

PANTHEON BASEL

Pantheon Basel – Forum für Oldtimer  
Sonderausstellung

**Ferrari**

15. Oktober 2011 bis 8. April 2012

# Der Mythos ist in Basel

von **Stephan Musfeld**

Mit der Sonderausstellung Ferrari hat das Pantheon Basel in seinem Bekanntheitsgrad einen grossen Schritt vorwärts machen können. Nach den Ausstellungen zu den Themen Alfa Romeo, Bugatti, MG, Jaguar, Lancia, Schweizer Autos, Porsche und „die Geschichte des Zweirads“, sind mit „den Roten“ aus Maranello die Ikonen für Geschwindigkeit und automobiler Eleganz ans Rheinknie gekommen. Mit ihnen der Mythos der Marke, der wohl einzig mit demjenigen von Bugatti vor dem Zweiten Weltkrieg vergleichbar ist. 1946 aus der „Scuderia Ferrari“, dem Rennstall von Enzo Ferrari entstanden, hat Ferrari seine sportlichen Ambitionen konsequent, erfolgreich und wegweisend weiter entwickelt, permanent, bis auf den heutigen Tag. Aus den Kleinstserien sind mittlerweile auch Kleinserien geworden und zu den sportorientierten Liebhabern von Konstruktions- und Motorentechnik und denjenigen, die sich am Design „all’Italianità“ begeistern, sind längst auch die Sammler gekommen. Ferrari, insbesondere Veteranen-Fahrzeuge, gehören mit zu den wertvollsten Autos überhaupt. Und davon stehen nun rund 40 im Pantheon. – Teil der Ausstellung sind auch die faszinierenden Fotografien von Günther Raupp, dem Herausgeber des jährlich erscheinenden, offiziellen Ferrari-Kalenders. – Mir bleibt es zu danken, zuerst all jenen Ferraristi, die ihre Fahrzeuge der Sonderausstellung im Pantheon für die Dauer von sechs Monaten zur Verfügung gestellt haben – sie haben diese Ausstellung überhaupt ermöglicht. Einen ganz besonderen Dank richte ich an die Sponsoren, an erster Stelle der Basler Privatbank La Roche und der Versicherungsgesellschaft National Suisse. Ihrer Unterstützung ist es zu verdanken, dass die interessierte Öffentlichkeit im Pantheon diese einzigartige Ausstellung bestaunen kann. Danken will ich auch Niki Hasler, er hat mir zu den Kontakten zu den Ferraristi verholfen, deren Fahrzeuge nun im Pantheon stehen. Und Marcel Massini, dem „wandelnden Ferrari-Lexikon“, für seine Beratung und die Bilder und Texte, die er für die Ausstellungsbroschüre beige-steuert hat. Wie immer gehört, last but not least, mein Dank all jenen guten Geistern, ohne die Ausstellungen im Pantheon nicht zustande kämen. Namentlich will ich erwähnen: Urs Gautschi, der mit seiner Kamera den Mythos so trefflich eingefangen hat und Niggi Starck, der sich um alles, was aufs Papier gedruckt wurde, gekümmert hat. – Die Sonderausstellung Ferrari ist die neunte seit der Eröffnung des Pantheons im Jahr 2008. Jede war für sich einzigartig. Jede war herausfordernd, aufregend und bot Kostbares, Informatives und Erstaunliches. Das Bindeglied zwischen all diesen Ausstellungen ist das Thema Mobilität. Und, eigentlich noch viel wichtiger, das Thema Menschen. Denn jedes Mal durfte ich Personen kennen lernen, Frauen, Männer, Lebensläufe, Haltungen, Passionen, Individuen, die meinen Horizont erweitert und damit mein Leben bereichert haben. Und das macht mich glücklich.



Sonderausstellung Ferrari, 15. Oktober 2011 bis 8. April 2012



Maranello, 1962, Medienanlass







Mit freundlicher Unterstützung von



LA ROCHE & CO  
BANQUIERS  
SEIT 1787

# D e r M y t h o s F e r r a r i

von **Marcel Massini**

Das letzte Jahrhundert war besonders geprägt vom Automobilbau und der damit verbundenen neuen Mobilität. Mehrere herausragende Persönlichkeiten sind für diesen Erfolg verantwortlich: In den USA war es Henry Ford, der die Massenproduktion von Automobilen vorantrieb. In Frankreich war es Ettore Bugatti, der es wie kaum ein Zweiter verstand, technisch hochstehende und qualitativ sehr gute Renn- und Sportwagen zu bauen. Italien hatte den grossen Enzo Ferrari, der mit typisch italienischem Drama und vielen Emotionen die tollsten Rennwagen der Welt bauen liess. Keine andere Automobilmarke hat in den letzten 65 Jahren einen solchen Weltruhm erlangt wie Ferrari.

