlich, seinen Ferrari ins Ziel zu bringen und wurde in der vorletzten Runde sogar noch von Fernando Alonso unsanft aus dem Weg gerammt. Er tröstete sich damit, dass er die WM-Führung behielt und sein Rivale Lewis Hamilton nur wenige Punkte auf ihn gutmachen konnte.

Großer Preis von Aserbaidschan

Alles schien nach Plan zu laufen für Sebastian Vettel: Er sicherte sich in Baku die Pole Position – die dritte in Folge für Ferrari – und fuhr souverän seinem 50. Grand-Prix-Sieg entgegen. Doch dann wurde der Grand Prix von Aserbaidschan seinem Ruf als unvorhersehbare Joker-Maschine gerecht: Valtteri Bottas, der noch ohne Reifenwechsel in Führung lag, wurde zum Nutznießer einer Safety-Car-Phase (ausgelöst durch einen völlig vermeidbaren Unfall der beiden Red-Bull-Piloten). Er verlor kaum Zeit beim Wechsel auf Ultrasoft und blieb vor Vettel in Führung, der gezwungenermaßen (wie Hamilton hinter ihm) ebenfalls auf die viel schnelleren Ultras wechseln musste. Weil Romain Grosjean in der SC-Phase in die Mauer krachte (!) zog sich der Entenmarsch hinter Bernd Mayländer unendlich lange hin – bis fünf Runden vor Schluss. Nach dem Restart setzte Sebastian Vettel am Ende der langen Geraden alles auf eine Karte, überholte Bottas – und verlor in der anschließenden Linkskurve alles wegen der ausgekühlten Reifen: Bei seinem Verbremser schlüpften neben Bottas auch noch Hamilton und Räikkönen durch. Doch Valtteri Bottas konnte sich über sein Glück nicht lange freuen, denn ein Reifenplatzer verhalf seinem Teamkollegen Lewis Hamilton, der das ganze Rennen über sehr diskret unterwegs gewesen war, zu einem glücklichen ersten Sieg in dieser Saison und zur Führung in der WM-Tabelle.

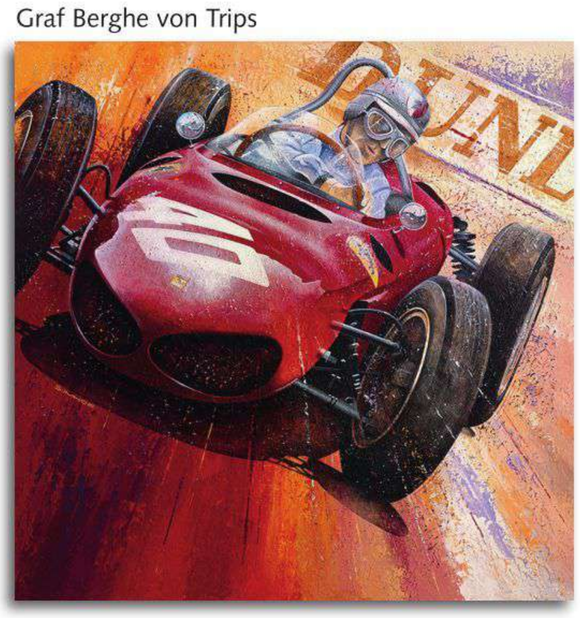
Diesmal profitierte ein anderer von der späten Safety-Car-Phase. Sebastian Vettel musste am Ende alles auf eine Karte setzen – und verlor.

GP ASERBAIDSCHAN, 29. APRIL 2018

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

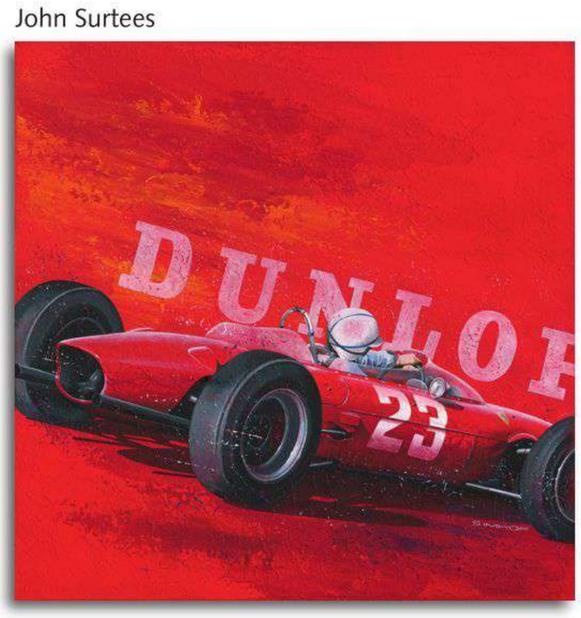
MARANELLO *World* präsentiert – **historische F1 Ferrari** Motive von **Steffen Imhof** als **FINE ART PRINTS** auf Leinwand | Limitierte (50) und handsignierte Edition

Graf Berghe von Trips



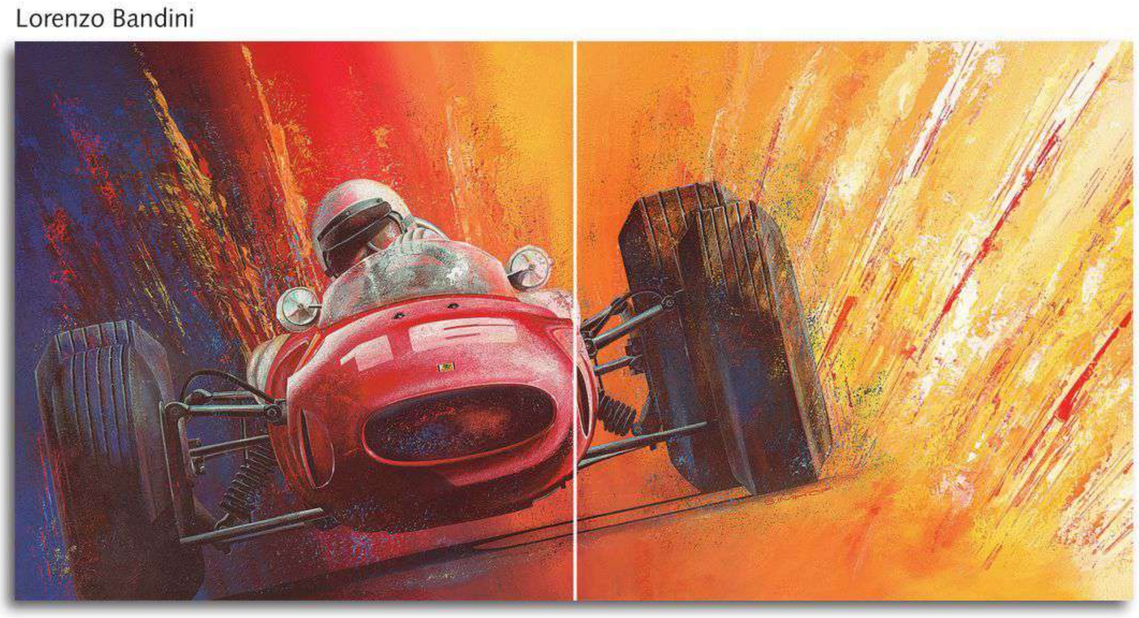
FORMAT 80 x 80 cm **€ 580,00**

John Surtees



FORMAT 80 x 80 cm **€ 580,00**

Lorenzo Bandini



FORMAT 160 x 80 cm (zweigeteilt) **€ 1.200,00**

SET – 3 historische F1 Motive – FINE ART PRINTS AUF LEINWAND – signiert und limitiere Edition **€ 2000,00**

zzgl. Versandkosten & Transportversicherung: € 13,– (D); € 23,– (A); € 39,– (CH), andere Länder auf Anfrage

Steffen Imhof AUTOMOBILART, erhebt Ihre Daten zum Zweck der Vertragsdurchführung, zur Erfüllung der vertraglichen und vorvertraglichen Pflichten. Die Datenerhebung und Datenverarbeitung ist für die Durchführung des Kaufvertrags erforderlich und beruht auf Artikel 6 Abs. 1 b) DSGVO. Weiter Infos zum Datenschutz finden Sie hier: steffenimhof.com

BESTELLUNG PER E-MAIL AN: maranello-world@heel-verlag.de

488 PISTA

AB AUF DIE

PISTE

Der 488 Pista setzt die Tradition der verschärften V8-Mittelmotor-Modelle bei Ferrari fort. Inzwischen radikaler denn je.

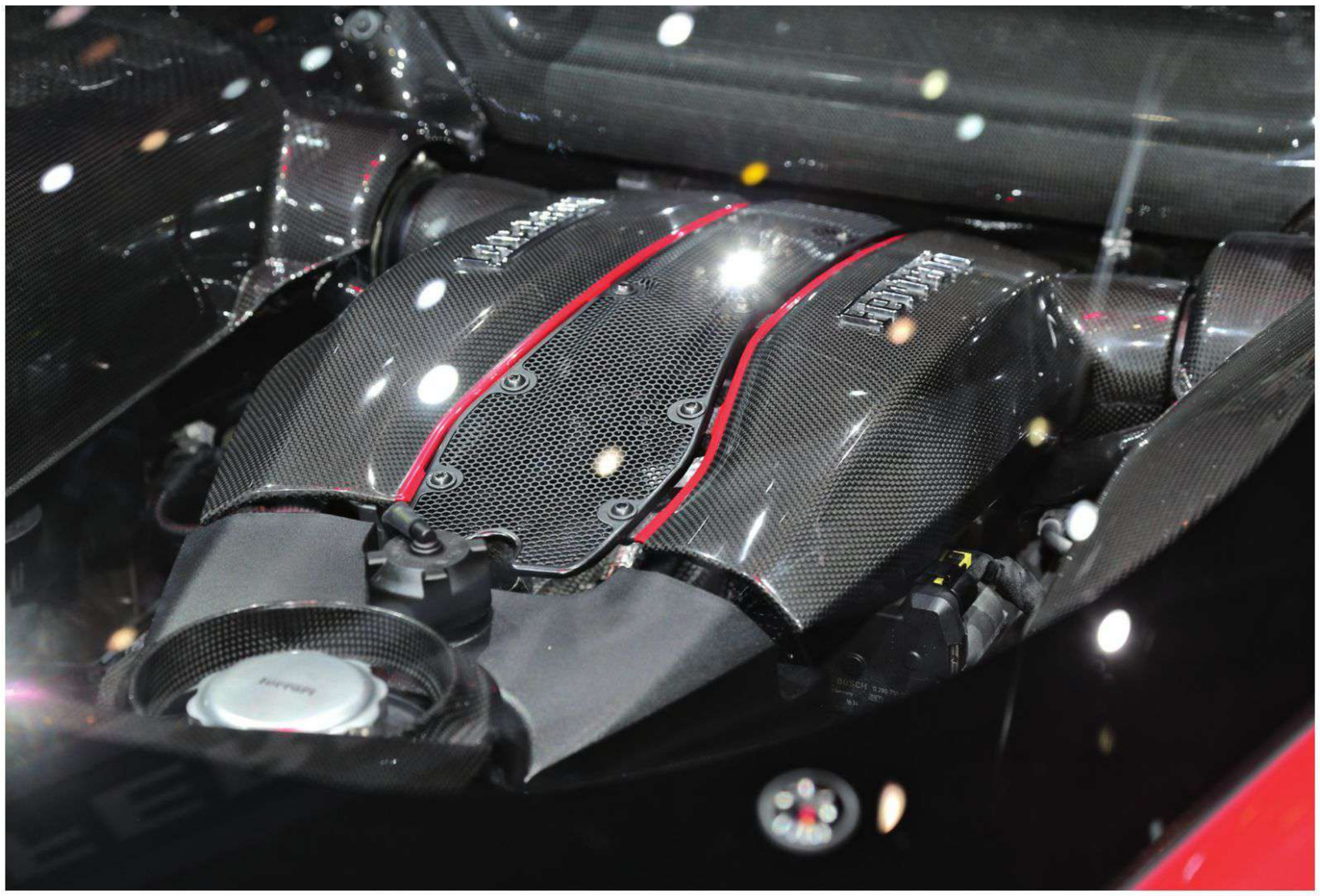
Text: /// Wolfgang Hörner ***Fotos:*** /// „Kuni", Ferarri Pressedienst

Gut, dass wenigstens ein paar Dinge sicher sind, wenn Ferrari von einem bestehenden Modell eine nochmals verschärfte Version präsentiert. Sie sind immer stärker, schneller und beschleunigen noch besser. Und sie sind aerodynamisch immer ausgefeilter – und teurer. Nur in einem Punkt weigern sich die Italiener strikt, Konstanz zu zeigen: bei der Namensgebung.
So folgt auf den 360 Challenge Stradale (2003), den F430 Scuderia (2007) und den 458 Speciale (2013) nun der 488 Pista.
Auch wenn der Namenszusatz übersetzt „Rennstrecke“ heißt, ist auch der jüngste Spross der Mittelmotor-Baureihe voll straßenzulassungsfähig. Trotzdem ist der Begriff nicht willkürlich gewählt. Er soll, so versteht man es bei Ferrari, die noch größere Nähe des Fahrzeugs zum Rennsport verdeutlichen. Dass klingt hochtrabend, ist aber auch tatsächlich nicht von der Hand zu weisen.
Zunächst einmal hat der 488 Pista drei Väter, die ihm ihr Erbgut mit auf dem Weg gaben. Zum ersten natürlich der 488 GTB, zum zweiten der 488 Challenge, der seit der vergangenen Saison im Ferrari-Markenpokal zum Einsatz kommt, und zum dritten der 488 GTE, die kompromisslose Rennversion für die FIA-WEC-Weltmeisterschaft. Welches Know-how Ferrari auf dem Gebiet des GT-Rennsports hat, wird nicht nur deutlich, wenn man sich die gesamten 70 Jahre Unternehmensgeschichte anschaut. Allein schon der Blick sechs Jahre zurück reicht aus: Seit der Einführung der WEC-Serie holte sich Ferrari fünf der sechs möglichen Herstellertitel und gewann 35 der 50 Rennen.

Leichter macht agiler

Weil erfolgreiche Rennwagen und die aus ihnen abgeleiteten Straßenversionen immer die Summe vieler technischer Highlights sind, trumpft auch der 488 Pista mit Besonderheiten in ganz verschiedenen Bereichen auf. Zum Beispiel mit seiner um 90 Kilogramm reduzierten Masse. So bringt der 488 Pista lediglich 1280 Kilogramm auf die Waage. Dabei muss man sich vor Augen halten, dass schon der normale 488 GTB für heutige Verhältnisse ein absolutes Leichtgewicht ist. Gespart wurde, wo es nur ging. Um aber in den vollen Genuss des Leichtbaus zu kommen, müssen Kunden das Gewichtssparpaket ordern. Es umfasst unter anderem 20-Zoll-Leichtmetallräder aus Karbon – ein Novum bei Ferrari. Sie wiegen 40 Prozent weniger als die Serienräder des 488 GTB und reduzieren die ungefederten Massen erheblich. Damit Kunden auch lange Freude an ihnen haben, sind die Räder mit einer speziellen Schutzschicht überzogen, die sie gegen UV-Strahlung und Witterungseinflüsse unempfindlich macht.
Der 488 Pista ist kein Voll-Karbon-Fahrzeug – das wäre angesichts seiner Abstammung aus der Serie und der großen Stückzahlen der gesamten Baureihe wirtschaftlich auch gar nicht möglich. Chassis & Co. sind weiterhin aus Aluminium gefertigt. Dennoch kommt reichlich von dem Wunder-Werkstoff zum Einsatz. So sind Fronthaube sowie die Stoßfänger vorne und hinten und der Heckspoiler aus Karbonfaser, die Rückscheibe besteht aus leichtem Lexan.
Apropos Heckspoiler: Noch immer sträubt man sich bei Ferrari, große Heckflügel an Straßenfahrzeuge zu montieren. Der 488 Pista ist da keine Ausnahme. Das heißt freilich nicht, dass die Aerodynamik nicht bis zur Perfektion getrieben wurde. Besonders innovativ ist beispielsweise der so genannte „S-Duct“. Er ist eine direkte Ableitung aus der Formel 1 und kommt zum allerersten Mal in einem Straßenfahrzeug zum Einsatz. Der S-Duct leitet die am vorderen Stoßfänger einströmende Luft so in die Karosserie ein, dass zusätzlicher Anpressdruck auf der Vorderachse erzeugt wird. Zusätzlich sorgen neue Front-Diffussoren für eine verbesserte Anströmung, während Front-Splitter und Winglets

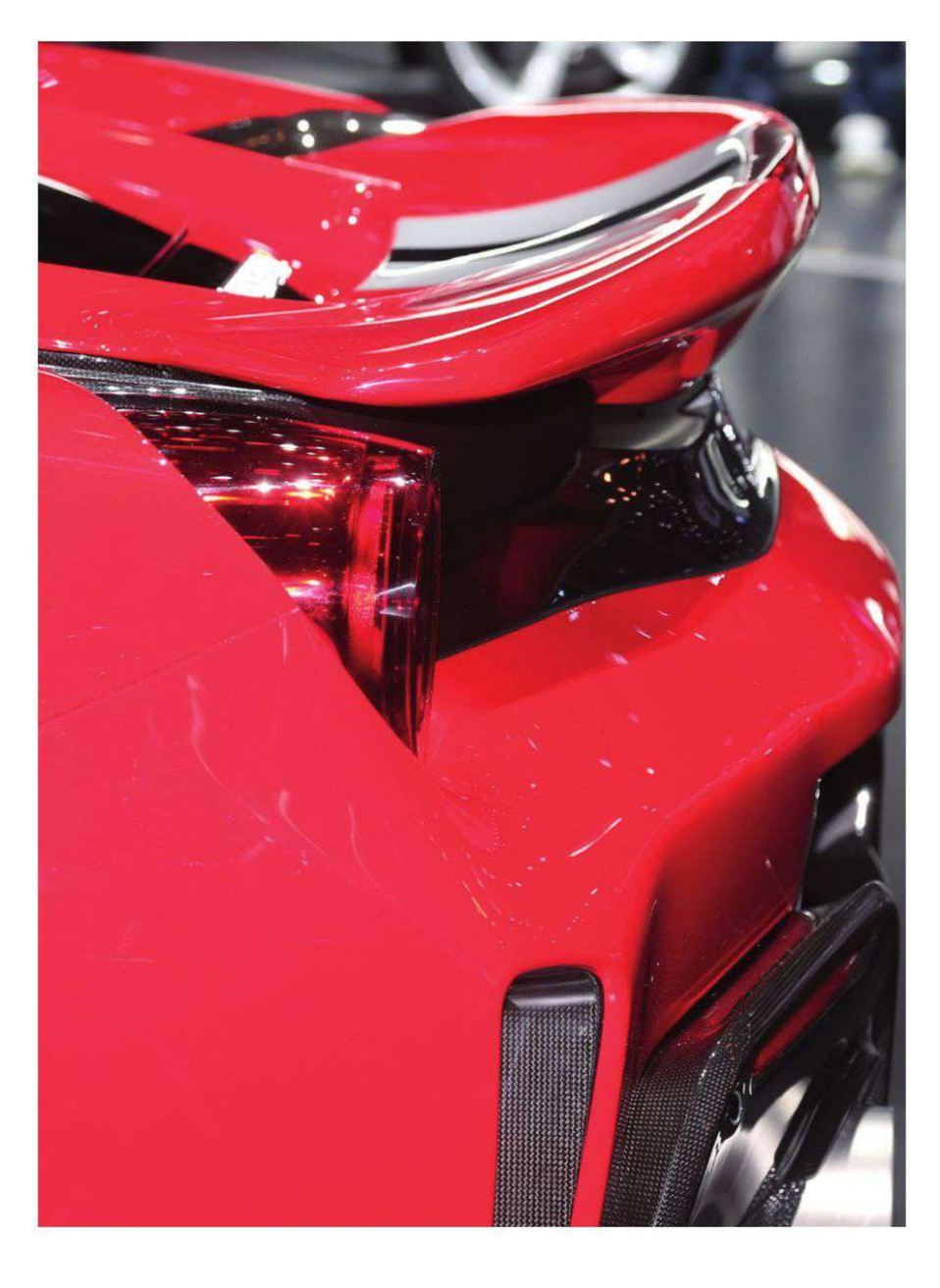
Designer Flavio Manzoni, Piero Ferrari und Vertriebschef Enrico Galliera. Rechts im Bild die Konzernspitze mit Sergio Marchionne und John Elkann im Vordergrund.