Enzo Ferrari war ein Mann von Welt, einer der es schaffte, dass die ganze Welt nach Maranello pilgerte um seine Kreationen zu bewundern und zu kaufen. Ferrari hielt Hof und alle kamen, Könige, Präsidenten, Rennfahrer und mit ihnen die Stars und Sternchen. Enzo Ferrari wurde am 18. Februar 1898 in Modena geboren. Sein Vater betrieb einen kleinen Metallbau- und Schlosser-Betrieb und stellte Teile für die Strassenbahnen her. Enzos Vater besass eines der ersten Automobile in Modena und schon vor dem ersten Weltkrieg wuchs Enzos Interesse für Autos und Motoren stark.

Schon kurz nach dem ersten Weltkrieg, im zarten Alter von 21 Jahren, am 5. Oktober 1919, begann Enzo Ferrari Rennen zu fahren, zunächst mit einem CMN (Costruzioni Meccaniche Nazionali), später dann auf Alfa Romeo. 1920 erreichte Enzo Ferrari einen zweiten Platz bei der Targa Florio in Sizilien. Bis 1931 setzte Ferrari seine Karriere als Rennfahrer fort, obwohl er später in seinen Memoiren auch schrieb, dass er eigentlich auch den Beruf des Journalisten hätte ausüben wollen. Im Dezember 1929 wurde in Modena die Scuderia Ferrari gegründet, die fortan die Alfa Romeo Rennwagen einsetzen sollte. Im Jahr 1935 liess Enzo Ferrari den spektakulären Alfa Romeo Monoposto Bimotore bauen, eine eigene Kreation mit Achtzylinder-Motoren vorne und hinten. Die extrem schnellen Rennwagen erschienen sehr gut, hatten aber die Angewohnheit den Reifenverschleiss ausserordentlich hochzutreiben. Alfa Romeo beanspruchte dann auch das Urheberrecht an diesen Konstruktionen.

Ab 1938 führte Alfa Romeo das Rennteam mit eigenem Namen weiter und Enzo Ferrari wurde zum Rennleiter ernannt. Nachdem er sich aber über den Spanier Wilfredo Ricart (Pegaso) ereifert hatte, beschloss Ferrari 1939 zusammen mit treuen Mitarbeitern wie Luigi Bazzi und Alberto Massimino sich von Alfa Romeo zu trennen und fortan seine eigenen Autos zu bauen. Vertraglich war es ihm zunächst allerdings noch untersagt, unter seinem eigenen Namen ein Fahrzeug zu bauen und so gründete Enzo Ferrari in

Modena die Auto Avio Costruzioni (AAC). AAC baute für die Mille Miglia 1940 zwei attraktive Spider mit Touring Superleggera Karosserie, die dem Alfa Romeo 2300 6C nicht unähnlich sahen. Eines dieser beiden Autos pilotierte dann Alberto Ascari im legendären 1000-Meilen-Rennen Italiens.

Während des zweiten Weltkriegs baute Ferrari in seiner neuen Fabrik in Maranello, 17 Kilometer von seiner Geburtsstadt Modena entfernt, Werkzeuge und Maschinen. Es wird berichtet, dass die Fabrikgebäude mehrere Male durch Fliegerbomben beschädigt wurden. Im Jahr 1946, also vor 65 Jahren, entstand in Maranello der erste echte Ferrari-Zwölfzylinder-Motor, entworfen von Ingenieur Gioacchino Colombo und Luigi Bazzi, Enzo Ferrari's treuestem Mitarbeiter. Weshalb ein Zwölfzylinder? Enzo Ferrari schrieb in seinen Memoiren, dass es die Laufqualitäten der Zwölfzylinder von Delage (Frankreich) und Packard (USA) waren, die ihn dazu inspirierten. Der neue Ferrari Motor hatte einen Hubraum von 1.5 Liter und der Typ hiess 125. Hier standen ca. 125 Kubikzentimeter pro Zylindereinheit Pate ( $12 \times 125 \text{ ccm} = 1.5 \text{ Liter}$ ).

Zu dieser Zeit war Enzo Ferrari bereits 48 Jahre alt und als Denkmal anerkannt. Er war aber nicht unschuldig an diesem Ruf, den er zeitlebens gerne und ausgiebig zelebrierte. So hat er wissen lassen, dass ihm bereits im Mai 1923 das berühmte Cavallino Rampante, das schwarze Pferd auf dem gelben Hintergrund, von den Eltern des italienischen Kampffliegers Francesco Baracca zum Gebrauch anvertraut worden sei. Baracca war Ende des ersten Weltkrieges bei Montello abgeschossen worden und sein Emblem war ein sich aufbäumendes Pferdchen. Baraccas Mutter, Gräfin Paolina Baracca, hat Enzo Ferrari das heraldische Wappen überlassen.