So viel bekam kein anderer: Das Leistungsplus von 50 PS ist höher als bei den früheren V8-Sportversionen. Dazu wurde rund die Hälfte aller Motorkomponenten modifiziert.

«TECHNISCH GESEHEN VERKÖRPERT DER FERRARI 488 PISTA ALLE ERFAHRUNGEN, DIE MIT 488 CHALLENGE UND 488 GTE AUF DEN RENNSTRECKEN DER WELT GESAMMELT WURDEN.»

den Luftstrom optimal leiten. Der gigantische Heck-Diffusor stammt mehr oder weniger direkt vom 488 GTE. Leicht vergrößert wurde auch der Heckspoiler, der im Vergleich zum 488 GTB drei Zentimeter höher und vier Zentimeter länger ist. Das Ergebnis: 20 Prozent mehr Anpressdruck auf der Hinterachse. Insgesamt erzeugt der 488 Pista um ein Viertel mehr Downforce als der 488 GTB. Den Aerodynamikern ging es aber nicht nur um einen geschmeidigen Luftstrom rund um das Fahrzeug und um hohen Anpressdruck: Auch das Thema Kühlung war bei der Entwicklung von zentraler Bedeutung. So erreicht der 488 Pista sein Leistungsplus gegenüber dem 488 GTB unter anderem dadurch, dass die Temperatur der Ansaugluft um 15 Grad gesenkt werden konnte. Gleichzeitig musste auch der erhöhte Luftbedarf für die deutlich vergrößerten Ladeluftkühler in das aerodynamische Gesamtkonzept integriert werden.



TECHNISCHE DATEN
488 PISTA

MOTOR
Layout: 90° V8
Hubraum: 3.902 cm³
Bohrung x Hub: 86,5 x 83 mm
Verdichtung: 9,4:1
Leistung: 720 PS bei 8.000 U/min
Max. Drehmoment: 770 Nm bei 3.000 U/min
Spezifische Leistung: 185 PS/l

KRAFTÜBERTRAGUNG
7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe

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

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

EXPERTENTIPP

Ferrari 488 Pista: Fortsetzung der Ahnenreihe

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

Auf der Ferrari-Ahnentafel wird der 488 Pista den 458 Speciale ablösen. Beim 458 baute Ferrari noch auf den hochgezüchteten V8-Sauger mit Handling-Paket, beim Pista switcht die Scuderia jedoch auf Turbo-Technik und extremen Leichtbau um. Das Resultat ist eine Mehrleistung von 115 PS und eine Gewichtsersparnis von circa 90 bis 100 kg. Auch wenn es uns nicht vergönnt ist, in die Kristallkugel zu blicken oder den Kaffeesatz zu lesen, ist anzunehmen, dass die Marktentwicklung des Pista ähnlich verlaufen wird wie die des 458 Speciale. Der Grund dafür liegt in der (noch) nicht ausgesprochenen Limitierung. Erfahrungsgemäß sind nämlich genau die limitierten Editionen aus Maranello die Fahrzeuge mit dem höchsten Wertsteigerungspotenzial.

Obwohl der 458 Speciale mit etwa 230.000 Euro bereits rund 30.000 Euro teurer als das Basismodell war, lag sein Preisniveau auf dem Freien Markt anfangs sogar leicht über dem Listenpreis. Mit dem Baustopp explodierten 2015 die Preise um fast 100%. Die Käuferschaft hielt sich bei Geldbeträgen in diesen Sphären jedoch merklich zurück. Das sorgte für ein Einpendeln der Preise auf ein Fenster zwischen 270.000 und 350.000 Euro, und dennoch kann man bei diesen Preisen aktuell nicht von einem Verkaufshit sprechen. Der direkte Nachfolger steht mit dem 488 Pista überdies schon in der Pole-Position. Daher wird sich wohl für die Zukunft ein negativer Trend in der Preiskurve des 458 Speciale abzeichnen. Ähnlich wird es sich vermutlich auch beim 488 Pista verhalten. Da dessen Neupreis gegenüber dem normalen 488 GTB um etwa 80.000 Euro höher liegt, spielt sich diese Entwicklung nur in einer etwas höheren Preisklasse ab – mindestens so lange, bis ein Baustopp bekannt wird. Aber bei gerade erst beginnendem Verkauf ist daran noch nicht zu denken.

Wer einen Pista besitzt, sollte ihn gelegentlich dem Tageslicht aussetzen, denn vom Herumstehen werden Autos bekanntlich nicht besser. Und der Fahrspaß sollte der temporären Wertsteigerung nicht zum Opfer fallen.

Stärker macht schneller

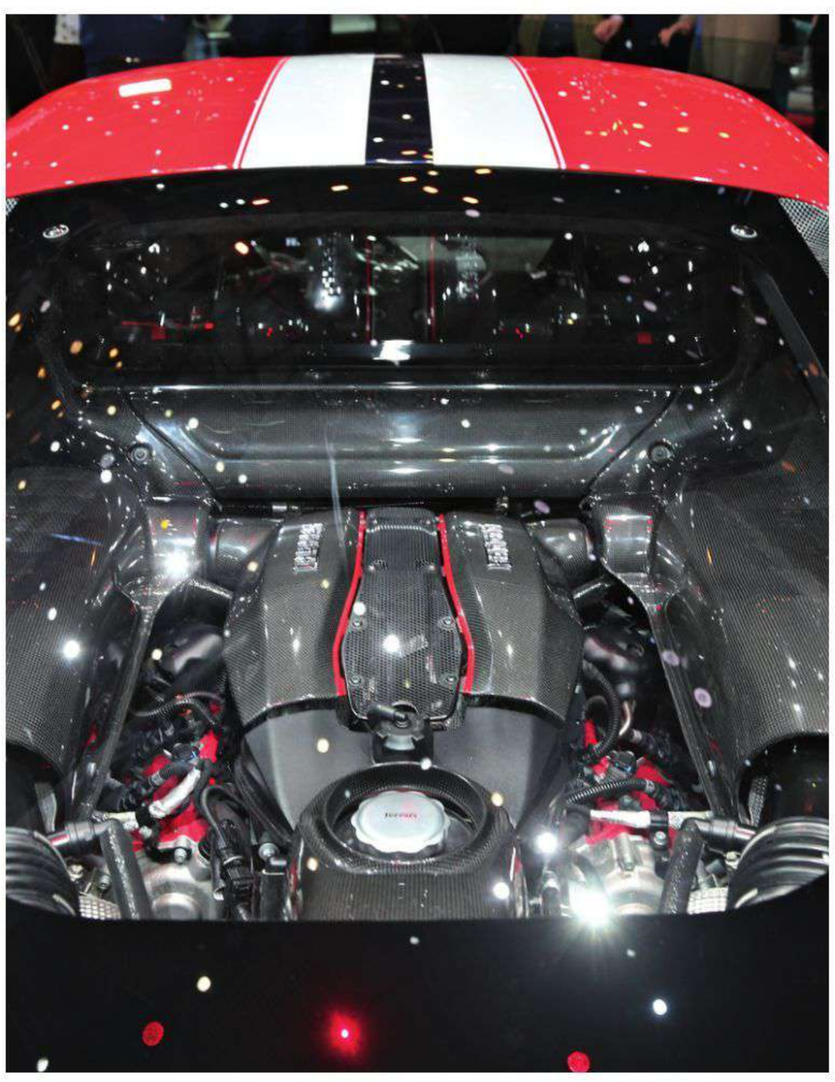
Dass man dem Herz des Fahrzeugs so viel Aufmerksamkeit schenkte, hat einen einfachen Grund: Noch nie war die Sportversion eines V8-Modells um so viel stärker als das Basistriebwerk. Ganze 50 Extra-PS entlockten die Techniker dem bekannten 3,9-Liter-V8-Turbo-Triebwerk. Das macht in Summe stolze 720 PS. Ferrari-Kenner wissen es: Stärker war noch nie ein V8-Serienmodell aus Maranello. Selbst der nicht gerade untermotorisierte 458 Speciale, der Vorgänger des 488 Pista, hatte 115 PS weniger.

Der 488 Pista wartet mit einer Leistung von 185 PS pro Liter Hubraum auf, was in diesem Umfeld konkurrenzlos ist. Auch das Leistungsgewicht von 1,78 Kilogramm pro PS ist sensationell.

In das Triebwerk floss viel Detailwissen aus dem Motorsport ein, was dazu führt, das rund die Hälfte aller Komponenten erneuert wurde. Sie sorgen nicht nur für mehr Leistung, sondern wiederum auch für weniger Gewicht: Der Motor ist um 18 Kilogramm leichter als das Basisaggregat. Wie konsequent man dabei motorsportlichen Ansprüchen folgte, zeigt der moderate Anstieg des Drehmoments: Es kletterte nur um zehn auf 770 Nm. Deutlich schärfer wurde indes die Abstimmung des Doppelkupplungsgetriebes: Es wechselt die Gänge jetzt in bis zu 30 Millisekunden.

Die Konsequenz ist ein atemberaubendes Fahrerlebnis – auch wenn uns das auf dem Genfer Automobilsalon fehlte: Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei irgendwo über 340 km/h, der Sprint von 0 aus 100 km/h soll in 2,85 Sekunden erfolgen. Wobei man sich fragt, wie das noch gemessen werden soll.

Interessante Variante am Stand der Personalisierungs-Abteilung: Mit einem Dach in Kontrastfarbe wirkt der 488 GTB noch schärfer.



Schwere Einsparungen: Ferrari unternahm alles, um den 488 Pista noch leichter zu machen. Gewicht wurde überall reduziert – bis hin zu Rädern aus Karbon.

VALENTINO ROSSI IM 488 PISTA

Der mehrfache Motorrad-Weltmeister war am 28. März 2018 zu Besuch im Werk, um den neuen 488 Pista probezufahren – stilecht auf der Pista die Fiorano.

Auf dem Heimweg von seinem Podiumsplatz beim MotoGP-Rennen in Katar genehmigte sich Valentino Rossi einen Abstecher nach Maranello, um den noch in Erlkönig-Tarnfarben beklebten 488 Pista in Augenschein zu nehmen. Der Motorrad-Rennfahrer startet in seiner begrenzten Freizeit bei regionalen und nationalen Autos-Rallyes, und dem Vernehmen nach hat er den 488 Pista auf der Pista di Fiorano ordentlich fliegen lassen. Augenzeugen sehen in Rossi den legitimen Nachfolger von John Surtees, dem einzigen Weltmeister auf zwei und vier Rädern.

Eindeutiger sind da die 7,6 Sekunden, die der Wagen braucht, um auf 200 km/h zu kommen. Dank variabler Bremsbalance schafft es der 488 Pista, aus Tempo 100 in weniger als 30 Metern zum Stillstand zu kommen.
Die eigentliche Messgröße ist indes natürlich eine Runde in Fiorano: Mit einer Zeit von 1:21.50 rangieren bei den Straßenwagen nur der LaFerrari, der F12 TDF und – ganz knapp – der F12berlinetta vor ihm. Man merkt eben: Die Pista di Fiorano ist eben das wahre Revier des 488 Pista.

ULTIMATIVER

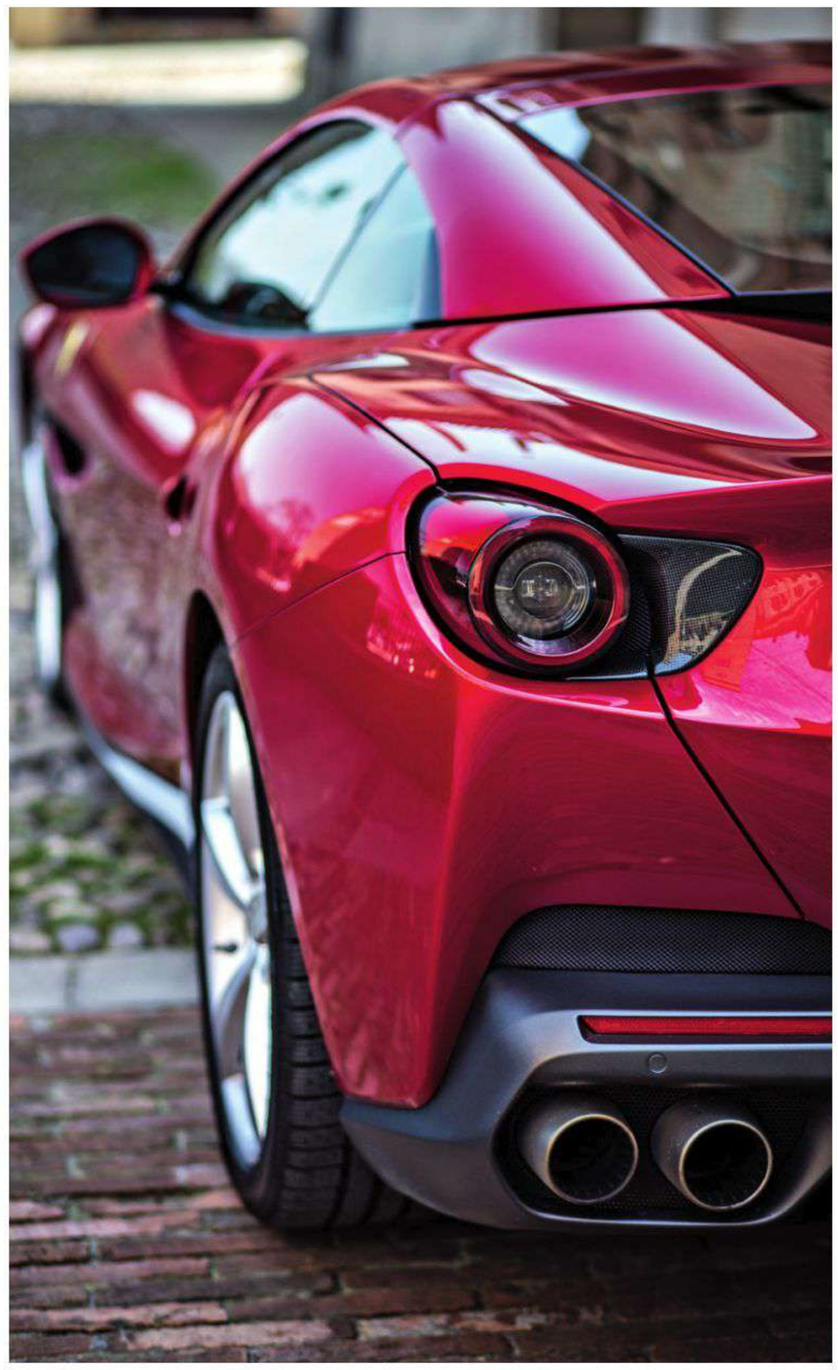
PROVA

SOMMERHIT

In Zukunft wird man Portofino nicht länger nur mit einem pittoresken italienischen Hafenstädtchen verbinden, sondern auch mit dem potentesten Cabriolet der Welt, das problemlos in der Supercar-Liga mitspielen könnte. Wenn sein Fahrer wollte.

Text und Fotos: /// Matt Zuchowski

Vor zehn Jahren hätte ich wetten können, dass den California einmal dasselbe Schicksal ereilen wird wie den heute völlig verschmähten Mondial. Mir gefiel weder der eine noch der andere – vielleicht weil sie beide ein etwas plumpes Heck hatten. Der Mondial besaß hinter der langen Fahrgastzelle noch einen Motorraum, wo hingegen der California sein komplexes Blech-Faltdach unterbringen musste. Durch seine hohe Hüftlinie sah der California schwer aus, und er war es auch: 1,8 Tonnen erwiesen sich als ein bisschen zu viel für die zunächst angebotenen 460 Pferdestärken. Dass sich ein Ferrari in erster Linie über weit überdurchschnittliche Fahrleistungen definiert, sahen auch seine Entwickler ein, und so spendierten sie seinem facegelifteten Nachfolger California T hundert Turbo-PS mehr – was leider zu Lasten des Auspuffsounds ging.
Da gibt es mir zu denken, dass schon der natürlich beatmete California mit über 10.000 verkauften Einheiten in fünf Jahren zum erfolgreichsten Ferrari aller Zeiten wurde und sein Turbo-Nachfolger ihn in punkto Jahresproduktion sogar noch übertrumpft. Aber der California hat Ferrari eine neue Zielgruppe erschlossen, die immer mit dem springenden Pferdchen geliebäugelt hatte, aber keine Möglichkeit fand, einen Ferrari in ihren Alltag einzubinden. California-Kunden benutzen ihren Wagen 2,5 Mal so häufig wie andere Ferrari-Besitzer, und 85 % bewegen ihn täglich. Die Hälfte fährt mit ihm in Urlaub, und jeder Dritte hat im Fond einen Kindersitz montiert. Zumindest zeitweise.
Ferrari hat wertvolle Lehren aus diesen Erhebungen gezogen und beim Nachfolger des California das erfolgreiche Konzept beibehalten. Die Aufgabe der Ingenieure und Designer bestand darin, für mehr Leistung, Drama und Stil zu sorgen. Und ich bin nach Maranello gereist, um mich vor Ort zu informieren, ob ihnen das gelungen ist.



Portofino in Maranello

Vielleicht war es gar nicht so verkehrt, den neuen Portofino nicht in der sonnigen Urlaubsstimmung des gleichnamigen Hafenstädtchens kennenzulernen, sondern in der noch etwas wintertrüben Alltags-Atmosphäre der Emilia Romagna. Hier hatte ich zwei Monate vor der Auslieferung der ersten Exemplare die Möglichkeit, mich mit den Ingenieuren und Mechanikern zu unterhalten. Sie erklärten mir, dass obwohl der Portofino Motor, Antriebsstrang, Radstand und Abmessungen seines Vorläufers übernommen hat, er doch ein ganz anderes Auto geworden ist. Sämtliche Komponenten mussten auf den Prüfstand, und kein System blieb unangetastet. Und da man heute ganz andere technologische und materialtechnische Möglichkeiten hat als vor zehn und vor vier Jahren, wurde der Portofino eigentlich von Grund auf neu konstruiert.
Die Bodenwanne respektive die gesamte tragende Struktur der Karosserie ist völlig neu berechnet und aus zwölf verschiedenen Aluminiumlegierungen komponiert. Karbonfaser wird in dieser Preisklasse noch nicht verwendet, aber dank neuer Umformungsmethoden können so genannte „Superplastic“-Bleche eingesetzt werden, extrem dünne Aluminium-Panels, die unter Hitze und hohem Druck geformt und verdichtet werden. In der Tat fühlen sie sich an der Oberfläche an wie Plastik, doch im Gegensatz zum California werden beim Portofino nun tatsächlich keine Kunststoffteile mehr verwendet.
Die Verdrehsteifigkeit des Chassis wurde gegenüber dem Vorgänger unterm Strich um 35 % erhöht. Dazu beigetragen hat auch eine Überarbeitung zahlreicher Baugruppen, die zuvor aus mehreren Komponenten verschweißt, verschraubt oder vernietet waren und nun aus einem einzigen, komplexen Stück geformt sind. Beispiele finden sich an allen Ecken der Karosserie, vom Innenleben der Türen bis zum ultraleichten Windabweiser. Durch die neue Konstruktionsmethode wurden gegenüber dem Vorgänger fast 30 % der Schweißnähte eingespart, und die Summe der Maßnahmen führte nicht nur zu

einer steiferen, sondern auch zu einer um 80 kg leichteren Karosserie. Das ist eine ganze Menge – vor allem, wenn man bedenkt, dass der California T vor vier Jahren noch den technologischen Höchststand von Ferrari repräsentierte ...

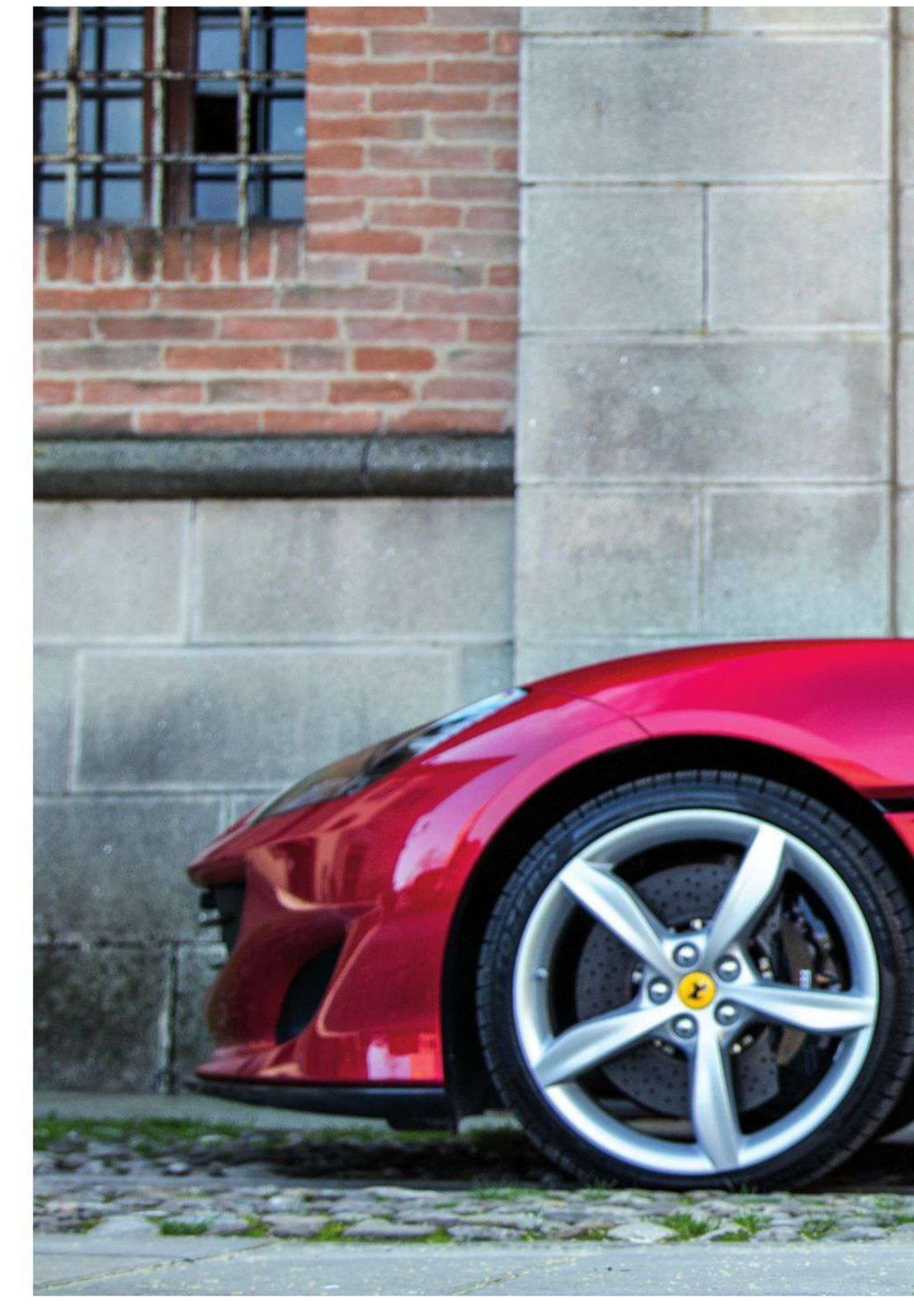
Gesteigertes Leistungsdenken

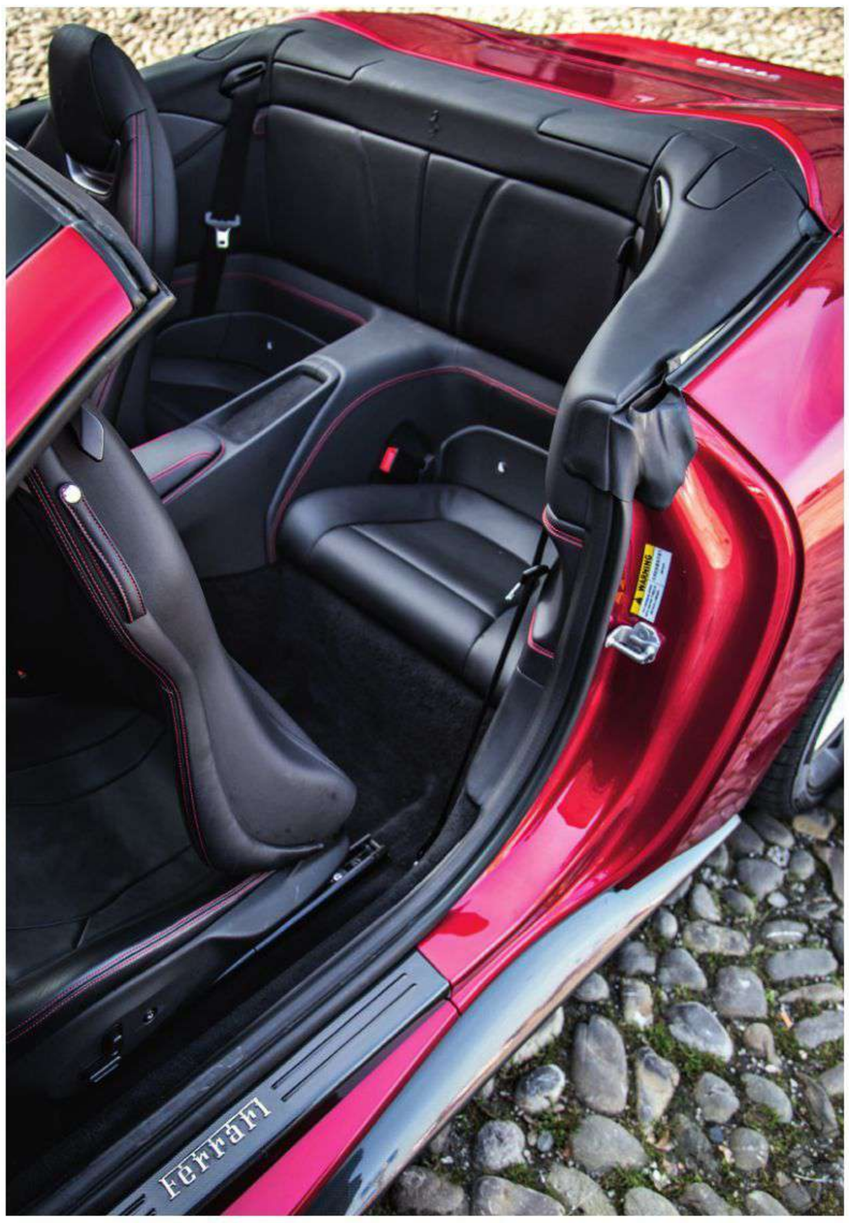
Eine steife Karosserie ist gut fürs Handling und geradezu unabdingbar für hohe Motorleistung. Das Triebwerk ist ein junger Bekannter. Es handelt sich um den 3,8-Liter-V8 vom Typ F154, den der Portofino von seinem Vorgänger geerbt hat und den er auch mit seinen Mittelmotor-Geschwistern 488 GTB und 488 Spider sowie dem GTC4LussoT teilt. Das erste neue entwickelte Ferrari-Turbo-Triebwerk seit dem seligen F40 (Tipo F120A) dient übrigens auch als Basis für den Maserati-V8 und die Top-Motorisierung der neuen Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio. Bis zu 670 PS zaubert Ferrari aus diesem kompakten Kraftpaket, so dass der Portofino mit seinen 600 PS nicht an irgendwelche Leistungsgrenzen stößt.

Die Kombination der „flachen“ Kurbelwelle (d.h. mit um 180 ° verschränkten Hubzapfen) mit zwei IHI-Doppelregister-Abgasturboladern auf beiden Seiten des Motorblocks wurde unverändert aus dem California T übernommen. Im Innern des Triebwerks kommen jedoch neue Kolben und Pleuel aus leichteren Materialien zum Einsatz, und neue Ladeluftkühler sorgen in Verbindung mit neu gestalteten Ansaug- und Auspuffkrümmern für mehr Durchsatz. Letztere sind übrigens jetzt im Sandgussverfahren in Baueinheit mit den Ladergehäusen gefertigt. Die Auspuffanlage ist insgesamt leichter und nun mit einer elektronisch gesteuerten und elektrisch betätigten Klappe ausgestattet, die je nach Fahrmodus und Lastzustand Durchfluss und Lautstärke regelt.
Nicht nur beim Auspuffsound taten die Ferrari-Ingenieure alles, um das dumpfe Diesel-Feeling des Turbomotors zu vermeiden und dem Tipo F154 so viele Saugmotor-Tugenden wie möglich anzuerziehen. So liegt die Höchstleistung des Triebwerks auch erst bei der für Turbo-Triebwerke astronomisch hohen Drehzahl von 7500/min an, während das maximale Drehmoment bereits

Es ist der schnelle Rücken, der den Portofino am deutlichsten von seinem Vorgänger, dem California T, unterscheidet. Das sperrige Blech-Faltdach auf so engem Raum zusammenzufalten erfordert schon etwas Gehirnschmalz.

ab 3000/min zur Verfügung steht. Allerdings nicht in jedem Gang: Um dem ASR viel Arbeit zu ersparen, lässt die intelligente Elektronik des Motor-Steuermoduls in den unteren Gängen nicht die vollen 760 Newtonmeter auf die Reifen los. Und so darf der Turbo-Portofino unbeschwert und lustvoll hochdrehen wie einst ein Sauger. Die Kraftübertragung erfolgt über das Siebengang-F1-Doppelkupplungsgetriebe, ganz unzweifelhaft eines der besten Schaltwerke auf dem Planeten. An der Hinterachse sorgt ein elektronisches Sperrdifferenzial (E-Diff 3) für mehr Grip auf unebenem Untergrund. Es wird unterstützt durch aktive, elektronisch geregelte Stoßdämpfer mit härteren Doppelfedern und steiferen Aufhängungspunkten. Die Techniker versichern mir, dass dies nicht zu Lasten des Fahrkomforts gehe. Wir werden ja sehen.
Eine der größten Neuerungen des Portofino wird gerne unterschlagen: Seine Servolenkung arbeitet nicht mit hydraulischer, sondern elektrischer Unterstützung. Das hatte vor ihm nur der 812 Superfast vorzuweisen, und bei diesem sorgte das System für eine sehr feinfühlig dosierbare Lenkung mit guter Rückmeldung. Die Ingenieure sagen, die elektrische Unterstützung gebe ihnen mehr Möglichkeiten zur Progression und bei der Reduzierung des toten Wegs um die Mittellage. Spekulationen darüber, dass es demnächst dann ja wohl auch so segensreiche Einrichtungen wie Spurhalteassistenten oder gar autonomes Fahren geben werde, weisen sie lachend zurück.





Nach wie vor beengte Platzverhältnisse im Fond, dafür komplettes Infotainment für die erste Sitzreihe. Jetzt mit großem 10.5-Zoll-Display in der Mittelkonsole. Unten: Die aerodynamischen Hilfsmittel sind schwarz und treten gegenüber der hinreißenden Silhouette völlig in den Hintergrund.

Start your engine ...

Eigentlich habe ich jetzt schon viel zu viel Zeit mit den Technikern verbracht, denn ich bin doch zum Fahren hier. Mein Testwagen ist passenderweise in Rosso Portofino lackiert und sieht einfach Hammer aus. Er erscheint schlanker und kleiner als bei der Vorstellung auf der IAA im letzten Sommer. Das Faltdach ist geöffnet, aber ich kann mir nur schwer vorstellen, dass die Blechhälften in diesem appetitlichen Heck verstaut sein sollen. Ich schließe das Dach und gehe noch einmal um den Portofino herum: Als Coupé sieht er genauso gut aus.
Aus der Distanz wirkt der Portofino wie ein klassischer italienischer Spider und zwinkert mit

Weit hinter die Vorderachslinie zurückversetzt kauert der kompakte V8 tief im Motorraum. Mit 600 PS ist der Portofino das stärkste Serien-Cabriolet auf dem Markt – mit Fahrleistungen, die einem Supercar zur Ehre gereichen.

TECHNISCHE DATEN
FERRARI PORTOFINO

MOTOR
Layout: 90° V8
Hubraum: 3855 cm³
Bohrung x Hub: 83 x 73,6 mm
Leistung: 600 PS (441 kW) bei 7500/min
max. Drehmoment: 760 Nm bei 5250/min
Gemischaufbereitung: elektronisch geregelte Kraftstoffeinspritzung, zwei Abgasturbolader

KRAFTÜBERTRAGUNG
Antrieb: Hinterrad
Getriebe: 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe

FAHRLEISTUNGEN
Höchstgeschwindigkeit: über 320 km/h
0-100 km/h: 3,5 s
0-200 km/h: 10,8 s

ABMESSUNGEN
Länge: 4586 mm
Breite: 1938 mm
Höhe: 1318 mm
Radstand: 2670 mm
Trockengewicht: 1545 kg
Leistungsgewicht: 2,58 kg/PS
Gewichtsverteilung vorn/hinten: 46:54

Preis: ab 189.704 Euro

zahlreichen Details aus dem stilistischen Erbe der Marke. Aber bei näherem Hinschauen erkennt man einige Merkmale, die so gar nicht zu einem eleganten Roadster passen wollen, sondern unmissverständlich auf einen Rennwagen hindeuten. Die geschwungenen Linien der roten Karosserie stehen im scharfen Kontrast zu den aerodynamischen Flügeln, Splittern und breiten schwarzen Schwellerleisten, die seitlich unter dem Wagen hervorlugen, sowie dem Heckdiffusor, der ein großes Stück aus dem Hinterteil herausgebissen zu haben scheint. Im Vergleich zum California stellt sich der Portofino in etwa wie der 488 Pista zum 488 GTB. Zumindest optisch.
Im Innenraum gibt sich der Portofino freundlicher, fast kuschelig. Das Karbonfaser-Lenkrad mit seiner LED-Leiste mit Schaltblitz wie in der Formel 1 wirkt da fast ein wenig unangebracht, obwohl die Anordnung der häufig genutzten Schalter in der breiten Nabe eine sinnvolle Sache ist: Einmal in Fahrt muss man eigentlich nie die Hände vom Lenkrad nehmen, denn auch die Schaltpaddel liegen in bequemer Reichweite der Fingerkuppen. Zu beiden Seiten des absurd großen und gelben Analog-Drehzahlmessers sind die bekannten Displays arrangiert, die aussehen, als könnten sie Telemetriedaten übertragen, wenn sie denn welche bekämen. Und auf der Beifahrerseite ist jetzt sogar ein richtiger Touchscreen-Tacho ins Armaturenbrett eingelassen.
Es ist offensichtlich, dass sich Ferrari große Mühe gegeben hat, um das Leben im Portofino für alle angenehmer zu machen. Dünnere Sitzlehnen verschaffen den Hinterbänklern mehr Knieraum, obwohl immer noch kein normal großer Erwachsener in die Fondsitzschalen passt. Die kompaktere Dachkonstruktion nimmt im Cabriolet-Modus ein paar Liter weniger Kofferraumvolumen in Anspruch, und bei geschlossenem Dach passen jetzt drei Handgepäckstücke unter die Haube. Das Öffnen erledigt sich Ferrari-like zügig innerhalb von nur 14 Sekunden, und im Gegensatz zum California muss man dazu nicht anhalten: Das System funktioniert bis 40 km/h.
In der Mittelkonsole prangt nun ein 10,5-Zoll-Display mit übersichtlicher Menüführung, was man bei einem modernen Auto mit einem Grundpreis von knapp 190.000 Euro heutzutage durchaus erwarten darf. Ich hätte gerne noch das im Prospekt gepriesene Soundsystem ausprobiert, aber jetzt wollte ich endlich fahren.
Nach dem Druck auf den roten Knopf kommt der Sound. Unvermittelt. Und laut. Dieser Turbo klingt wie ein frei atmender Sauger. Natürlich steht das Manettino auf „Sport" – wer würde schon auf die Idee kommen, freiwillig „Comfort" zu wählen? Außer im Kolonnenverkehr. Oder auf dem frühmorgendlichen Weg zur Arbeit. Wenn man die Kinder in die Kita bringt. Oder wenn man nachts spät nach Hause kommt. Der Portofino, daran muss man sich immer wieder erinnern, kann auch das alles, ganz leise und zivilisiert.
Die riesigen Kraftreserven, die der turbogeladene V8 so locker aus dem Ärmel schüttelt, sind begeisternd und vermitteln ein gutes Gefühl. Der Portofino spurtet los wie ein Dragster, die Federung bügelt auch derbe Straßenunebenheiten souverän weg, und die Lenkung ... naja, sie lenkt völlig normal, wie bei jedem anderen Auto, und das macht mir etwas Angst.
Als ich die Stadt hinter mir gelassen habe und mit Schmackes in die erste Kurve einlenke, den Grip der Vorderräder in den Händen spüre und das leichte Zucken an der Hinterachse, sind die Sorgen im Nu verflogen: Das ist ein echter Ferrari, und mit jeder Kurve steigt das Vertrauen in Fahrwerk, Lenkung und Bremsen. Der Portofino liegt wie das sprichwörtliche Brett auf der Straße, und das Triebwerk liefert in jedem Drehzahlbereich Power wie auf Knopfdruck. Alles geht so leicht, fast wie in einem Videospiel.
Diese Demokratisierung der Leistung ist sicherlich nicht nach jedermanns Geschmack. Begnadete Fahrer mögen sich darüber ärgern, dass der Portofino auch normal sterblichen Autofahrern ermöglicht, irrsinnig schnell zu sein. 600 PS sind

viel Holz bei einem leichten Auto – der „Enzo“ hatte nur 10% mehr Leistung –, doch man muss es schon sehr wild treiben, um die Kontrolle über den Portofino zu verlieren. Am gefährlichsten ist der atemberaubende Geschwindigkeitszuwachs beim Beschleunigen. Da stoßen Ungeübte rasch in Bereiche vor, wo die Physik sich nicht mehr überlisten lässt. Vielleicht ist die Tachoanzeige im Blick des Copiloten doch keine so schlechte Sache ...