Bereits im Mai 1947 gewannen Ferrari-Automobile internationale Wettbewerbe, so u.a. auf dem Circuito di Caracalla in Rom mit Franco Cortese und im Oktober 1947 Raymond Sommer in Turin. 1949 dann der erste ganz grosse Triumph: Luigi Chinetti und Lord Selsdon gewannen mit einer 166 MM Barchetta das 24-Stunden-Rennen von Le Mans und zementierten damit den Ruf der aufstrebenden Sportwagen-Marke. Zwei Monate zuvor, im April 1949, hatte Clemente Biondetti mit demselben Ferrari schon die Mille Miglia gewonnen. Aber schon im 1948 hatte Biondetti mit einer 2-Liter Ferrari 166 S Berlinetta mit Allemano-Karosserie an der Mille Miglia gesiegt. Ein weiterer Meilenstein in der Geschichte von Ferrari war der Sieg des Argentiniers Froilan Gonzales mit einem Ferrari 375 Formel 1 am Grand Prix in Silverstone im 1951. Fast auf den Tag genau 60 Jahre später, im Juli 2011, gewann der Spanier Fernando Alonso den Grossen Preis von England in Silverstone erneut. Aber Meilensteine gab es für Ferrari schon sehr früh und immer wieder. Erwähnt werden sollten auch die frühen Siege



Enzo Ferrari

in der Mille Miglia durch den Textilfabrikanten Marzotto oder die ersten Erfolge in den USA.

Enzos Mann in Amerika war Luigi Chinetti, ein Italiener der über Frankreich nach USA ausgewandert war und bereits zu Beginn der 50er Jahre Ferrari-Renn- und Strassenwagen an wohlhabende Freunde im Land der unbegrenzten Möglichkeiten verkaufte. Chinetti, mehrfacher Sieger der 24 Stunden von Le Mans, war beim Ferrari Verkauf in USA äusserst erfolgreich und gründete in den 50er Jahren NART, das North American Racing Team, zusammen mit vermögenden Kunden wie Jan de Vroom und George Arents in New York. Dank Luigi Chinetti sollte sich Amerika für Ferrari bald schon als wahre Goldgrube erweisen, denn Ferraris wurden schnell zum Statussymbol und die Amerikaner konnten nicht genug der italienischen Sportwagen kaufen.

Enzo Ferrari hatte einen Sohn, Alfredino „Dino“ Ferrari, der 1956 im Alter von nur 24 Jahren an Leukämie verstarb. Es ist bekannt, dass Enzo den Verlust seines Sohnes nie wirklich überwunden hat und zu dessen Ehren wurden schon kurz danach in Maranello V6-Motoren, und Renn- und Sportwagen mit dem Namen Dino gebaut. Dino Ferrari hatte auch in der Schweiz studiert und sich schnell einen Namen als Motoreningenieur gemacht. Enzo hatte seinem Sohn 1954 ein Fahrgestell eines 166 Mille Miglia überlassen, welches dann nach einem Design von Dino vom Metallbauer Sergio Scaglietti in Modena eingekleidet wurde. Dies führte Mitte der 50er Jahre zu einer Zusammenarbeit mit Scaglietti, die später dann in der vollständigen Übernahme der Carrozzeria Scaglietti durch Ferrari gipfelte. Seit den 50er Jahren hat Scaglietti unzählige Ferrari Karosserien gebaut, vom äusserst erfolgreichen 250 GT Tour de France, über die 250 Testa Rossa pontoon fender und California Spider oder SWB Berlinette, zu den legendären 250 GTO und 250 LM, Lusso und 275 GTB, Dino und Daytona und Berlinetta Boxer.

Scaglietti war aber nicht die einzige Firma, die traumhafte Karosserien für Ferrari baute. Wie schon in der Vorkriegszeit war es im Automobilbau anfangs der 50er Jahre immer noch üblich, dass der vermögende Kunde bei Ferrari nur ein Chassis mit Motor kaufte und dann ein individuelles Blechkleid bei einem italienischen Carrozziere seiner Wahl bestellte. Ab 1948 war es die Turiner Firma Touring von Carlo Felice Bianchi Anderloni, sowie auch Stabilimenti Farina, Allemano und Ansaloni, welche die ersten Karosserien für Ferrari bauten. Anfangs der fünfziger Jahre folgte dann nebst Ghia in Turin auch Alfredo Vignale mit dessen talentiertem Designer Giovanni Michelotti, die besonders extravagante Ferrari bauten. Ab 1952 war auch Pininfarina in Turin für Ferrari tätig und da zu dieser Zeit Pininfarina bereits eine gewisse industrielle Grösse hatte und gleichzeitig die Produktion von Ferrari-Automobilen stetig zunahm, kristallisierte sich Pininfarina nach und nach als Hauptlieferant von Karosserien für Ferrari-Chassis hervor.