Fazit

Nach so vielen positiven Bewertungen könnte man den Eindruck gewinnen, es gäbe keine Disziplin, in der die anderen Ferrari-Modelle den Portofino schlagen könnten. Aber da gibt es schon einiges, denn der Portofino ist schließlich nicht angetreten, um alle anderen Modelle überflüssig zu machen. Sein Manettino kennt zum Beispiel nur drei Einstellungen: „Sport“, „Comfort“ und „ESC Off“. Einen Side-Slip-Control-Modus, das Erwachsenen-Unterhaltungsprogramm im 488 GTB, gibt es im Portofino nicht. Zum Driften ist er nicht sonderlich geeignet, denn das Fahrwerk vermittelt zu viel Grip, ob mit oder ohne eingeschaltete elektronische Helferlein. Aber der Portofino ist auch nicht für die Rennstrecke konzipiert.

Auf dem Rückweg nach Maranello lasse ich es gemütlicher angehen und horche in den Portofino hinein. Natürlich ist eine offene Spider-Karosserie nicht so verwindungssteif wie eine Karosserie mit festem Dachaufbau, und so ächzt es auf schlecht geflickten Nebensträßchen trotz zwölf verschiedener Aluminiumlegierungen manchmal etwas im Gebälk. Als ob er diese Schwäche überspielen wollte, lockt der Portofino den Fahrer zum Gasgeben, Fliegenlassen, Zusammenbremsen. Mir kommt es vor, als wolle er ständig beweisen, dass er genauso gut ist wie seine zwölfzylindrigen oder mittelmotorigen Brüder. Dabei verströmt er eine Rastlosigkeit, die nicht so recht zu einem entspannten, eleganten Gran Turismo passen will.

Mag sein, dass ich mir das Leben mit dem Portofino zu schwer mache, denn am Ende kann der Tausendsassa in jede Rolle schlüpfen, die man ihm zudenkt. Auch wenn manche in der wunderschönen Linienführung nur den Poser sehen: Der Portofino ist ein absolutes Supercar mit unzähligen praktischen Features. Daran ist man bei einem Ferrari nur noch nicht gewöhnt.

SICHERN SIE SICH JETZT
DAS JAHRESABO VON DER ANLEGER

12 AUSGABEN NUR 27 EURO

Konkrete Empfehlungen für Anleger

Verständlich und nachvollziehbar

Alles zum Thema Geldanlage: Von A wie Aktie bis Z wie Zins

www.deranleger.com

NEW STRATOS

KLEINSERIE

Acht Jahre musste er warten. Nun ist er wieder da: Der New Stratos. 25 Stück sollen produziert werden von der Manifattura Automobili Torino. Maranello World feierte ein Wiedersehen mit dem bislang einzig existierenden Exemplar und erinnert an seine Entstehungsgeschichte.

Text & Fotos: /// Tobias Kindermann

Kompliment, er ist nicht älter geworden! Wäre die erneute Präsentation des New Stratos auf der Automobilmesse in Genf im März dieses Jahres eine Premiere gewesen, niemand hätte vermutet, dass das Projekt schon seit einigen Jahren existiert. Der Unternehmer Michael Stoschek und sein Sohn Maximilian, Miteigentümer des Automobilzulieferers Brose in Coburg, hatten den New Stratos 2008 als ihr ganz privates Projekt auf den Weg gebracht. Ihnen gelang es damals, den Geist des Ur-Stratos aus dem Jahr 1971 in die Neuzeit zu transferieren. Ein Vorhaben, dass damals für großes Aufsehen sorgte. Es wurde eine Legende zu neuem Leben erweckt.

Von altem Schrot und Korn

Als Fahrmaschine für die Rallye-Piste war er geboren worden. Mit ihm gewann Lancia 1974, 1975 und 1976 die Rallye-Weltmeisterschaft. 495 Exemplare entstanden als Kleinserie bei Bertone, um die von den Sportbehörden vorgegebene Homologationsstückzahl von 400 Wagen für Fahrzeuge der Gruppe 4 zu erreichen. Erstmals schickte ein Hersteller ein speziell für den Rallye-Sport gebautes Modell ins Rennen.
Die käufliche Straßenversion blieb nur eine Begleiterscheinung, und leider auch keine erfolgreiche. Zu kompromisslos war der Wagen, so dass gegen Ende die letzten Wagen in Deutschland für unter 15.000 Mark verschleudert wurden. Die Straßenversion des Stratos wurde vom Motor des Dino 246 mit

WÜ HF 438

2,4 Litern Hubraum und 195 PS angetrieben. Sie war 3,67 Meter lang, besaß eine Breite von 1,70 m und eine Höhe von 1,08 m. Damit fiel der Wagen sehr kompakt aus. Seine Höchstgeschwindigkeit lag bei 248 km/h, er beschleunigte von 0 auf 100 km/h in 6,8 Sekunden.
Die Idee, einen neuen Stratos zu bauen, entstand durch den Kontakt von Michael Stoschek zum Wiener Autodesigner und Sammler Chris Hrabalek. Beide lernten sich 1986 kennen. Die Überlegungen von Hrabalek führten zu dem Projekt Fenomenon-Stratos, das 2005 auf dem Genfer Autosalon vorgestellt wurde. Er sollte ein Supersportwagen für Länder mit schlechten Straßen werden. Eine Serienfertigung ergab sich jedoch nicht. Stoschek war schon damals an dem Vorhaben beteiligt und auch am Erwerb der Markenrechte.

Oben: Größenvergleich zwischen Stratos und New Stratos. Rechts: Paolo Garella und Sohn Riccardo betreuen das Projekt in ihrer Manifattura Automobili Torino (Fotos: M.A.T.).

Design-Ikonen unter sich

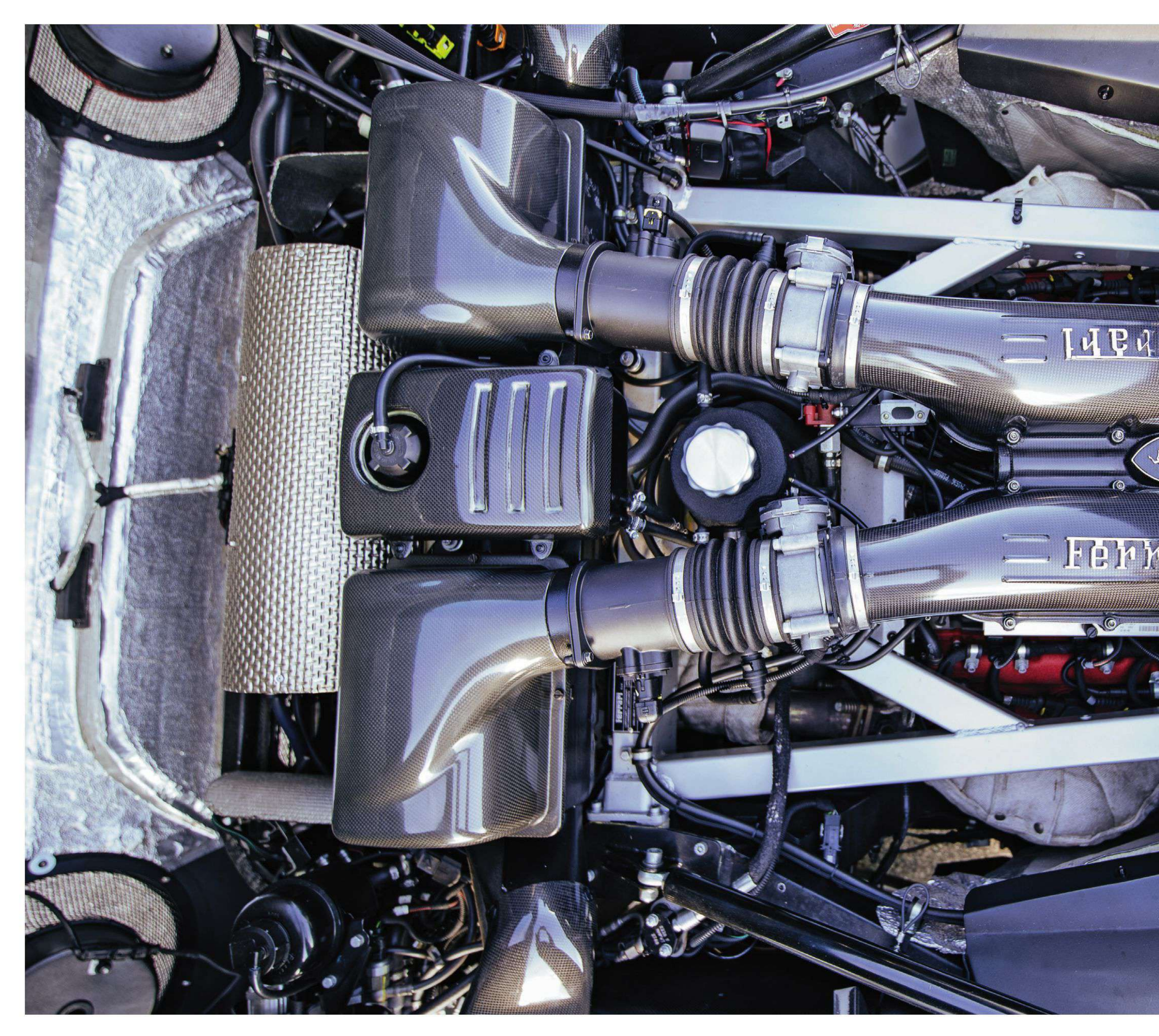
Der Urentwurf von Marcello Gandini, damals Chef-Stylist bei Bertone, war ein großer Wurf. Gandini zeichnete unter anderem den Miura, den Countach und den Diablo für Lamborghini oder die erste Serie des 5er-BMW. Trotz seiner Funktionalität wirkte der Stratos elegant, und erscheint einem auch nach bald einem halben Jahrhundert immer noch modern. Ein zeitloser Entwurf, der im Porsche 911 eine Parallele findet. So etwas darf man neu interpretieren, aber nicht verändern.
Deshalb wurde die Neuinterpretation behutsam umgesetzt. Bis auf die Klappscheinwerfer und der auch funktionell anderen Gestaltung des Dachspoilers nimmt der New Stratos engen Bezug auf das Original. Die Proportionen blieben erhalten, doch er wuchs in alle Richtungen – in der Länge etwa um einen halben auf 4,18 Meter. Deshalb findet man im Innenraum als normal gewachsener Mitteleuropäer mit einer Größe von um die 1,80 Metern nun eine angemessene Großzügigkeit vor. Die Schalensitze sind auf eher sportliche Staturen zugeschnitten, der Einstieg erfordert etwas Beweglichkeit.
Paolo Garella, der zu Beginn bei Pininfarina das Stoschek-Projekt betreute und sich später selbstständig machte, ist inzwischen offizieller Geburtshelfer. Er verließ Pininfarina im Juli 2009, blieb aber als Berater und Betreuer des Projekts dabei. Garella steht hinter der Manifattura Automobili Torino (M.A.T.), gegründet 2014 in einem Vorort von Turin. Unter anderem betreute Garella einige Projekte des in Ferrari-Kreisen gut bekannten Amerikaners Jim Glickenhaus, etwa den

SCG003C oder den P4/5 Competizione, der mit dem New Stratos die Gemeinsamkeit teilt, starke Ferrari-Gene zu besitzen.

Totgesagte leben länger

Bereits 2008 hatten bei Pininfarina die Arbeiten begonnen, nachdem dort ein 430 Scuderia angeliefert worden war. 2010 tauchten die ersten Bilder vom New Stratos auf und die Autofans rätselten, wer hinter dem Projekt stehen könnte. Kurz darauf ging die Homepage www.newstratos.com online. Ende 2010 nahm der damalige Ferrari-Chef Luca di Montezemolo noch zusammen mit Cheftester Dario Benuzzi den New Stratos persönlich unter die Lupe; ein Autogramm findet sich noch unter der vorderen Haube. Doch 2012 stand fest: Ferrari war wenig begeistert davon, dass Pininfarina die Kleinserie bauen sollte, ein anderer Hersteller fand sich nicht. Das war das vorläufige Ende eines der ungewöhnlichsten Autoprojekte der vergangenen Jahre.
Nun haben die Stoscheks die Rechte an dem Entwurf an die Manifattura Automobili Torino übergeben. Der New Stratos wird dort in einer Kleinserie von 25 Exemplaren entstehen, im Prinzip unverändert zum bisher einzig existierenden Exemplar. „Wir sind dabei, ein erstes neues Fahrzeug zu bauen“, sagt Paolo Garella im Gespräch mit MARANELLO World. Für ihn ist der New Stratos noch immer einer der besten Wagen, die er jemals mit gebaut hat. „Und keiner davon war so nah an einem Serienfahrzeug wie er.“ Deswegen sei er auf Michael Stoschek zugegangen, um den New Stratos in seinem Unternehmen fertigen zu können.
Stoschek selber unterstützt das Vorhaben: „Es freut mich natürlich, dass das Auto auch acht Jahre nach seiner Präsentation noch auf so eine Resonanz stößt. Es ist ein anspruchsvolles Fahrzeug, und ich hoffe, dass die Produktion gut laufen wird.“ Für die Nutzung der Pläne erhalten die Stoscheks zwar eine Lizenzgebühr, sie ist aber eher symbolischer Natur und deckt bestenfalls die aktuell entstehenden Kosten, etwa für die Präsentation ihres Fahrzeugs auf der Messe in Genf.

Nicht mehr als nötig – und das übersichtlich arrangiert. Platz für ein Navigationsgerät? Fehlanzeige. Der New Stratos soll eine pure Fahrmaschine bleiben.

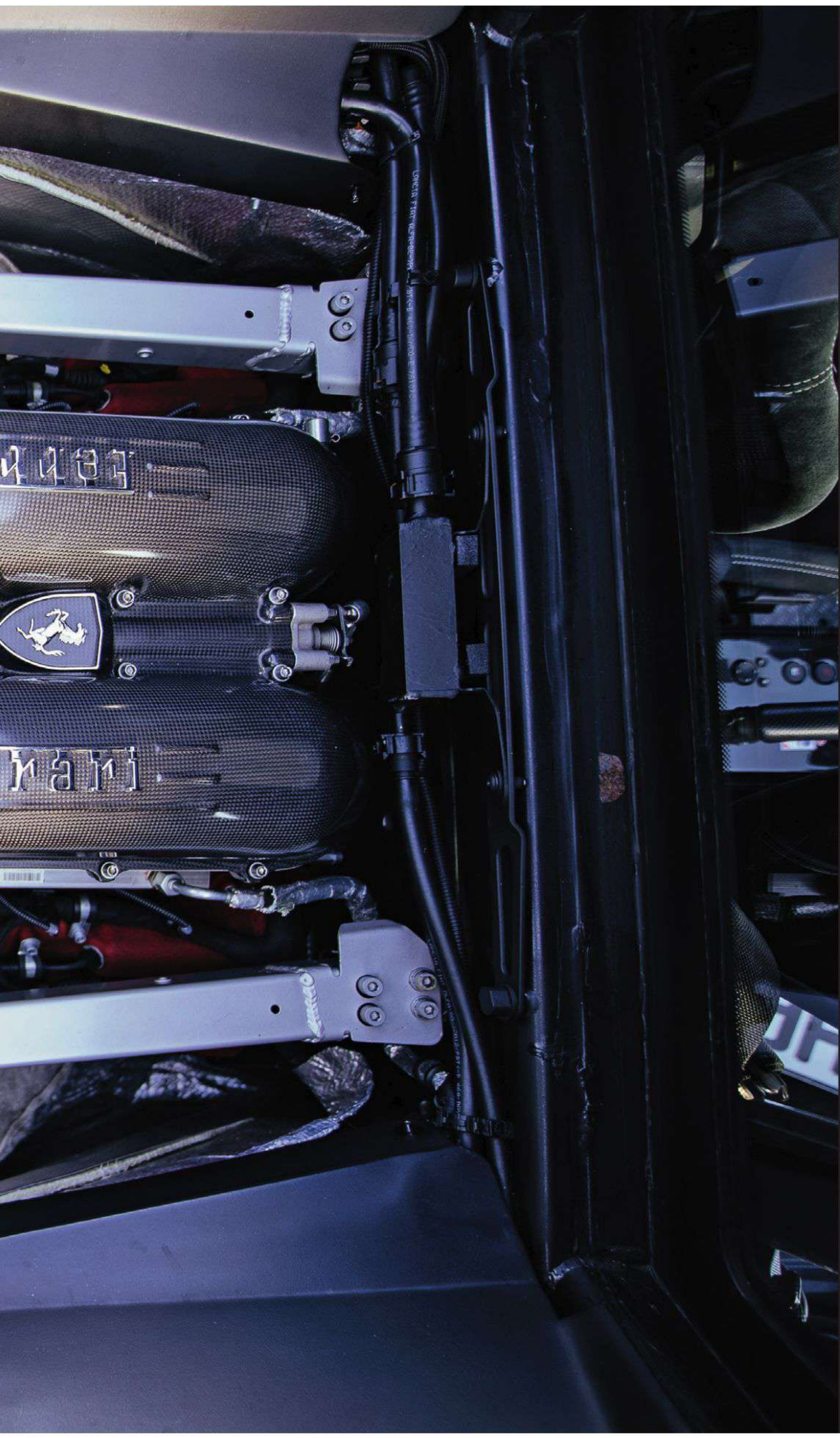


Der leistungsgesteigerte Motor aus dem Ferrari F430 leistet 540 PS. Die haben leichtes Spiel mit dem trocken nur 1247 kg leichten New Stratos.

Mehr als nur ein Ferrari-Herz

Als Basis dient nach wie vor der Ferrari F430. „Wir können jede Version verwenden, es muss kein Scuderia sein“, sagt Garella. Schon zu der Zeit, als der New Stratos erstmals präsentiert wurde, war der Ferrari F430 nicht mehr in Produktion. Sie endete mit dem Jahr 2009. „Wir kennen den 430er als Basisfahrzeug sehr gut“, betont Garella. Ein großer Vorteil sei, dass die Elektronik im Vergleich zu heutigen Fahrzeugen noch überschaubar und gut auf den Umbau anzupassen sei. Man werde sich eng am ursprünglichen New Stratos orientieren, Modifikationen seien allenfalls in Details geplant und dort dem technischen Fortschritt geschuldet. Für die Scheinwerfer etwa werde man nun LED-Leuchteinheiten einsetzen.