Enzo Ferrari's grosse oder einzig wahre Liebe war aber immer der Rennsport. Dies geht auch aus seinem Buch „Una vita per l'Automobile“ - ein Leben für das Automobil, hervor. In den letzten 65

Jahren fuhren die bekanntesten Rennfahrer der Welt Rennen für Ferrari, von Phil Hill und Carroll Shelby in den USA zu Mike Hawthorn und Peter Collins in England, von Wolfgang Graf Berghe von Trips zu Michael Schumacher in Deutschland, von Maurice Trintignant zu Jean Alesi in Frankreich, Juan-Manuel Fangio aus Argentinien, Gilles Villeneuve aus Kanada, Niki Lauda in Oesterreich, oder Dr. Peter Schetty und Gianclaudio „Clay“ Regazzoni aus der Schweiz. Und immer wieder natürlich die Italiener mit den klingenden Namen wie Alberto Ascari, Luigi Musso, Eugenio Castellotti, Piero Taruffi, Lorenzo Bandini oder Michele Alboreto. Die Liste ist schier unendlich lang und Ferrari hat in dieser Zeit mehr als 5'000 Siege im Automobil-Rennsport errungen.

Motorsport kostet aber auch exorbitant viel Geld und Ferrari brauchte bald schon neue Quellen. Also beschloss man schon Ende der 40er Jahre in Maranello nebst den Rennautos auch Strassenfahrzeuge zu bauen, um die teure Leidenschaft des Enzo Ferrari besser finanzieren zu können. Waren es im Jahr 1947 nur 3 neue Ferrari, so waren es zehn Jahre danach im 1957 immerhin schon 113 Neuwagen. Wiederum zehn Jahre danach, im Jahr 1967, baute man in Maranello 706 neue Ferrari. Im 1971 wurden zum ersten Mal mehr als 1'000 fabrikneue Ferrari gebaut (1'246 Stück). Im Jahr 1988, als Enzo Ferrari am 14. August in Modena im Alter von 90 Jahren verstarb, waren es dann bereits 4'001 Neuwagen. Zu diesem Zeitpunkt hatte man in Maranello seit 1947 insgesamt schon mehr als 50'000 Autos gebaut. Im Jahr 2010 baute Ferrari 6'573 neue Autos und anlässlich der Präsentation des neuen Ferrari FF (Ferrari Four) anfangs 2011 erwähnte Ferrari-Präsident Luca Cordero di Montezemolo eine Jahresstückzahl von etwa 8'000. Dies soll aufgrund der Erschliessung neuer Märkte in China, Indien, Russland, sowie Südamerika möglich werden. Von 1947 bis Oktober 2011 sind in Maranello rund 160'000 neue Ferrari (und Dino) gebaut wurden. Trotzdem ist Ferrari heute noch ein kleiner Hersteller, wenn auch mit einem exzellenten Ruf in der ganzen Welt. Nach einem glücklicherweise gescheiterten Verkauf von Ferrari an den amerikanischen Hersteller Ford im 1963 verkaufte Enzo Ferrari im Juni 1969 die Hälfte seiner Firmenanteile an FIAT und dessen Besitzer Giovanni Agnelli in Turin. Nach dem Tode des Commendatore Enzo Ferrari gingen 1988 weitere 40 Prozent an FIAT und die restlichen 10 Prozent blieben in der Familie Ferrari. Vor einigen Jahren verkaufte FIAT 5 Prozent der Ferrari Anteile an die arabische Mubadala Development Corporation.

Ferrari überstand auch die Erdölkrise der 70er Jahre und nach dem Tod des Firmengründers erlebte die Marke einen Höhenflug nach dem anderen. Die Preise für Ferrari-Klassiker explodierten weltweit, die Nachfrage nach neuen Sportwagen ebenso und die Lieferfristen stiegen unendlich. Ferrari baute jetzt die neuen Supercars wie den 288 GTO, den F40, den F50 und danach den exotischen Ferrari Enzo. Ein 50 Jahre alter Ferrari 250 GTO, von welchem 1962/1963 lediglich 36 Exemplare gebaut wurden, kostet heute mindestens 30 Millionen Franken. Absolute Sammlerstücke halt, die praktisch unmöglich sind zu erwerben. Aber

heute gibt es wieder einen GTO, den dritten in der Geschichte von Ferrari. Der 599 GTO basiert auf dem 599 GTB Fiorano und das Modell wird nur in limitierter Auflage von 599 Stück gebaut. Zwar kein Rennwagen mehr aber absolut spektakulär und mit unglaublichen Fahrleistungen und einem Sound „to die for“, wie die Amerikaner zu sagen pflegen.

Ferrari heute? Ganz zuoberst auf einer Pyramide gibt es nur Platz

für einen einzigen. Das ist unbestritten die Marke Ferrari. Eine Legende, ein Mythos, Kunstwerke des Automobilbaus, oft kopiert aber nie erreicht. Ein unglaubliches Portfolio exklusivster italienischer Automobile, die auch heute noch für grösste Emotion und Passion sorgen. Forza Ferrari!



Maranello, 1948



Brescia, Mille Miglia, 1953, 225 Sport Vignale Spider am Start



Tour de France, 1972, zwei 365 GTB/4 Competizione Daytona

© Editions Pantheon Basel, 2011  
Hofackerstrasse 72, CH-4132 Muttenz  
Telefon +41 61 466 40 66  
Telefax +41 61 466 40 67  
www.pantheonbasel.ch

Idee und Konzept: Stephan Musfeld  
Fahrzeugauswahl: Niki Hasler  
Schwarzweissfotos: Ferrari S.p.A., Pininfarina S.p.A. und  
Archiv Marcel Massini  
Farbfotos: Urs Gautschi  
Texte und technische Daten: Marcel Massini  
Gestaltung: Niggi Starck  
Druck: Druckerei Dietrich AG  
Bannerdruck: Capatti digitale Beschriftungen  
ISBN 978-3-952-3682-4-4

Das Umschlagbild zeigt eine Ansicht des Cockpits des Ferrari 166 MM/53 Spider Scaglietti, Chassisnummer 0308 M. Er ist ein Unikat, mit dem eine ganz besondere Geschichte verbunden ist. Enzo Ferrari übergab seinem Sohn Alfredo „Dino“ Ferrari 1954 das Ferrari-Fahrgestell mit der Nummer 0308 M. Nach Dinos Entwürfen baute Sergio Scaglietti, der Carrozziere aus Modena, die Karrosserie ähnlich einem 500 Mondial Spider, als Antrieb wurde ein V12-Motor mit einem Hubraum von 2 Litern und einer Leistung von 180 PS eingesetzt. Die Fotografie stammt von Günther Raupp.

# Inhaltsverzeichnis

166 Spider Corsa, 1949.....	14
500 Formel 2 Monoposto, 1952.....	18
250 MM Berlinetta, 1953.....	22
250 GT Coupé, 1957.....	26
500 TRC Spider, 1957.....	32
250 GT California Spider „Passo Lungo“ (LWB), 1958.....	36
250 GT Berlinetta „Passo Corto“ (SWB), 1959.....	40
250 GT Berlinetta „Passo Corto“ (SWB), 1962.....	44
250 GTO Berlinetta Serie I, 1962.....	48
250 GTE 2+2 Coupé, 1963.....	52
250 GT Lusso Berlinetta, 1963.....	56
250 LM Berlinetta (275 LM), 1964.....	60
275 GTS Spider, 1965.....	64
275 GTB/C Berlinetta, 1966.....	70
330 GT 2+2, 1967.....	76
275 GTB/4 *S NART Spider (Conv.), 1967.....	80
275 GTB/4 Berlinetta, 1967.....	84
330 GTC, 1968.....	88
312 P Berlinetta, 1968.....	94
246 Dino GT Coupé, 1969.....	98
365 GT 2+2, 1969.....	100
365 GTB/4 Berlinetta Competizione, 1972.....	104
365 GTB/4 Berlinetta, 1972.....	108
365 GTC/4 Coupé, 1972.....	112
246 Dino GTS, 1974.....	118
365 GT4 Berlinetta Boxer, 1975.....	122
312 T2 Formel 1, 1975-1977.....	126
512 BB, 1980.....	130
512 BB LM, 1980.....	134
288 GTO, 1984.....	138
F40, 1990.....	142
F40 Le Mans, 1990.....	146
412 T1, 1994.....	150
F50, 1995.....	154
F2003 GA Formel 1, 2003.....	158
Enzo Ferrari, 2004.....	162
575 GTC FIA GT1, 2005.....	166
599 GTO, 2010.....	170
Ferrari im Fokus – Bilder eines Mythos.....	174