Der Radstand des F430 wurde um 20 Zentimeter gekürzt, was den Wagen agiler macht, der Motor rückt näher Richtung Fahrgastraum, so dass sich eine Gewichtsverteilung von 44/56 zwischen Vorder- und Hinterachse ergibt. Gegenüber dem 430 Scuderia bringt der New Stratos trotz Überrollbügel 80 Kilogramm weniger auf die Waage, trocken sind es 1247 Kilogramm. Dazu kommt der großzügige Einsatz von Karbonfaserwerkstoffen in der Außenhaut. In Verbindung mit dem dezent



TECHNISCHE DATEN
M.A.T. NEW STRATOS

MOTOR:

Bauart: V8, 90°, längs eingebaut
Hubraum: 4308 cm³
Leistung: 540 PS (397 kW) bei 8200/min
max. Drehomoment: 519 Nm bei 3750/min
Gemischaufbereitung: elektronisch geregelte Kraftstoffeinspritzung, Bosch-Motronic

CHASSIS:

Bauart: Aluminium-Profile, integrierter Überrollbügel
Radaufhängungen: Einzelradaufhängung rundum
Bremsen: Scheibenbremsen rundum, Karbon-Bremsscheiben (Ø 398 mm vorn, Ø 350 mm hinten) Sechskolben-Bremssättel vorne, Vierkolben-Bremssättel hinten
Räder & Bereifung: Zentralverschlussfelgen (9J x 19" vorne, 11J x 19" hinten) 265/30 vorne, 315/30 hinten

ABMESSUNGEN:

Länge: 4181 mm
Breite: 1971 mm
Höhe: 1240 mm
Spur vorn/hinten: 1668/1701 mm
Radstand: 2400 mm
Gewicht (trocken): 1247 kg
Gewichtsverteilung: 44/56
Leistungsgewicht: 2,3 kg/PS

FAHRLEISTUNGEN:

Beschleunigung: 0 - 100 Km/h: 3,3 sec
Beschleunigung: 0 - 200 Km/h: 9,7 sec
Bremsleistung: 100 - 0 Km/h: 2,2 sec
Höchstgeschwindigkeit: 274 - 330 km/h (je nach Übersetzung)

Retro-Charme der 1970er Jahre: So sahen damals Armaturen aus. Auch auf solche Details legen die Erbauer des New Stratos Wert.

getunten Motor, der statt 510 nun 540 PS leistet, ergibt sich ein Leistungsgewicht von 2,3 Kilogramm pro PS. Auch im Jahr 2018 noch genug, findet Garella. Tatsächlich liegt man immer noch über der Leistung eines aktuellen Porsche 911 GT3 mit seinem 500-PS-Saugmotor, der von seinem Konzept her in derselben Klasse wie der New Stratos anzusiedeln ist. Dieser Porsche ist auch mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe erhältlich, eine Option, die begeistert aufgenommen wurde. „Auch bei unseren Kunden gibt es große Nachfrage nach so einer Lösung und wir prüfen, wie wir das im New Stratos umsetzen können." Dieses Detail zeigt, wie sich die Zeiten seit der ersten Vorstellung im Jahr 2010 geändert haben. Aufgeladene Motoren waren damals kaum ein Thema, ein Automatikschaltgetriebe galt als technischer Fortschritt. Heute ist das anders: Saugmotor und Schaltgetriebe sind so etwas wie mechanische Chronometer für Liebhaber geworden.

Wie kommt man an einen New Stratos? Der Kunde liefert einen 430 an, der Umbau wird bei MAT von den rund 30 Mitarbeitern vorgenommen. Dafür veranschlagt Garella 550.000 Euro. Etwa die Hälfte der Produktion ist bereits verkauft oder es gibt ernsthafte Interessenten. In Italien ist man schon an der Arbeit: Der erste Wagen soll bereits Ende Juni ausgeliefert werden.

FERRARI 166/212 UOVO

DAS EI DES MARZOTTO

Text: /// Matt Zuchowski ***Fotos:*** /// Konrad Skura

Die Begegnung mit dem skurrilen Einzelstück aus dem Rennstall der Familie Marzotto gibt Aufschluss darüber, welche Möglichkeiten der Motorsport in den fünfziger Jahren des letzten Jahrhunderts bot, wenn es weder an Geld noch an Fantasie mangelte.

Der 1948 vorgestellte 166 MM mit offener „Barchetta"-Karosserie war Ferraris erstes Erfolgsmodell. Nach einer bunten Reihe verschieden motorisierter Chassis mit verschiedenen Karosserien bauten seine Mechaniker erstmals eine veritable Serie von 25 identischen Fahrgestellen aus Ovalrohren mit Blattfedern, Einzelradaufhängungen vorne und Starrachsen hinten, ausgestattet mit rennerprobten 1,5-Liter-V12-Triebwerken und eingekleidet von der Carrozzeria Touring nach deren einzigartigem „Superleggera"-Prinzip aus dünnen Stahlrohren, beplankt mit Aluminiumblechen. Die Turiner Karosserieschneider hatten die offene Zweisitzerform „Barchetta" getauft, „kleines Boot", und die Scuderia Ferrari setzte die kleine Flotte bei zahlreichen internationalen Rennen ein. Mit Erfolg: 1949 gewann Ferrari das 24-Stunden-Rennen in Le Mans im ersten Anlauf.

Traum jedes Gentleman Driver

Unvermeidlich wurde Giannino Marzotto auf den kleinen Zwölfzylinder aufmerksam. Der wohlhabende junge Gentleman-Rennfahrer bestellte für die Saison 1950 eine Barchetta, den dreizehnten 166 MM der Produktionsserie. Giannino war der

jüngste der Marzotto-Brüder und wie Vittorio, Paolo und Umberto völlig autoverrückt. Für eine Profi-Karriere als Rennfahrer reichte es bei keinem der vier Sprösslinge eines Textilmagnaten, denn sie hatten Verpflichtungen im Familienunternehmen.
Giannino war gerade einmal 22 Jahre alt, als er im April 1950 bei der Mille Miglia an den Start in Brescia ging – wie es sich für einen Stoffhersteller geziemte, mit Anzug, Hemd und Krawatte. Dreizehn Stunden, neununddreißig Minuten und zwanzig Sekunden später kehrte er als Sieger aus Rom zurück – vor Größen wie Juan Manuel Fangio, Clemente Biondetti und Luigi Fagioli.
Die Marzotto-Brüder waren seinerzeit die wichtigsten Kunden von Ferrari. Deshalb hatte der Commendatore sowohl Giannino als auch Vittorio je einen Werks-195 anvertraut, während Umberto und Paolo in der Zweiliter-Klasse mit zwei privaten 166 MM antraten.
Umberto, der Ältere, bewegte das Auto, mit dem unsere Geschichte beginnt. Der 166 MM mit der Fahrgestellnummer 024 MB (nachträglich vergeben und um den Buchstaben B ergänzt) wurde im Februar 1950 fertiggestellt und sollte eigentlich eine anstrengende Saison vor sich haben, die im März mit der Targa Florio begann. Niemand konnte ahnen, dass sie schon im April auf der

Schwer vorstellbar, dass sich unter der fast schon futuristisch anmutenden Leichtbau-Karosserie ein weitgehend unverändertes 166-MM-Fahrgestell befinden soll. Die Fahrerposition ist extrem weit nach hinten versetzt.

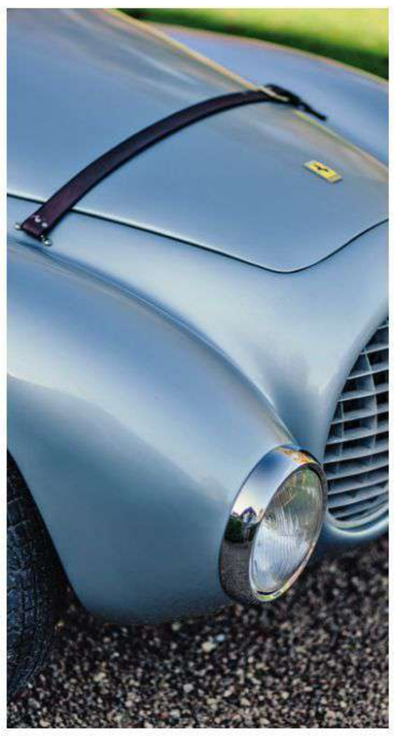
Mille Miglia zu Ende war: Bei einem schweren Unfall wurde das Chassis förmlich in zwei Hälften zerrissen.
Der zweite 166 MM der Familie Marzotto (Fgst.-Nr. 034 M, gebaut im März 1950) blieb heil, aber Giannino haderte mit der offenen Barchetta-Karosserie, die seiner Meinung nach nicht für den Rennsport geeignet war. Da Enzo Ferrari kaum auf die Vorschläge eines 22-jährigen Millionärssöhnchens hören würde, beschloss Giannino Marzotto, den Alten vor vollendete Tatsachen zu stellen. Ihm schwebte ein aerodynamisches, extrem leichtes Auto vor, und er wusste auch schon, wer es ihm bauen würde.

Carrozzeria Fontana?

Bevor Marzotto in den Werkstätten in Padua auftauchte, hatten die Karosseriebauer der Firma Fontana noch keinen Ferrari aus der Nähe gesehen, geschweige denn eingekleidet. Trotz ihrer langen Geschichte war die Carrozzeria Fontana in Sportfahrerkreisen weitgehend unbekannt. Antonio Fontana hatte Mitte des 19. Jahrhunderts als Kutschenbauer angefangen, und seine Söhne vollzogen den Wechsel zum Automobil mit derselben Leichtigkeit wie die Farinas oder Anderlonis. Nach dem Zweiten Weltkrieg übernahmen

Leichtbau in allen Details: Kaum ein Karosserieblech unter der Haut ist ohne Erleichterungsbohrungen. Designer Reggiani arbeitete im Krieg als Flugzeug-Konstrukteur.

VI 1
9370



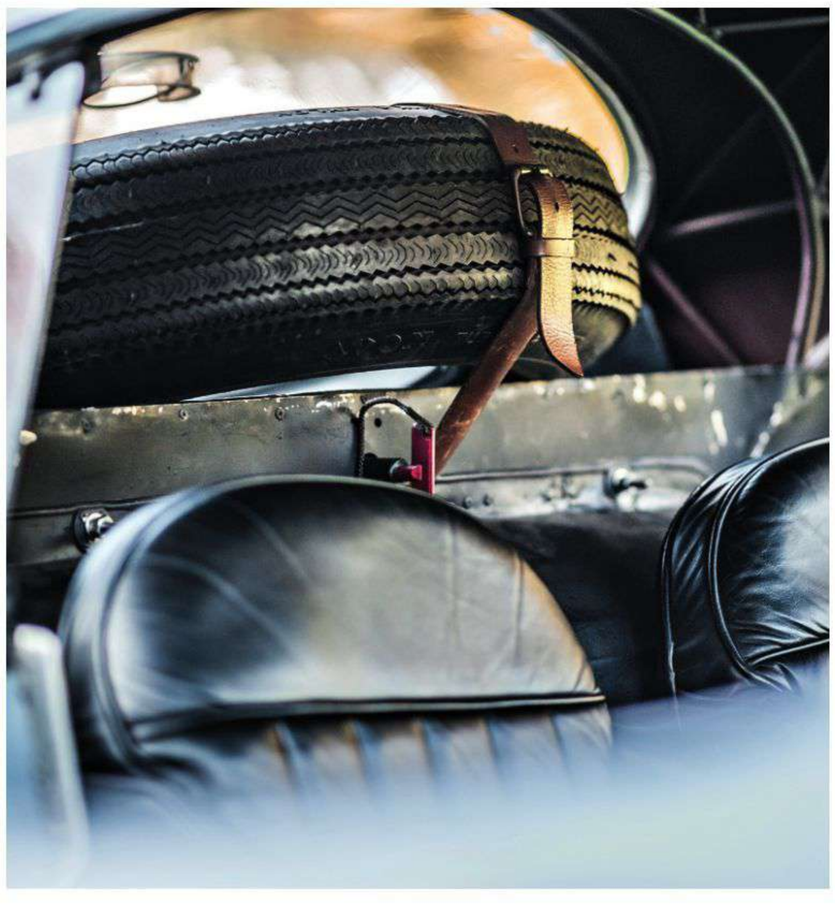
DER UNGEWÖHNLICH KAROSSIERTE FERRARI DER NEU GEGRÜNDETEN SCUDERIA MARZOTTO SORGTE AM START ZUM GIRO DI SICILIA 1951 FÜR EINIGES AUFSEHEN ...

Der frisierte 212er-Motor hat leichtes Spiel mit dem Federgewicht des Wagens. Alles wurde aus hochfesten Aluminiumblechen geformt. Die Türinnenseiten sind verkleidet, damit sich Fahrer und Beifahrer in dem engen Cockpit nicht wundscheuern.

Antonios Enkelsöhne Paolo und Piero die Geschäfte und suchten neue Geschäftskontakte. Zur Seite stand ihnen der junge Konstrukteur und Designer Franco Reggiani, der während des Krieges in der Luftfahrtindustrie gearbeitet hatte. Die Liebe zu einer Frau hatte ihn nach Padua verschlagen, doch die Gebrüder Fontana überredeten ihn zu bleiben.

Reggiani stammte aus der Emilia Romagna und war mit Kunst- und Kulturschätzen aufgewachsen. Neben seiner technischen Begabung war es vor allem sein künstlerischer Anspruch, der ihn von anderen Karosseriebauern seiner Zeit unterschied. In der Tat machte er sich während seiner Tätigkeit als Karosseriebauer auch einen Namen als Bildhauer.

Die Fontanas gewährten ihm zwar freie Hand bei seinen Entwürfen, doch es bedurfte noch einer



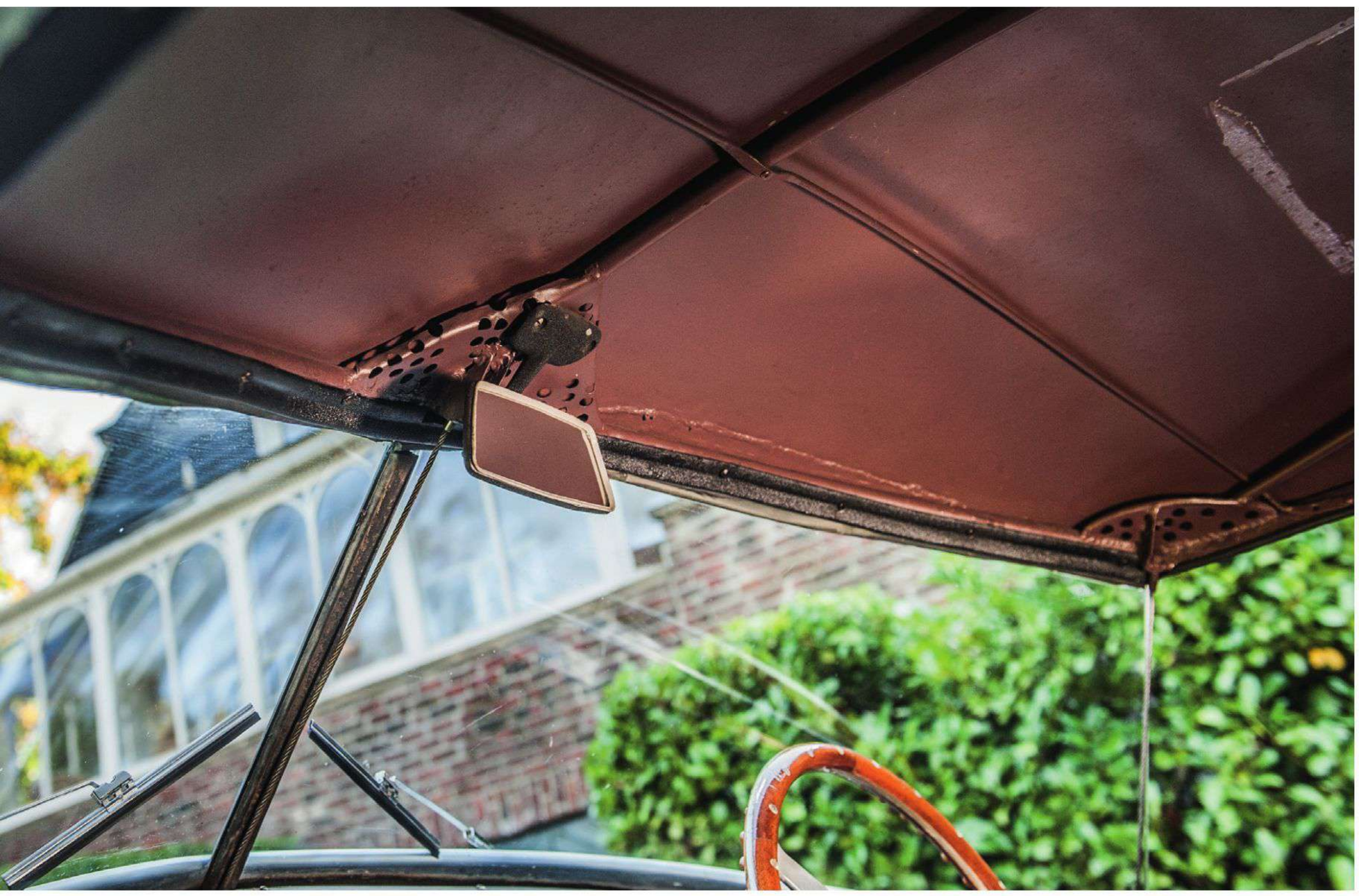
Der handwerkliche Charakter des Einzelstücks offenbart sich in jedem Detail. Bis auf Motor, Getriebe und Chassis wurden sämtliche Komponenten in der Carrozzeria Fontana neu angefertigt. Einen Windschutzscheibenrahmen gibt es nicht – nur einen Mittelsteg und zwei straff gespannte Zugseile links und rechts, die die Dachhaut festhalten.

weiteren schicksalhaften Begegnung, damit Reggiani zu seiner Höchstform auflief. Giannino Marzotto erkannte sofort, dass die ungewöhnliche Kombination aus Luftfahrtkonstrukteur und Bildhauer genau das war, was er suchte, und so bestellte er für sich und seinen Bruder Vittorio Ende 1950 bei der Carrozzeria Fontana zwei Spezialkarosserien, einen leichten Spider für Bergrennen und ein radikales aerodynamisches Coupé für Hochgeschwindigkeitsrennen. Sie sollten auf zwei 212-Export-Chassis montiert werden, die er eigens für diesen Zweck gekauft hatte – Fahrgestell Nummer 0084E für das Coupé und Nummer 0086E für den Spider.

Allfällige Umbauten

In der Hektik des Motorsport-Alltags blieben Karosserien und Chassis nicht lange vereint. Das Spider-Fahrgestell aus Maranello wurde erst drei Wochen vor dem geplanten ersten Renneinsatz auf dem Giro di Sicilia 1951 fertig, wo der Wagen trotz einiger Kinderkrankheiten auf Anhieb gewann. Nach dem Rennen zerlegten Marzottos Mechaniker den Spider in seine Bestandteile und ließen ihn bei Vignale als Spider neu karossieren. Kurz darauf montierte Fontana ein langgestrecktes Kombi-Heck an die Vignale-Karosserie, um vor Ende der Saison doch wieder die ursprüngliche Fontana-Spider-Form herzustellen – diesmal jedoch eleganter und moderner.

Das Leben der Fahrgestellnummer 0084E verlief gar noch turbulenter. Giannino Marzotto zufolge wurde die experimentelle Berlinetta-Karosserie im „Jet"-Design, wie er es nannte, erstmals auf dem Chassis des 2,5-Liter-V12 montiert. Der Motor des 212 leistete stolze 157 PS und beschleunigte den nur 800 kg schweren Wagen auf über 200 km/h, den Kilometer mit stehendem Start absolvierte er in 26 Sekunden. Nach der Umrüstung von einem auf drei Doppelvergaser vom Typ Weber 36 DCF lief die Berlinetta mit nun 186 PS satte 230 km/h.
Die Kennzeichen an dem Wagen, der auf Fotos vom Giro di Sicilia zu sehen ist, legen den Schluss nahe, dass es sich dabei um Chassis Nr. 0084E handelt, und viele Experten sind überzeugt, dass Reggianis „Ei" ursprünglich auf dem 212er-Fahrgestell montiert war und erst ein Jahr später, gegen Ende der Rennsaison, auf Chassis Nummer 024 MB aufgesetzt wurde. Jüngere Nachforschungen durch den neuen Besitzer in Deutschland belegen jedoch, dass die Karosserie von „l'Uovo" von Anfang an auf dem Fahrgestell Nummer 024 MB montiert war und nie mit Chassis Nummer 0084E in Kontakt kam. Letzteres wurde nämlich mit der reparierten Barchetta-Karosserie von Touring versehen, die ursprünglich das 024er-Chassis geziert hatte.
Hinter dem historischen Missverständnis steckt also wahrscheinlich ein Behörden-Verwirrspiel um Zulassungskennzeichen, Fahrzeugpapiere und gesparte Steuern. Tatsächlich war Chassis



Designer Franco Reggiani wollte die Schnauze noch flacher halten, fand aber keinen passenden Kühler. Die Heckscheibe ist aus Perspex gezogen und bündig in die Karosserie eingepasst. Unter dem Reserverad liegt ein riesiger Benzintank, der über den außen liegenden Stutzen in der C-Säule befüllt wird.

0084E zu spät geliefert worden, so dass die Marzotto-Mechaniker kurzerhand damit begannen, die fertige Fontana-Karosserie auf ihren älteren 166 MM zu montieren. Als das neue Chassis aus Maranello endlich kam, verpflanzten sie nur den größeren und stärkeren Motor in den inzwischen tiefgreifend modifizierten 024 MB, der zusammen mit dem 212 Spider mit Fgst.-Nr. 0086E Mitte März 1951 nach Sizilien verladen wurde.

Showdown in Sizilien

Die beiden ungewöhnlich karossierten Ferrari der neu gegründeten Scuderia Marzotto sorgten am Start zum Giro di Sicilia 1951 für einiges Aufsehen. Vor allem die aerodynamische Form des „Uovo“ war nicht jedermanns Geschmack – auch Enzo Ferrari mochte den Wagen nicht. Giannino schrieb später in seinen Briefen und Artikeln, dass er und sein Bruder Vittorio die beiden Autos vor dem Rennen in Maranello vorbeibrachten, um sich den Segen des Commendatore zu holen. Der Alte geriet jedoch außer sich vor Zorn, wobei schwer zu sagen ist, ob sein Wutausbruch den Autos galt oder den beiden jungen Schnöseln, die ihm zeigen wollten, wie man Rennwagen baute. Nicht genug, dass er das „Ei“ furchtbar hässlich fand – er war auch überzeugt, dass die filigrane Konstruktion vor Ende des Rennens in ihre Bestandteile auseinanderfallen würde. Und er schickte Piero Taruffi mit einer besonders potenten Dreivergaser-Version des 212 nach Sizilien, um es den beiden Träumern zu zeigen.
Vittorio Marzotto war nach der Standpauke des Commendatore ziemlich entmutigt, doch sein jüngerer Bruder Giannino – ohnehin der schnellere Rennfahrer von beiden – dachte sich wohl trotzig „jetzt erst recht“ und wählte die aerodynamische Berlinetta für den Einsatz beim Giro di

Sicilia. Das Rennen führte auf öffentlichen Straßen in teilweise sehr schlechtem Zustand von Palermo nach Trapani und zurück, über 1080 Kilometer mit 8000 Kurven und 25.000 Gangwechseln.
Das „Ei“ war mit seinem beengten Cockpit nicht das ideale Fahrzeug für diese Veranstaltung, auch wenn der Ferrari auf den Geraden wie entfesselt lief. Um die Vorderachse zu entlasten und das Einlenkverhalten zu verbessern hatten die Mechaniker viel Gewicht auf die Hinterachse gepackt, neben dem Ersatzrad auch ein 160-Liter-Spritfass, mit dem man nur einmal nachtanken musste. Auch die Fahrerposition war etwas nach hinten gerückt. Marzotto erwähnte später, dass ihn Enzo Ferrari auf diese Idee gebracht hatte. Der war der Meinung, dass eine nach vorne gerückte Fahrerposition zwar das Lenken leichter machte, aber gleichzeitig weniger Rückmeldung über das Fahrverhalten gab. Näher an der Hinterachse würde der Fahrer früher spüren, wenn der Wagen ausbrach, und könne schneller reagieren.
Mit so viel Gewicht auf der Hinterachse war „l'Uovo“ sicherlich nicht einfach zu fahren, doch Marzotto spielte sein Fahrkönnen aus und ging früh in Führung. Trotz der Reparatur eines Lecks im Benzintank mit einem Kaugummi konnte er sich an der Spitze halten, bis ihm das Hinterachsdifferenzial um die Ohren flog – offenbar ein Montagefehler in Maranello! Sein Bruder Vittorio rettete die Ehre der Marzottos mit einem Sieg in der Fontana-Barchetta vor dem mit voller Werksunterstützung angetretenen Piero Taruffi. Bei der Mille Miglia im Monat darauf lag Giannino Marzotto im „Uovo“ komfortabel in Führung vor den neuen Werks-Ferrari mit ihren mächtigen 4,1-Liter-V12, als er zur Halbzeit in Rom wieder beunruhigende Geräusche aus dem Bereich der Hinterachse hörte und in Sorge vor einem blockierten Differenzial das Rennen abbrach. Zuhause stellte er zu seiner maßlosen Enttäuschung fest, dass es sich nur um einen Reifenschaden gehandelt hatte, der ohne Weiteres an der Strecke hätte repariert werden können. Dennoch: Das „Ei“ hatte sein Potenzial aufgezeigt, und bei der Coppa Toscana Anfang Juni holte Giannino seinen ersten Sieg. Zwei Wochen später wurde er Zweiter auf dem Circuito Internacional do Porto in Portugal.

Gereift, verbessert, verkauft

1952 wurde das „Ei“ mehrmals umgebaut. Mitte der Saison wurde in das Chassis 024 MB sogar vorübergehend der Zweiliter-V12 aus einem Formel-2-Rennwagen (Fgst.-Nr. 012 I) verpflanzt. Bei der Mille Miglia fiel „l'Uovo“ erneut nach starker Vorstellung auf den frühen Etappen aus, doch

gewann der Wagen das renommierte Trento-Bondone-Bergrennen mit Tagesbestzeit und sicherte sich einen Klassensieg in der Coppa della Toscana sowie einen soliden 4. Platz beim AVUS-Rennen im Herbst 1952. Am Steuer wechselten sich verschiedene Rennfahrer ab, denn die Marzotto-Brüder waren nach und nach auf hubraumgrößere und schnellere Ferrari-Sportwagen umgestiegen. Giannino hatte immer weniger Zeit für den Rennsport, weil er im elterlichen Unternehmen gebraucht wurde, und so überließ er seinen Sitz häufig Freunden und guten Bekannten, die von einer Karriere in der Scuderia Marzotto träumten. Von den zwei Rennen, bei denen Giannino Marzotto 1952 antrat, war eines die Mille Miglia, die er auf einem Werks-340-MM aus Maranello gewinnen konnte.
Obwohl das Verhältnis zum Commendatore zusehends schlechter wurde, brachte Marzotto 024 MB Anfang 1953 noch einmal zum Service nach Maranello. Dort erhielt der Wagen das 2,5-Liter-Triebwerk aus einem 212 Inter (Fgst.-Nr. 0107 ES), das auch heute noch eingebaut ist. In der zweiten Jahreshälfte 1953 ließ Marzotto das „Ei“ nach Mexiko verschiffen, wo er an der Carrera Panamericana teilnehmen wollte. Bei den Trainings wurde 024 MB tatsächlich auch gesichtet, doch am Rennen nahmen weder einer der Marzotto-Brüder noch ihr „Ei“ teil.
„L'Uovo“ sollte für mehr als drei Jahrzehnte auf dem amerikanischen Kontinent bleiben. Sein erster neuer Besitzer war Carlos Braniff, der den Wagen an Ignacio Lozano verkaufte, einen in Kalifornien lebenden gebürtigen Mexikaner. Er brachte das „Ei“ 1954 bei verschiedenen Rennen in Pebble Beach und Willow Springs an den Start, jedoch ohne großen Erfolg.
1955 ging der delikate Rennwagen durch verschiedene Hände, was ihm überhaupt nicht gut bekam, denn keiner der vier Besitzer hatte den Verstand oder die Mittel, um eine solche komple-

xe Maschine zu pflegen und zu unterhalten. 1981 kaufte ein Sammler aus Florida das skurrile „Ei“ und ließ es in England von Grund auf überholen. Nach einem kurzen Intermezzo in einer New Yorker Sammlung kam der Wagen 1986 wieder zurück in sein Heimatland und war danach einige Jahre regelmäßiger Teilnehmer an der Mille Miglia, nun allerdings in ihrem neuen Format als Oldtimer-Veranstaltung.

Endlich in den richtigen Händen

Im Sommer 2017 war „l'Uovo“ einer der Stars der Monterey-Auktion von RM Sotheby's und erzielte mit einem Hammerpreis von 4,51 Millionen US-Dollar das sechsthöchste Gebot der Veranstaltung. Zur allgemeinen Überraschung verschwand der Wagen nicht in einer eklektischen Sammlung, wo er als Exot bestaunt und missverstanden worden wäre, sondern landete bei Klaus Werner in Wuppertal, einem der profiliertesten deutschen Klassiker-Spezialisten, der uns auf seine erste Ausfahrt mit seiner Neuerwerbung mitnahm.
Während der Wagen auf zeitgenössischen Fotos immer etwas unvorteilhaft proportioniert aussieht, wirkt er in echt ungleich schlanker, gestreckter und leichter. Auch wenn Marzotto einst behauptete, die Form sei von einem Hühnerei inspiriert, so wird dem Betrachter rasch klar, dass Designer Franco Reggiani sich weniger an tierischen Produkten als an aerodynamischen Prinzipien orientierte.
Darüber hinaus geriet sein Rennwagen 150 kg leichter als vergleichbare Ferrari-Sportwagen jener Zeit. Der traditionelle Ovalrohrrahmen von Gilco trug ein Karosseriegerippe, das mit Blechen aus Peraluman beplankt war, einem schwer zu verarbeitenden Leichtmetall auf der Basis von Duraluminium. Durch die geöffneten Türen kann man hinter die Kulissen blicken und sieht Erleichterungsbohrungen in verschiedenen Durchmessern in fast jedem einzelnen Blechteil. Anstelle eines Windschutzscheibenrahmens gibt es nur einen dünnen Mittelsteg und an den Seiten zwei straff gespannte Stahlseile, die die dünne Dachhaut fixieren. Die fehlenden A-Säulen und die gewölbten Glasscheiben verleihen dem Wagen eine recht gute Rundumsicht.
Lange bevor Rennwagen im Windkanal getestet wurden, vertrauten Rennwagenbauer bei der Aerodynamik auf die „optische Effizienz“ einer Form. Es finden sich zahlreiche typische Konstruktionselemente aus dem Flugzeugbau. So ist zum Beispiel auch der Unterboden voll verkleidet und das tropfenförmige Heck mit einer bündig eingepassten Perspex-Heckscheibe versehen.

Einige Karosseriedetails haben sich im Laufe der Jahrzehnte verändert. Bei seinem ersten Rennen in Sizilien war 024 MB mit einem riesigen einzelnen Flugzeug-Scheinwerfer und weit ausgeschnittenen Hinterradkotflügeln angetreten, die die Abwärme der Bremsen besser abtransportieren sollten. Beides wurde von den Kommissaren jedoch als nicht regelkonform betrachtet und musste vor dem Start modifiziert werden. Ursprünglich hatte Marzotto sich eine flachere Schnauze vorgestellt, doch der bestellte Wasserkühler aus einem Formelrennwagen wurde nicht rechtzeitig geliefert, und so mussten Fontanas Karosseriespengler die gesamte Frontpartie um fast 15 Zentimeter anheben, damit der Kühler des 212-Export-Spenderfahrzeugs darunter passte. Die Trommelbremsen stammten aus einem Formel-2-Rennwagen, und der Fahrer konnte die Bremsbalance vom Sitz aus nach vorne oder hinten verstellen.
Das auch heute noch in vielen Details nicht ganz fertig wirkende „Ei“ hat den Charakter eines Experimentalfahrzeugs behalten und ist Welten entfernt von den polierten Meisterstücken aus den Ateliers von Ghia und Vignale, mit denen sich die Playboys jener Tage schmückten. Dabei sind sie unter dem Blech sehr ähnlich, wie der mit heiserem Bellen zum Leben erwachende V12 uns in Erinnerung ruft. Das „Ei“ fährt sich wie ein Ferrari aus den 1950er Jahren, und ein solcher ist es letztlich ja auch, wenn auch ein ganz besonderer. Fast sieben Jahrzehnte nach seiner Fertigstellung können wir uns das Urteil erlauben, dass Marzotto und Reggiani mit ihrer Vision von einem Rennwagen richtig lagen – auch wenn Enzo Ferrari die Rolle von Aerodynamik und Leichtbau zunächst nicht verstanden hatte.

Aufgrund seiner stilistischen Extravaganz ist der 166/212 „l'Uovo“ sehr gut dokumentiert und zum Beispiel als Miniaturmodell in allen Maßstäben vertreten. Im deutschen Straßen-Alltag wirkt das „Ei“ wie ein Ding aus einer anderen Welt.

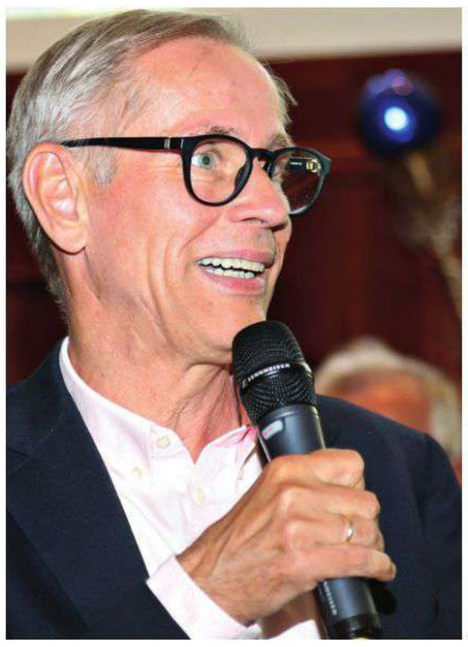
HAUPTSTADT-TREFFEN

AUFTAKT ZUM 40. JUBILÄUMSJAHR

Am letzten April-Wochenende trafen sich die Mitglieder des Ferrari Club Deutschland in der Hauptstadt, um das letzte Jahr Revue passieren zu lassen und sich Appetit zu holen auf die Veranstaltungen im Jubiläumsjahr „40 Jahre FCD“.

Hauptquartier der Mitgliederversammlung war das traditionsreiche Hotel Adlon im Bannkreis des Brandenburger Tors, und so zog es die teilweise von weit angereisten FCD-Ferraristi am Freitagabend zum Sightseeing und Dinieren ins Regierungsviertel. Am Samstag lockten die baumbestandenen Nebensträßchen im Berliner Havelland die gut 50 Ferrari-Besatzungen früh aus der Stadt, wo nach einigen sonnigen Kilometern eine Mittagsrast im Schloss Oranienburg auf dem Programm stand, samt Schlossführung und Lunch.

Zurück in der Hauptstadt blieb noch ein wenig Zeit, um sich für das gesellschaftliche Highlight des Wochenendes vorzubereiten: Der stellvertretende italienische Botschafter in Berlin, Dr. Francesco Leone, empfing die Abordnung des FCD in seinem Amtssitz mit allen Ehren und lud anschließend zu einem italienischen Büffet mit musikalischer Untermalung. Auf der Mitgliederversammlung am Sonntagmorgen im Ballsaal des Hotel Adlon mussten nur wenige Traktanden



Pflicht-Gruppenbild vor dem Brandenburger Tor. Links der neue Finanzvorstand Prof. Dr. Christof Schimanz.

FCD-Präsident Walter Ben Dörrenberg verabschiedete Dr. Joachim Brunswicker. Hauptquartier Hotel Adlon (links), Ausfahrt ins Havelland (oben).

abgearbeitet werden. Finanzvorstand Dr. Joachim Brunswicker, der aus beruflichen Gründen sein Mandat niederlegte, wurde feierlich verabschiedet, und sein Nachfolger Prof. Dr. Christof Schimank rückte aus dem Beirat in den verantwortungsvollen Posten auf.
Zum Abschluss der Mitgliederversammlung zeigte Präsident Walter Ben Dörrenberg die ersten fünf Minuten einer dreiteiligen Multimedia-Retrospektive über die letzten vierzig Jahre aus der Perspektive des FCD, illustriert an den jeweils aktuellen Ferrari-Modellen der Zeit und untermalt mit Fakten und Anekdoten aus dem Weltgeschehen. (kuni)

DAS PROGRAMM DES FCD IM JUBILÄUMSJAHR 2018:

20. Mai	Fahrsicherheitstraining
30. Mai - 3. Juni	40 Jahre FCD in Falkenstein
23. Juni	Track Day in Donington Park (mit Ferrari Owners' Club Great Britain) und Runde 1 der FCD-Rennserie
28. Juni - 1. Juli	Dino-Ausfahrt
13.-15. Juli	Amici e Emozioni
27.-29. Juli	Youngtimer-Ausfahrt
10.-12. August	FCD-Treffen und Runde 2 der FCD-Rennserie im Rahmen des AvD-Oldtimer-Grand-Prix am Nürburgring
14.-16. September	Zwölfzylinder-Ausfahrt
29. Sept. - 2. Okt.	Reise nach Bardolino und Maranello mit großer Jubiläumsfeier
04.-06.10.	Runde 3 der FCD-Rennserie, Hockenheim