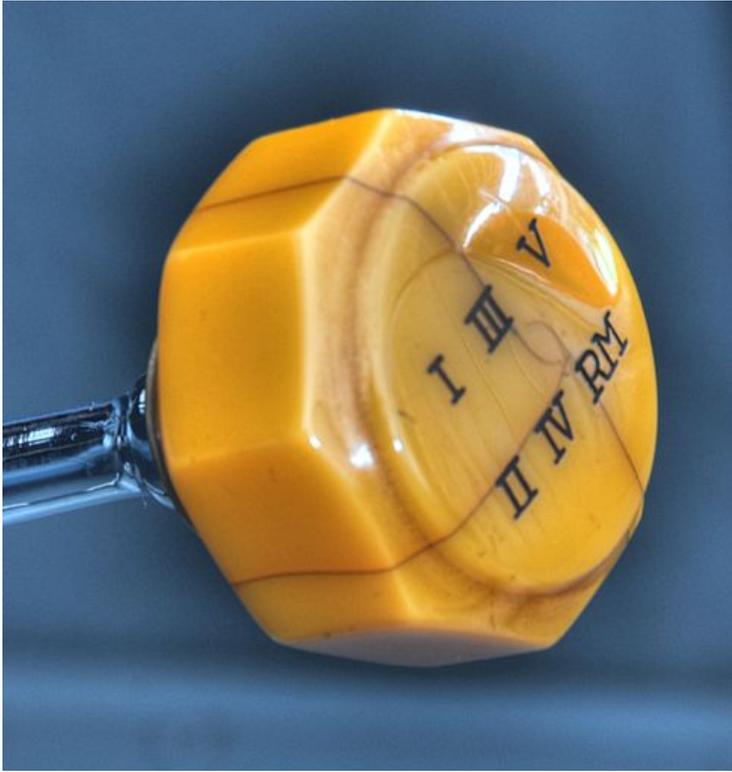
## 166 Spider Corsa, 1949

Chassisnummer 0012 M  
Produktion 1949  
Stückzahl 1  
Gezeichnet von Ferrari  
Karosseriebauer Ansaloni  
Motor V12  
Hubraum 2 Liter  
Leistung 140 PS  
Radstand 220 cm  
Gewicht 740 kg  
Höchstgeschwindigkeit 200 km/h

Dieser Ferrari 166 ist einer der allerersten überhaupt. Chassis Nummer 0012 M wurde als 166 Spider Corsa geboren und von Roberto Vallone, einem in Rom wohnhaften Signore aus Lecce zwischen März und September 1949 in mindestens 13 Rennen inklusive der Mille Miglia pilotiert. Baron Nicola Cherubini aus Rossano erwarb das Auto im Herbst 1949 im Ferrari Werk in Maranello als Gebrauchtwagen und fuhr damit weitere sechs Rennen in Italien. Autohändler und Mille Miglia-Veteran Emilio Romano aus Brescia kaufte danach das Auto und behielt es bis mindestens 1952. Auch Ottavio Guarducci pilotierte diesen frühen 2-Liter-Ferrari. In der zweiten Hälfte der 50er Jahre wurde eine offene Sportwagen Karosserie ähnlich dem Design eines Ferrari 500 TRC auf diesem Chassis 0012 M montiert und in den 60er Jahren gar ein Motor eines 250 GT Lusso installiert. Das Auto befand sich nun in den USA und aufgrund der starken Modifikationen wusste niemand so richtig, um was für ein Fahrzeug es sich ursprünglich handelte. Mitte der 80er Jahre kam das Auto in eine Sammlung am Genfersee, ging danach aber erneut zurück nach USA, diesmal nach Nevada. Vor 14 Jahren kaufte es der jetzige Eigentümer. Dieser liess den Ferrari nach umfangreichen Recherchen mit einer neuen Karosserie und dem Originalmotor wieder aufbauen. Die Karosseriearbeiten wurden von Dino Cognolatos Carrozzeria Nova Rinascente in Vigonza bei Padua gemacht, die Mechanik bei Corrado Patella in Zane bei Vicenza. Neue Instrumente baute Franco Rodighero in Norditalien. Ein exzellenter Bericht über dieses seltene Rennfahrzeug findet sich im amerikanischen Fachmagazin „Cavallino“, Ausgabe Nummer 133 vom Februar 2003.









Ferrari Modena, 1956

## 500 Formel 2 Monoposto, 1952

Chassisnummer 54/1 (1952)  
Produktion 1951-1953  
Stückzahl 10  
Gezeichnet von Ferrari  
Karosseriebauer Ferrari  
Motor 4 Zylinder  
Hubraum 2 Liter  
Leistung 185 PS  
Radstand 216 cm  
Gewicht 560 kg  
Höchstgeschwindigkeit 240 km/h



Ferraris legendärer Tipo 500 ist ein Formel-2-Rennwagen aus dem Jahre 1952. In diesem Jahr änderten sich die Motorsport-Rahmenbedingungen, nach denen die Weltmeisterschaftsläufe der grössten Monoposto-Rennserie ausgetragen wurden. Motorenpapst Aurelio Lampredi baute den neuen 4-Zylinder Motor und fortan dominierte der Typ 500 F2 während zweier Jahre den Rennsport. Beim Gran Premio di Siracusa 1952 belegten gleich vier 500er die ersten vier Plätze. Die Werksmotoren mit doppelter, obenliegender Nockenwelle leisteten bis zu 180 PS und für eine bessere Gewichtsverteilung wurde das Triebwerk im Rohrrahmen weiter nach hinten versetzt. Die Aufhängung stammte vom Typ 375 F1, der Radstand betrug 2160 mm, das Leergewicht lediglich 560 kg. Alberto Ascari wurde mit dem Tipo 500 F2 zweimal hintereinander Fahrer-Weltmeister. Dieser klassische 500 Formel 2 wurde nicht nur in Europa, sondern auch in Südamerika und anfangs der 70er-Jahre auch an historischen Rennen in England pilotiert. Zu Beginn der 80er Jahre kam der Ferrari in die Sammlung des ehemaligen Schweizer Formel-1-Piloten Jo Vonlanthen, der diesen raren Monoposto seither an Dutzenden von Ausstellungen auf der ganzen Welt präsentiert hat.