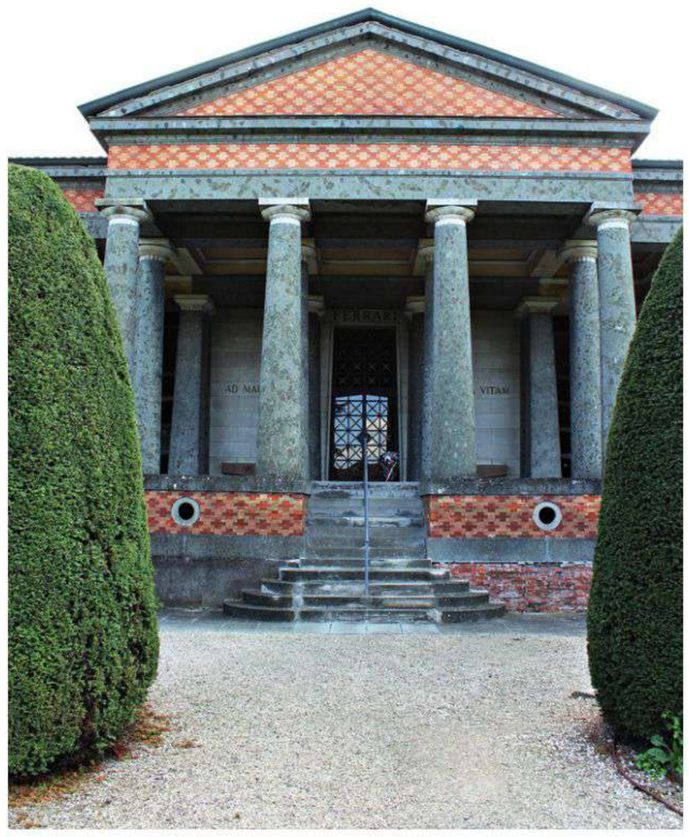
WERKSBESUCH

FCA ERÖFFNET DIE SAISON IN MARANELLO

Traditionell wird die neue Clubsaison mit einem Besuch des Werks in der Via Abetone Inferiore Nr. 4 eröffnet. Nach der Begegnung mit vielen Urus rund um Sant'Agata war es für Augen und Seele beruhigend, dass die den nur 35 Kilometer entfernten Werkstoren in Maranello entströmenden Versuchsfahrzeuge nach wie vor flach bauen ...
Am Vortag der für Freitag angesetzten Werksführung versammelten sich 27 Clubmitglieder zum gemeinsamen Diner im Restaurant Drake. Luigino Barp, Chef des Technischen Service und von Ferrari Classiche, begrüßte die wissbegierigen Gäste und konnte berichten, dass mit der Scuderia Gohm nun auch in Österreich ein Officina-Classiche-Partner für die Zertifizierung klassischer Ferrari eingerichtet werden konnte. Traditionen werden hoch gehalten, und offenbar ist man sich auch bewusst, dass der Mythos aus der Historie gewachsen ist und gepflegt werden will. Die Klassikabteilung liefert gute Deckungsbeiträge zur Abrundung des Gesamtkonzepts. Für das wirtschaftliche Überleben sind allerdings ganz andere Kennzahlen von Bedeutung und nur an den Laufbändern der aktuellen Produktionslinien zu generieren.
Marketingleiter Emanuele Carando und Chef-Kundenbetreuerin Maddalena Pasini waren neben der für die Organisation von Werksführungen unentbehrlichen Daniela Levoni zur Stelle, um die Besucher aus Österreich zu begrüßen und die Führung durch das immer moderner und dichter werdende Werksgelände einzuleiten. An den Bändern hat der Portofino den California T vollständig abgelöst, und die Autowelt wird auch in Maranello immer bunter. Natürlich wurde auch die Farbe Rot neu erfunden – viele Wagen glänzten im speziellen Rosso Portofino. Noch nicht auf die Montagebänder geschafft hat es der 488 Pista, der nur im Fahrversuch in und rund um Maranello zu erspähen war. Glaubt man den Verantwortlichen, übersteigt die Nachfrage bereits vor Produktionsbeginn die Lieferkapazitäten um ein Vielfaches.
Erfreulich gut ausgelastet waren auch die Hallen mit den Modellen für den legendären V12-Antrieb. Dass die Nachfrage nach diesen High-Tech-Saugmotoren auch im Turbozeitalter anhält, beweist der alternativ ausrüstbare GTC4 Lusso. Der Lusso T ließ die Nachfrage nach dem 2+2 Ferrari ansteigen, aber die Produktion der V12-Saugervariante nicht einbrechen. Sputen muss sich, wer noch einen 812 Superfast ergattern möchte. Dessen Produktion hechelt immer noch der Nachfrage hinterher, und die Angebotslücke scheint so schnell nicht schließbar. Dennoch ging es ruhiger her im Obergeschoß der Montagehalle, fast so, als erforderte das Zusammenschrauben dieser Modelle mehr Andacht an die vom Regulariendschungel bedrohte Spezies der klassischen Zwölfzylinder.
Um im Zeitfenster von drei Stunden auch noch die Besuche der Classiche-Abteilung sowie der Gestione Spor-

Links: Alberto Dona, Bruno Mayer und das am weitesten angereiste Clubmitglied Nobujuki Akana aus Tokio flankieren Ferrari-Classiche-Boss Gigi Barp. Seite gegenüber: Mausoleum der Familie Ferrari in Modena.

tiva samt den Betriebsamkeiten der XX- und F1-Clienti-Aktivitäten unterzubringen, war fast schon Eiltempo angesagt. Am Ende der Werksbesichtigung mussten die Gedanken erst geordnet werden, um die Fülle an Eindrücken verarbeiten zu können.
Die meisten Teilnehmer der Saisoneröffnungsveranstaltung ließen es sich nicht nehmen, auch die Ferrari-Museen mit den neuen Sonderausstellungen zu besuchen. In Maranello waren die Themenschwerpunkte „Under the Skin“ und „Infinite Red“ zu bewundern, und das Museo Casa Enzo Ferrari imponierte mit dem Versuch einer Darstellung, dass die Begeisterung für die Marke geschlechtsneutral ist: „Il Rosso e il Rosa“ zeigte die



Verbindungen von Frauen und Ferrari. Ganz Andächtige nutzten abschließend noch die Gelegenheit einer Visite der Grabstätte von Enzo Anselmo Ferrari. Schlichtheit war die Sache des Commendatore nicht: Ein mächtiges Mausoleum mit dem Familiennamen in großen goldenen Lettern über der vergitterten Eingangstüre lässt keinen Zweifel an der Bedeutung der hinter den Mauern Ruhenden. Hier auf dem Cimitero di San Cataldo nordwestlich von Modenas Zentrum ist die gesamte Familie Ferrari vereint und hätte sich wohl nicht träumen lassen, mit welcher Nachhaltigkeit der Sohn einer Bäuerin und eines Schlossermeisters die Sportwagenwelt dereinst verändern sollte. [Werner Paulinz]

FERRARI OWNERS'CLUB SWITZERLAND
Focs
SEIT 1972

KULINARISCHES WOCHENENDE

KOCH-KUNST AM GENFER SEE

Am 17. und 18. März 2018 lud der FOCS zu einem kulinarischen Wochenende am Genfer See ein. Dieses begann um 10:30 Uhr in Le Bouveret. Die Teilnehmer wurden von Chefkoch Anton Mosimann persönlich empfangen, welcher zur Einstimmung interessante Anekdoten aus seinem bewegten Leben erzählte. Nach diesem Start führte der Chef die Teilnehmer durch sein Museum „A Culinary Heritage“. Zu vielen ausgewählten Exponaten erzählte der Meister der Kochkunst die Hintergründe und immer wieder faszinierende Geschichten aus seinem Werdegang. Welcher Koch kann von sich schon behaupten, für 21 Königinnen und Könige gleichzeitig gekocht, für das leibliche Wohl von insgesamt 6 britischen Premierministern gesorgt und nicht zuletzt immer wieder für das englische Königshaus gearbeitet zu haben?
Nach der spannenden Führung wurde ein Apéro Riche serviert, und wer Lust hatte, konnte Anton Mosimann bei der Zubereitung seines unvergesslichen Risottos auf die Finger schauen und dieses natürlich auch degustieren. Der Zuspruch war so groß, dass der Koch mit der Zubereitung kaum folgen konnte.

Wenn Chefkoch Anton Mosimann Speisen zubereitet oder aus seinem Leben erzählt, kann er sich der Aufmerksamkeit aller gewiss sein.

Nach freundlicher Verabschiedung durch den Gastgeber nahmen die Teilnehmer den Weg zum nahe gelegenen Hotel Victoria in Glion unter die Räder. Am Sonntag fuhren alle mit freudiger Erwartung nach Corsier-sur-Vevey zum Museum Chaplin’s World um sich auf die Spuren von Charlie Chaplin zu begeben. Eine Privatführung nahm die Teilnehmer mit auf eine beispiellose Reise mit einem der erstaunlichsten Künstler des 20. Jahrhunderts. Das Museum ließ einige wundervolle Orte entdecken, die einzig und allein dem Künstler und Menschen Charlie Chaplin gewidmet sind. Außerdem wurden auch Einblicke in das Privatleben des Mimen gewährt, und im Hollywood-Studio konnte man durch die Kulissen seiner größten Filme flanieren. Mit der individuellen Heimreise am späteren Sonntagnachmittag endete das kulinarische Wochenende am Genfer See, welches bei den Teilnehmern sicher unvergessliche Eindrücke hinterlassen hat.
[Dorian Ferrari]

SAISONAUFTAKT

16. GENERALVERSAMMLUNG DES FERRI CLUB SWITZERLAND

Der Sommer gab Mitte April schon einen kleinen Vorgeschmack auf die sonnigen Tage des Jahres. Schloss Hüningen bot ein entspanntes Ambiente für die GV.

Bei herrlich sommerlichem Wetter sind schon am frühen Samstagmorgen, den 14. April, rund 140 Clubmitglieder in Konolfingen im ruhig gelegenen Schloss Hünigen zur diesjährigen Generalversammlung eingetroffen. Nach der üblichen Akkreditierungs- und Begrüßungszeremonie konnten sie auf der Terrasse des Schlosses mit Blick auf den idyllischen Schlossgarten bei Kaffee, „Gipfeli“ und guten Gesprächen die ersten Sonnenstrahlen des Tages genießen. Fast pünktlich um 10.30 Uhr – oder doch eher etwas verspätet, da diverse sonnenhungrige Mitglieder fast nicht dazu zu bewegen waren, sich in den Saal zu begeben – konnte unser Präsident, Heinz Inauen, die anwesenden Teilnehmer zur 16. Generalversammlung des Ferrari Club Switzerland willkommen heißen. Zügig und ohne Einwände wurden die üblichen Traktanden behandelt und genehmigt. Neben der Ehrung unserer Sektionspräsidenten sowie der Begrüßung der anwesenden Neumitglieder wurde unser langjähriges Vorstandsmitglied Daniel Marbot nach acht Jahren Vorstandstätigkeit mit gebührender Rede geehrt und verabschiedet. Selbstverständlich durfte Dani nach seiner langjährigen Tätigkeit im Vorstand verdienterweise auch reichlich Geschenke entgegennehmen.

In rekordverdächtiger Zeit von nur 45 Minuten war die Generalversammlung beendet, und nun durften sämtliche Mitglieder zurück auf die Terrasse, wo sie – immer noch mit Blick auf den Schlossgarten bei herrlichem Sonnenschein –

Gespanntes Interesse und entspannter Genuss sollten sich bei einer gelungenen Mitgliederversammlung die Waage halten.

den von Champagne Mumm gesponserten Aperitif genießen.
Anschließend wurden die anwesenden Damen und Herren zum vom Club offerierten Mittagessen gebeten, das im Restaurant des Schlosses serviert wurde. Glücklicherweise konnte zwischen den Gängen immer mal wieder ein kurzer Gang ins Freie gewagt werden, wo der Frühling sich immer noch von seiner allerbesten Seite zeigte. Bei bester Stimmung fand diese Generalversammlung ihr Ende. Schön war's!
(Sandra Inauen mit Fotos von Urs Müller)

Ferrari Drivers of Sweden

SCHÖNE AUSSICHTEN

FDOS-AKTIV-PROGRAMM FÜR 2018

Auch wenn momentan in Schweden noch Winter herrscht, mit viel zu viel Schnee und Frost, sind die Vorbereitungen für die Treffen im Jahre 2018 schon lange abgeschlossen. Dieses Jahr fand unser Wintertreffen Anfang März statt. Bei eisiger Kälte trafen wir uns in Göteborg zu einem Wochenende mit Besuch einer musikalischen Show und einem gemütlichen Wiedersehen.
Das Frühlingstreffen im Juni findet dann im nördlichen Schweden statt, genauer gesagt an der „Hohen Küste", einem Küstengebiet, das sich seit der letzten Eiszeit um über 280 Meter über den Meerespiegel erhoben hat. Hier wird auch der bekannte „surströmming" (saurer Hering) hergestellt, ein fermentierter Fisch, der heute noch nach einer über 9000 Jahren alten Methode hergestellt wird.
Die zweiwöchige Auslandsreise im September führt uns dieses Jahr ins Baskenland im Norden Spaniens. San Sebastian wird unsere Ausgangsbasis für den fünftägigen Aufenthalt sein. Auf der langen Anreise sind u.a. auch Aufenthalte in Reims mit dem Besuch des Champagnerhauses Ruinart, einiger prähistorischer Grotten in der Dordogne und namhafter Weinschlösser im Médoc vorgesehen. Die Tate Gallery in Biarritz, das Guggenheim-Museum in Bilbao und ein Sternerestaurant in San Sebastian stehen auch noch auf dem Programm.
Die FDoS-Mitglieder werden auch dieses Jahr wieder die Möglichkeit haben, ihre Ferrari richtig auszufahren: Über 8500 Kilometer werden am Ende schon zusammenkommen. (Hermann Honauer)

Noch ist es kalt in Schweden, aber die Ferrari sind schon präpariert für das straffe Reiseprogramm 2018.

CAVALLINO CLASSIC

FLORIDA DREAMIN`

Text & Fotos: /// Keith Bluemel

Mit der 27. Ausgabe der Renommierveranstaltung des US-Fachmagazins Cavallino wurde am Wochenende des 28. Januar die Saison 2018 eröffnet.

Die politische Nachricht zu Beginn: Besucher des traditionsreichen Ferrari-Treffens an der amerikanischen Ostküste mussten erstmals auf die Jet Party am Flughafen von Palm Beach verzichten, weil der Jet-Aviation-Bereich neuerdings dem US-Präsidenten als Privatflughafen dient, wenn er das Wochenende in seiner Villa verbringt. So begann das Cavallino Classic am Donnerstag, dem 25. Januar, nach dem Lunch mit der Tour de Palm Beach vom Hauptquartier der Veranstaltung, dem Hotel Breakers, über den Sailfish Club, The Royal Poinciana Plaza und Tiffany & Co zurück zum Startpunkt, wo eine Art „Ersatz-Party“ stattfand.
Auf dem Palm Beach International Ra-

ceway brüllten bereits seit Mittwoch die Motoren, und auch am Freitag war hier reger Betrieb. Das Hauptereignis, der Concours d'Elegance, findet jedoch traditionell am Samstag statt. An die 120 Ferrari versammelten sich dieses Jahr auf dem gestutzten Rasen des Golfplatzes des Breakers, und nicht wenige stellten sich den strengen Augen der Juroren. Insgesamt wurden Preise in fünfzehn Kategorien vergeben, ab 97 Punkten gab es Platin und die Chance auf einen „Best of Show". Die Standards sind – speziell an der Ostküste – sehr hoch, und entsprechend wertvoll ist ein solcher Award.

Normalerweise ist der Krocketrasen vor dem Hotel den echten Ferraritäten vorbehalten, doch heuer waren es so viele, dass nicht alle hier Platz fanden und die jüngeren Fahrzeuge auf den Golfplatz ausweichen mussten. Die Auswahl konnte sich sehen lassen: Nicht nur ein, sondern gleich zwei 275 GTS4 N.A.R.T. Spider – 20% der Gesamtproduktion –, viele Exemplare der 250er-Baureihe, darunter 250 GT Cabriolets and Coupés, 250 GT California Spider mit langem

Stars des Cavallino Classic waren der frisch restaurierte 250 GT SWB Competizione aus der Schweiz (2445 GT, Seite gegenüber), der 250 GT LWB California Spider (1055 GT, oben), das 250 GT LWB Coupé Zagato (0515 GT, Best of Show) und das hellblaue 375 America Pinin Farina Coupé (0293 AL).

und kurzem Radstand, verschiedene 250 GT SWB Berlinetten sowie zwei 250 GTO. Unter den Autos aus der Ferrari-Frühzeit waren eine 166 MM Touring Barchetta, eine 250 MM Pinin Farina Berlinetta, ein 212 Inter Vignale Coupé (in voller Carrera-Panamericana-Kriegsbemalung) sowie ein frisch restauriertes 212 Inter Ghia Cabriolet in Metallicblau mit weißem Interieur.
Die Jurypreise wurden wie immer erst am Samstagabend beim Awards Dinner im Ponce de Leon Ballroom verkündet: Der Cavallino Cup für den „Best of Show“ ging an das dunkelblaue 250 GT Zagato Coupé (0515 GT, Bj. 1955) von David Sydorick, der „Finest Competition Ferrari Award“ ging an die 212 Export Touring Barchetta (0102 E, Bj. 1951) von Thomas Peck, und „Finest GT Ferrari“ wurde der 250 GT Speciale (0725 GT, Bj. 1957) von Lee Herrington.
Einen großartigen Abschluss fand die Veranstaltung mit dem Classic Sports Sunday in Donald Trumps exklusivem Mar-A-Lago Club, dieses Jahr bei herrlichem Sonnenschein – als Vorgeschmack auf die Saison 2018.

Die 212 Touring Barchetta (0102 E, oben links) wurde als „Finest Competition Ferrari“ prämiert. Der 250 GT SWB (oben) wurde erst kürzlich in seinen Originalzustand zurückversetzt. Unten ein 250 GT Cabriolet Pinin Farina Serie 1 (0813 GT).

AMELIA ISLAND

CONCOURS D'ELEGANCE

Text & Fotos: /// Keith Bluemel

Nur sechs Wochen nach dem Saisonauftakt in Palm Beach lockt der Golfplatz von Amelia Island die Ferrari-Gemeinde erneut nach Florida. Am 10. März fand hier der 23. Concours d'Elegance statt.

Es ist schon erstaunlich, wie flexibel Millionäre sein können, wenn sie sich für eine Sache brennend interessieren. Schon im Vorjahr war es den Veranstaltern gelungen, den großen Concours d'Elegance mit über 300 Autos und Motorrädern wegen einer schlechten Wetterprognose kurzerhand von Sonntag auf Samstag vorzuverlegen. Auch dieses Jahr kündigten die Wetterstationen ein Tiefdruckgebiet an, und abermals folgten Aussteller, Bieter und Besucher der sehr kurzfristig ausgesprochenen Vorverlegung von Sonntag auf Samstag.

Im Umfeld des Concours d'Elegance im Golf Club of Amelia Island fanden verschiedene Auktionen statt: RM Sotheby's als Partner der Veranstaltung im Hotel Ritz-Carlton neben dem Golfclub, Gooding & Company in der nahe gelegenen Amelia Island Plantation und Bonhams im Fernandina Beach Golf Club,

Der Ferrari 275 P (0812) wurde zum „Best of Show" gekürt. Das Bild links zeigt ihn neben einem 512 BB/LM des N.A.R.T. Unten ein 365 P2 (0838) und einer der beiden legendären 365 „Tre Posti" (8971).

um nur die größten zu nennen. Bonhams will am Donnerstag 87% der eingelieferten Fahrzeuge verkauft und 13,5 Mio. Dollar umgesetzt haben. Porsche standen hoch im Kurs; der teuerste Ferrari war ein 330 GTC (Bj. 1968) für 545.100 Dollar. Die Auktion von Gooding & Company fand am Freitag statt und erlöste stolze 35,9 Mio. Dollar. Fast alle Fahrzeuge gingen weg, darunter 14 zu Millionenpreisen. Auch hier dominierte die Marke Porsche, doch Ferrari-Freunde waren hauptsächlich an einem „Scheunenfund" interessiert: Der 275 GTB Long Nose (Bj. 1966) mit Alu-Karosserie hatte die letzten Jahrzehnte gemeinsam mit einer Shelby 427 Cobra in einem Schuppen verbracht und erzielte

nach heißem Bietergefecht 2,5 Millionen. Das Unternehmen RM Sotheby's gab als Umsatz bei seiner 20. Jubiläumsauktion auf Amelia Island 27,7 Mio. Dollar an und verkaufte 86% der Angebote. Ihr Top Seller war ein Ferrari 275 GTB (Bj. 1966, „matching numbers") für 2,2 Mio. Dollar.

Der Concours d'Elegance zählte nicht weniger als 35 verschiedene Klassen, darunter Sonderklassen zum 60-jährigen Jubiläum von Luigi Chinettis North American Racing Team (N.A.R.T.) und zum 50. Geburtstag des Ferrari Daytona. Die N.A.R.T.-Klasse war bis auf eine einzelne Le-Mans-Corvette nur mit Ferrari bestückt, darunter ein 275 GTS4 N.A.R.T. Spider und einer der beiden 365P „Tre posti" mit dem ungewöhnlichen Sitzarrangement mit dem Fahrer in der Mitte. Auch in der Daytona-Klasse gab es Querverweise auf das N.A.R.T. mit einem 365 GTB4/C und einem Trio von speziell im Auftrag von Luigi Chinetti jr karossierten Daytonas.