Scuderia Ferrari, Silverstone, 1952





Monza, 1952

## 250 MM Berlinetta, 1953

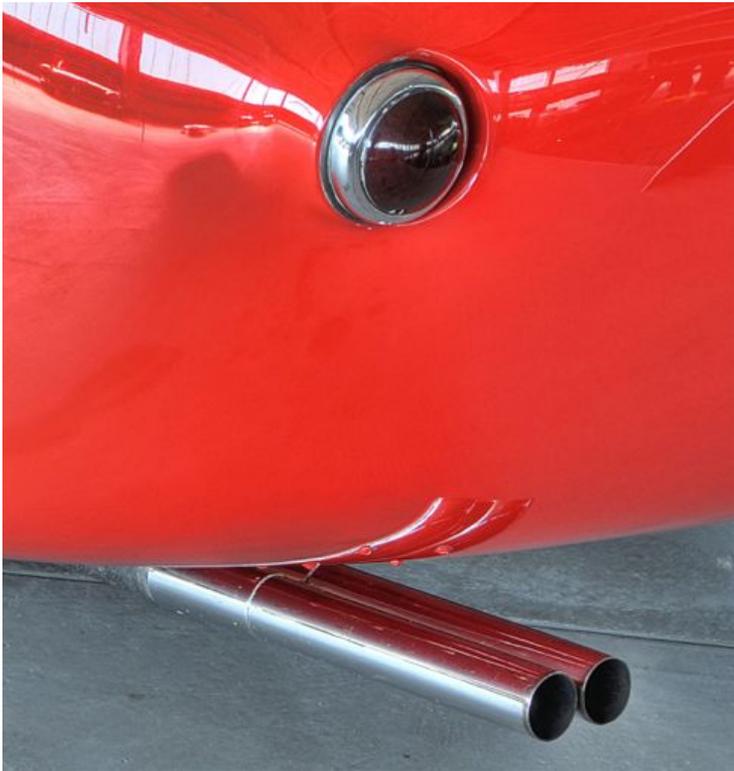
Chassisnummer 0298 MM  
Produktion 1953  
Stückzahl 18  
Gezeichnet von Pinin Farina  
Karosseriebauer Pinin Farina  
Motor V12  
Hubraum 3 Liter  
Leistung 240 PS  
Radstand 260 cm  
Gewicht 850 kg  
Höchstgeschwindigkeit 250 km/h