Zur Krönung des Ferrari-Engagements auf Amelia Island gewann der 250/275P (0812, Bj. 1963) aus der JSL Motorsports Collection die prestigeträchtige „Best in Show Concours de Sport Trophy". Dieser Wagen gewann unter John Surtees und Willy Mairesse das 1000-Kilometer-Rennen am Nürburgring 1963 und 1964 die 12 Stunden von Sebring mit Mike Parkes und Umberto Maglioli am Steuer.

Das große Aufgebot an Daytonas auf Amelia Island war der Sonderklasse zum 50. Geburtstag des 365 GTB4 geschuldet. Auch Sonderkarosserien wie der N.A.R.T. Special auf Daytona-Chassis (15965) waren vertreten.

NEU IN 1:18

HIGHLIGHTS FÜR DIE VITRINE

Text & Bilder: /// Dietmar Rudolph

Die Nürnberger Spielwarenmesse hat einmal mehr bewiesen, dass es vor allem die feinen Details sind, die Modellsammler in Entzücken versetzen. Fein ausgestaltete Interieurs, vorbildgetreue Motor-Nachbildungen unter der Motorhaube und feine Zierleisten brauchen einen großen Maßstab.

Wenn man vom Sammelbazillus befallen ist, folgt oft die Qual, welche Modelle in der staubgeschützten Vitrine präsentiert werden und einen besonderen Blickfang bieten. Soll mehr Ferrari-Rennhistorie gezeigt werden oder sollen doch die Straßensportwagen ans Tageslicht? Unsere Vorstellung der Neuheiten bietet keine Lösung, doch sie weckt Begehrlichkeiten und hilft bei der Auswahl, welche Modelle ins Rampenlicht gehören.

Siegertypen von BBR

Mit herausragenden Ikonen des Motorsports blicken Alberto Balestrini und Fernando Reali zurück in die erfolgreiche Zeit der Ferrari-Rennsportwagen. Der 315 S (Fgst.-Nr. 0684), Siegerwagen der Mille Miglia 1957 unter Piero Taruffi, ist eine perfekte Wiedergabe des Vorbilds und begeistert als Resin-Modell mit allen Feinheiten. Der 315 S ist gleichzeitig ein Symbol des Sportgeistes von Graf Berghe von Trips, der den damals 50-jährigen „Silberfuchs“ gegen Ende des Rennens nicht mehr angriff und ihm zum Abschluss seiner erfolgreichen Rennfahrerlaufbahn den Sieg gönnte. Mit dem Ferrari 250 P (s/n 0814), 1963 von Scafiotti und Bandini in Le Mans gefahren, verweisen die Modell-Spezialisten aus Saronno auf einen weiteren Meilenstein der Ferrari-Renngeschichte. Das hervorragend verarbeitete Modell besticht mit exakten Details wie einem fein ausgeführten Überrollbügel und passgenauen Scheinwerferabdeckungen sowie den wirklich sehenswerten Speichenrädern. Ein weiterer Le Mans-Kämpfer ist der Ferrari 330 P3 (0844), den nach Siegen in Monza und Spa in Le Mans 1966 durch einen Motorschaden das Rennglück verließ: Mit Lorenzo Bandini und Jean Guichet waren erfahrene Langstreckenpiloten am Volant, doch am Sonntagmorgen verweigerte der V12-Motor nach 226 Runden

BBR setzt auf Siegertypen: Links der Ferrari 250P (Le Mans 1963), oben 275 GTB (Tour de France 1970), 315 S (Mille Miglia 1957), 330 P3 (Le Mans 1966) und F333 SP in der Roll-out-Version. Unten der 500 Superfast Speciale von Prinz Bernhard der Niederlande.

seinen Dienst. Neben den 24 Stunden von Le Mans galt die Tour de France Automobile als weiteres Prestigerennen, eine Mischung aus Rallye-Etappen und Rundstreckenwertungen. Als einziger Ferrari nahm 1970 ein 275 GTB/4 teil, pilotiert von „Corentin“ alias Guy Rivillon, einem aktiven Rallyefahrer, der unter anderem auch mit einem Ferrari 250 GTO bei nationalen Veranstaltungen zahlreiche Erfolge verbuchen konnte. Die Tour wurde von zwei reinrassigen Matra-Prototypen dominiert, die aus reinem Patriotismus eine Straßenzulassung erhalten hatten. Der tapfere 275 GTB/4 kam nach zahlreichen Problemen über die Karenzzeit und wurde disqualifiziert. Das Modell ist jedoch ein echter Zeitzeuge mit Zusatzscheinwerfern und authentischem Rallye-Outfit.
Eine weitere Neuheit im Programm von BBR ist der Ferrari 333 SP. Mit ihm war Ferrari 1993 nach zwanzigjähriger Abstinenz wieder in eine Sportwagen-Rennserie zurückgekehrt. Die immens teuren Rennwagen waren für die IMSA-WRC-Rennen konzipiert, wobei der F130-V12 aus der Formel 1 auf vier Liter Gesamthubraum vergrößert wurde. Neben den geplanten attraktiven Rennversionen zeigt das Press-Preview-Modell im Maßstab 1:18 sehr schön die tolle Form der Karosserie.

Sportlicher Luxus

Dank der Aktivitäten von Luigi Chinetti stieg in den USA die Nachfrage nach potenten und luxuriösen Ferrari-Modellen. Der Ferrari 4.9 Superfast (0719SA) basierte auf dem Chassis des 410 Superamerica und gab 1957 auf dem Pariser Autosalon sein Debüt. Nach seinem Auftritt anlässlich der Autoschau in Turin ging der in Metallicblau und Elfenbein lackierte Edelsportler in die USA; sein Erstbesitzer, Jan de Vroom, behielt den Sportwagen bis 1973. Danach ging er durch verschiedene Hände und wurde verschiedentlich umlackiert. Das Modell zeigt die ursprüngliche Lackierung mit sehr schön ausgeführter Inneneinrichtung, sauber eingesetztem Frontgrill und seitlichen Lüftungsgittern.

Oben der 330 GTC von Best in 1:43. Links und unten der brandneue F12 tdf von BBR, ganz unten links der Superfast vom Pariser Salon 1957, alle im Großmaßstab 1:18.

Auch Prinz Bernhard von Holland begeisterte sich für die Superfast-Baureihe und bestellte 1964 seinen „Speciale“ auf der Basis des 330 GT. Des Prinzen Gefährt hatte nicht nur mit „Verde Pino“ eine spezielle Farbe: Unter der Haube arbeitete der leichtere Vierlitermotor, und der Edelmann verzichtete auf eine

Lancia-Ferrari D50 in der Ausführung Fangio/Monza 1956 (rot) und Pillette/Spa 1956 (gelb), alle von CMC. Unten der 375 MM von BBR, der in verschiedenen Versionen der Carrera Panamericana 1953 erhältlich ist.

derte ins Heck, und die vier Auspuffrohre gingen seitlich ins Freie. Sicher erwarten die Enthusiasten auch die „Long nose"-Version, doch dass die Änderungen an der Hinterachse für den Gran Premio d'Italia gegen Ende der Saison 1956 umgesetzt werden, wird wohl der konstruktive Aufwand verhindern. Das Sahnestück bleibt in jedem Fall der schräg eingebaute V8-Motor, sehr interessant ist auch die gelbe Ausführung der Ecurie Francorchamps, die mit André Pillette beim Großen Preis von Belgien 1956 an den Start ging.

Zeugen des Aufbruchs

In den 1950er Jahren wollte Enzo Ferrari die ersten Rennerfolge auch für den Verkauf von Sportwagen nutzen und versuchte sich in der Zusammenarbeit mit mehreren Karosseriebetrieben wie Vignale, Touring, Ghia, Motto, Fontana und Pinin Farina – immer in der Hoffnung, seine eigenen Vorstellungen verwirklichen zu können. So entstanden bei Ghia auch elf Coupés auf der Basis des 195 Inter, dem Nachfolger der 166-Baureihe mit Colombo-V12. Im Vergleich zu den sportlichen Touring-Coupés war der Stil

Klimaanlage und auf die Servolenkung, um die Sportlichkeit zu betonen. Heute ist diese Besonderheit im National Dutch Auto Museum in Rosmalen in den Niederlanden zu bewundern.
Noch sportlicher gibt sich der Ferrari F12 TdF, eine Hommage an die Erfolge bei der Tour de France. Diese Neuheit von BBR wird besonders alle Sammler freuen, die auf einen Blick ins Innenleben der Modelle Wert legen. Der TdF aus Zinkdruckguss, bekannt als „Die Cast", ist in mehreren Farben und verschiedenen Dekorationen erhältlich und bietet mit unzähligen Details eine echte technische Präsentation im Maßstab 1:18.

CMC setzt auf den Lancia-Ferrari D50

Nachdem der Lancia D50, der mit Alberto Ascari gegen Ende der Saison 1954 in Barcelona sein Renndebüt gegeben hatte, im Zuge der Übernahme des Lancia-Rennstalls durch Ferrari im Juli 1955 mit dem gelben Scudetto antrat, ist es nur logisch, dass der Ferrari D50 auch ins Programm von CMC aufgenommen wird. Natürlich werden alle Sammler genau darauf achten, welche Unterschiede korrekt umgesetzt wurden. Die seitlichen Ausbuchtungen dienten nur noch der Aerodynamik, der Tank wan-

CMR bietet einen 340 Mexico in spektakulärem Detailreichtum an, BoS bringt den 195 Inter Ghia in perfekten Proportionen.

von Ghia etwas konservativer, doch fanden die Rechtslenker auch Kunden in Übersee, selbst Luigi Villoresi konnte sich für einen weißen 195 Inter Ghia begeistern. Das Modell von BoS (Best of Scale) im Vertrieb von Model Car World, hatte wohl dessen Wagen mit der Fgst.-Nr. 0093S zum Vorbild und gefällt mit gelungener Form und sehr gut umgesetzten Details wie Scheinwerfer, Kühlergrill und Speichenräder.
Da der amerikanische Markt für Ferrari immer bedeutender wurde, entschloss sich der Ferrari-Händler Franco Cornacchia mit seinem Team Scuderia Guastalla an der Carrera Panamerica 1953 quer durch Mexiko teilzunehmen. Das Langstreckenrennen forderte auf über 3000 km die Piloten und die Wagen aufs Äußerste, doch eine gute Platzierung oder sogar ein Sieg war für das Markenprestige enorm wichtig. Das hervorragende Modell von BBR in 1:18 zeigt den Ferrari 375 MM mit verkleinerter Heckscheibe, das mit verschiedenen Startnummern die Vorbilder 0320AM (Platz 4 mit Mancini/Serena), 0322AM (Platz 6 mit Ricci/Maglioli/Salvati), 0318AM (der Wagen der tödlich verunglückten Stagnoli/Scotuzzi) oder 0358AM (das Auto von Maglioli/Cassani, nach einem Unfall ausgeschieden) zitiert. Das Resin-Modell ist wegen der unvergleichlichen Rennhistorie eine echte Bereicherung jeder Ferrari-Sammlung. Die vom Werk unterstützten Berlinetten erhielten noch Verstärkung durch einen 340 Mexico Vignale, gefahren von den Sonnyboys Phil Hill und Richie Ginther, die bei einem Abflug den Wagen stark beschädigten. Nach vielen Besitzerwechseln und einem Ausflug nach Japan ist 0222AT heute ein Schaustück der Keller Car Collection. Das Resin-Modell von CMR (Classic Model Replicars) vermittelt sehr schön die außergewöhnliche Form, glänzende Chromteile, feine Speichenfelgen mit Pirelli-Corsa-Reifen und die sauber abgesetzte Dachlackierung erfreuen den Sammler. Das Reserverad im Heck verfügt über Gurte, der Blick ins Innere erspäht die Armaturen und ein Holzlenkrad, einziger Kritikpunkt gilt den Scheibenwischern, die als einfache Plastikteile ausgeführt sind.

Klein und fein: Faenza und M4

Zu den unermüdlichen Modellherstellern im Maßstab 1:43 zählt Angelo Monducci aus Faenza in der Provinz Ravenna, der seine „Automodelli Speciali“ unter der Marke Faenza43 in Resin produziert und inzwischen schon über 300 Ferrari-Modelle im Angebot hat. Unter den letzten Modellen, die seine Ateliers verlassen haben, sind der Ferrari 375 MM, der 1962 beim SCCA-Wertungslauf in Galvestone mit Dale Duncan am Lenkrad den vierten Platz errang, sowie ein Ferrari 166 MM (0034M) der Scuderia Marzotto. Bei der Mille Miglia 1951 kam das Team Marzotto/Marini als Viertplatzierter zurück nach Brescia. Im selben Jahr leistete sich der Schweizer Otto Wild einen 340 America und jagte ihn beim Bergrennen am Maloja-Pass durch die Haarnadeln. Die schwarze Touring

Histroischer Rennsport in 1:43 von Art Model: 500 TRC (oben) und 860 Monza Mitte). Ganz unten drei Faenza-Miniaturen von 166 MM, 375 MM und 340 America.

Barchetta Superleggera (0114A) verbrachte ihr gesamtes Autoleben in der Schweiz. Ein weiterer Siegertyp ist der Ferrari 375 Plus, der 1955 die 1000 km von Buenos Aires für sich entscheiden konnte. Der ehemalige Werkswagen (0398 TF) ist heute in der Ralph Lauren Collection.
Von M4 aus Pesaro kamen in der letzten Auslieferung der Ferrari 860 Monza der Mille Miglia 1956. Peter Collins und sein Co-Pilot, der bekannte Fotograf Louis Klemantaski, brachten den Rennsportwagen mit der Front in British Racing Green (0628) seinerzeit auf Platz Zwei ins Ziel. Mit dem Ferrari 500 TRC (0668) kommt eine weitere Variante in die Art-Model-Kollektion. Bei den 12h von Sebring 1957 erreichte der vierzylindrige Scaglietti-Spider (0658 MDTR) mit Hively/Ginther den zehnten Gesamtrang und den Klassensieg bis zwei Liter. Wer mehr die sportlich-elegante Linie bevorzugt, der wird am Ferrari 330 GTC seine Freude haben.

Ein herzliches Dankeschön für die Unterstützung geht an Alberto Balestrini, BBR Models (www.bbrmodels.it) Christoph Krombach, CMR-Modelle, ck-modelcars (https://ck-modelcars.de), an Jennifer Kiunke, BoS-Modelle im Vertrieb von Model Car World (www.modelcarworld.de), an Michele Grassini von M4 Modelcars (www.m4modelcars.it) und an Andrea Brianza, ABC-Brianza (www.abcbrianza.it)

VORSCHAU AUF HEFT 3/2018

Erscheinungstermin 31.08.2018 | Anzeigenschluss 31.07.2018

Der Sommer 2018 hat eben erst begonnen, und schon zeichnet sich ab, dass das Thema Ferrari-Events einen größeren Raum in unserem Terminkalender beanspruchen wird als jemals zuvor. Das gemeinschaftliche Erlebnis, der Meinungsaustausch zwischen Gleichgesinnten und das sportliche Miteinander auf abgesperrter Renn- oder Teststrecke rücken immer mehr in den Vordergrund. Da wird es in der nächsten Ausgabe einiges zu berichten geben!
Arnaud Meunier hat die Geschichte eines 250 LM ausgegraben, der zwischen 1964 und 1969 ein bewegtes Leben auf europäischen Berg- und Rundstrecken führte und von zahlreichen Schweizer Rennfahrern bewegt wurde. Wir erinnern an die Scuderia Filipinetti, die Ecurie Basilisk, die Scuderia Tartaruga und die Squadra Caposcarico, an Persönlichkeiten wie Werner Biedermann, Hans Illert und Pierre Sudan. Außerdem hat Wolfgang Hörner das Gilles-Villeneuve-Museum in Berthierville (Kanada) besucht, was ihn auf die Idee zu einer Retrospektive zu Ehren des Rennfahrers brachte, der von 1977 bis 1982 für die Scuderia Ferrari fuhr.

Liebevoll ausstaffiertes Museum zu Ehren des nicht nur in Kanada unvergessenen Gilles Villeneuve.

IMPRESSUM

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

Herausgeber: Franz-Christoph Heel

Redaktionsleitung: Peter Braun

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

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

Verlagsleiterin Zeitschriften: Sabine Blüm

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

Anzeigenpreise: Es gilt die Anzeigenpreisliste 2018.

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

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

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

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

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

Design und Layout: HEEL Verlag GmbH, Axel Mertens

Litho: gb-s Mediendesign, Königswinter

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

Postvertriebskennzeichen: 19089

ISSN: 2367-3672

Gerichtsstand: Königswinter

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

Datenschutzerklärung: ds.heel-verlag.de

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

JETZT GRATIS-PRÄMIE SICHERN!*

IHRE VORTEILE:

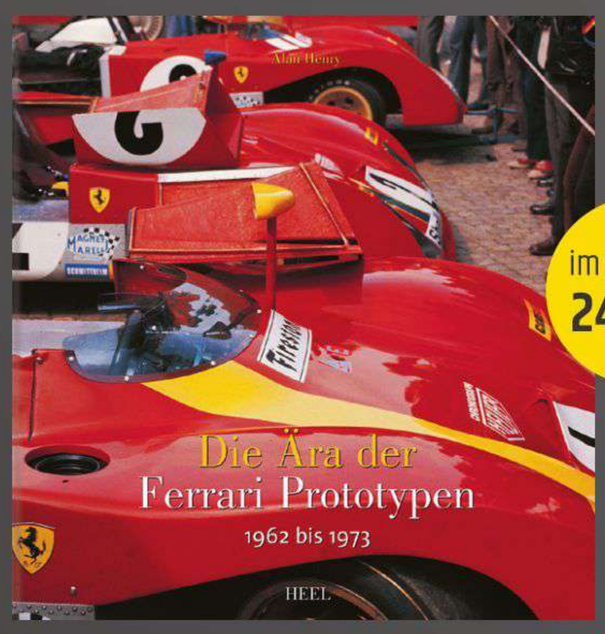
- » GRATIS-PRÄMIE*
- » JÄHRLICHER PREISVORTEIL VON 8 % GEGENÜBER DEM EINZELKAUF
- » KOSTENLOSE LIEFERUNG**
- » SIE ERHALTEN IHRE AUSGABE VOR DEM OFFIZIELLEN VERKAUFSSTART.
- » NACH ABLAUF DES ERSTEN BZW. ZWEITEN ABO-JAHRES JEDERZEIT KÜNDBAR, ZUR NÄCHST ERREICHBAREN AUSGABE.

1-JAHRES-ABO: € 24,–

im Wert von 9,99 €

+ PRÄMIE
Rekord Autos

2-JAHRES-ABO: € 48,–



im Wert von 24,95 €

+ PRÄMIE
Die Ära der Ferrari Prototypen

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

BEQUEM BESTELLEN:

Abonnements / Geschenkabonnements:
» Tel.: +49 (0) 6123 9238-277
» E-Mail an aboservice-mw@vuservice.de
Bestellcode MW218

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

Sammelschuber aus Efalin Feinleinen € 14,95

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

HUBLOT

THE ART OF FUSION

Big Bang Ferrari Magic Gold.
Gehäuse gefertigt aus einer kratzfesten
18K Gold-Legierung, kreiert und
entwickelt von Hublot: Magic Gold. UNICO
Chronographenwerk vollständig entwickelt
von Hublot. Austauschbares Armband
mit einem einzigartigen One-Click-System.
Auf 250 Exemplare limitierte Serie.

HUBLOT
BOUTIQUES
BERLIN • FRANKFURT • MUNICH

OFFICIAL WATCH
SCUDERIA FERRARI