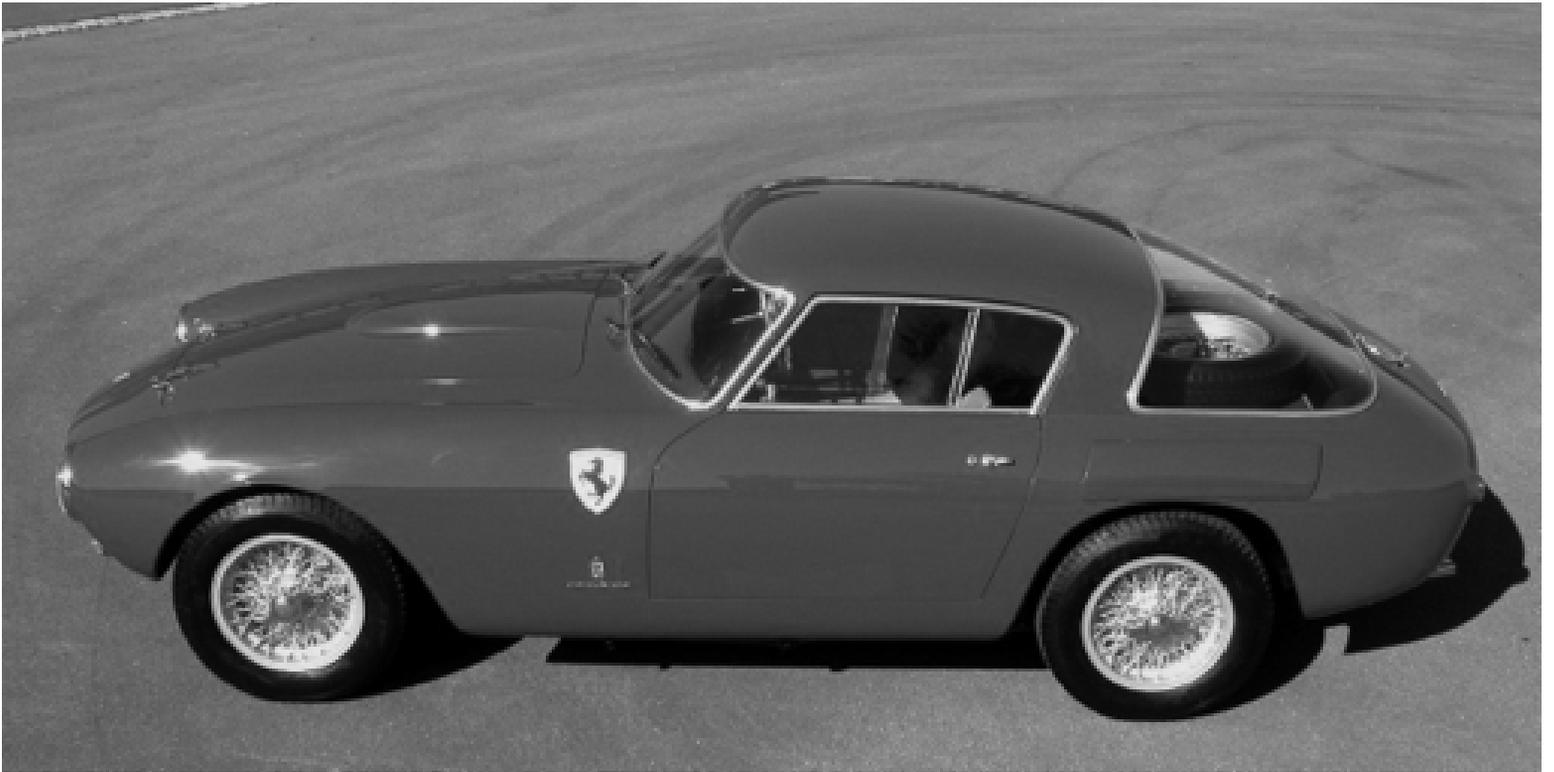
Fahrgestell und Motor des Typs 250 Mille Miglia wurden im Oktober 1952 auf dem Salon in Paris erstmals vorgestellt. Carrozzeria Pinin Farina baute dann 1953 eine kleine Serie von total 18 Berlinette, und Carrozzeria Vignale in Turin zwölf Spider sowie ein einzelnes Coupé. Gesamthaft gibt es also 31 Ferrari des Typs 250 Mille Miglia. Die Front der 250 MM Berlinetta von Pinin Farina erinnert mit der runden Öffnung und dem Grill an den Typ 500 Formel 2, mit welchem Alberto Ascari die Weltmeisterschaften 1952 und 1953 gewonnen hatte. Viele der 250 MM konnte man 1953/1954 bei der Mille Miglia, aber auch beim Giro di Sicilia, der Targa Florio, in Messina und Senigallia sowie an vielen anderen kleineren Rennen in ganz Italien sehen. In Frankreich pilotierte Pierre Noblet eines dieser wundervollen Rennfahrzeuge und in Mexiko nahm eine 250 MM Berlinetta an der Carrera Panamericana teil. 1953 gewann Luigi Villorosi mit einer 250 MM Berlinetta den Gran Premio dell'Autodromo im Park von Monza. Der damalige Rennfahrer und spätere Schweizer Automobilkonstrukteur Peter Monteverdi fuhr ebenfalls einen 250 Mille Miglia (Coupé Vignale Sonderkarosserie). In der Schweiz war es aber vor allem der SBB-Ingenieur Hans Wirz, der hintereinander zwei 250 Mille Miglia mit Pinin Farina Berlinetta besass und damit zwischen 1956 und 1959 sehr erfolgreich Rennen bestritt. Das ausgestellte Auto ist die zweite 250 MM Berlinetta von Hans Wirz, die er vom Mai 1957 bis 1980 besass. Seit Januar 2002 gehört dieser faszinierende Renn-Ferrari einem Sammler in Zürich, der das Auto 2002 und 2003 beim Spezialisten Egidio Brandoli in Italien sowie bei Edi Wyss Engineering in Zürich vollständig restaurieren liess. Dieses Auto wurde im August 2003 auch am 53. Concours von Pebble Beach in Kalifornien gezeigt. Seither wurde dieser 250 MM in Rennen der Ferrari Historic Challenge sowie auch regelmässig an der Mille Miglia und in Goodwood eingesetzt.





Die Abbildung zeigt den 250 MM Berlinetta mit der Chassisnummer 0352 MM aus der gleichen Serie wie das ausgestellte Fahrzeug





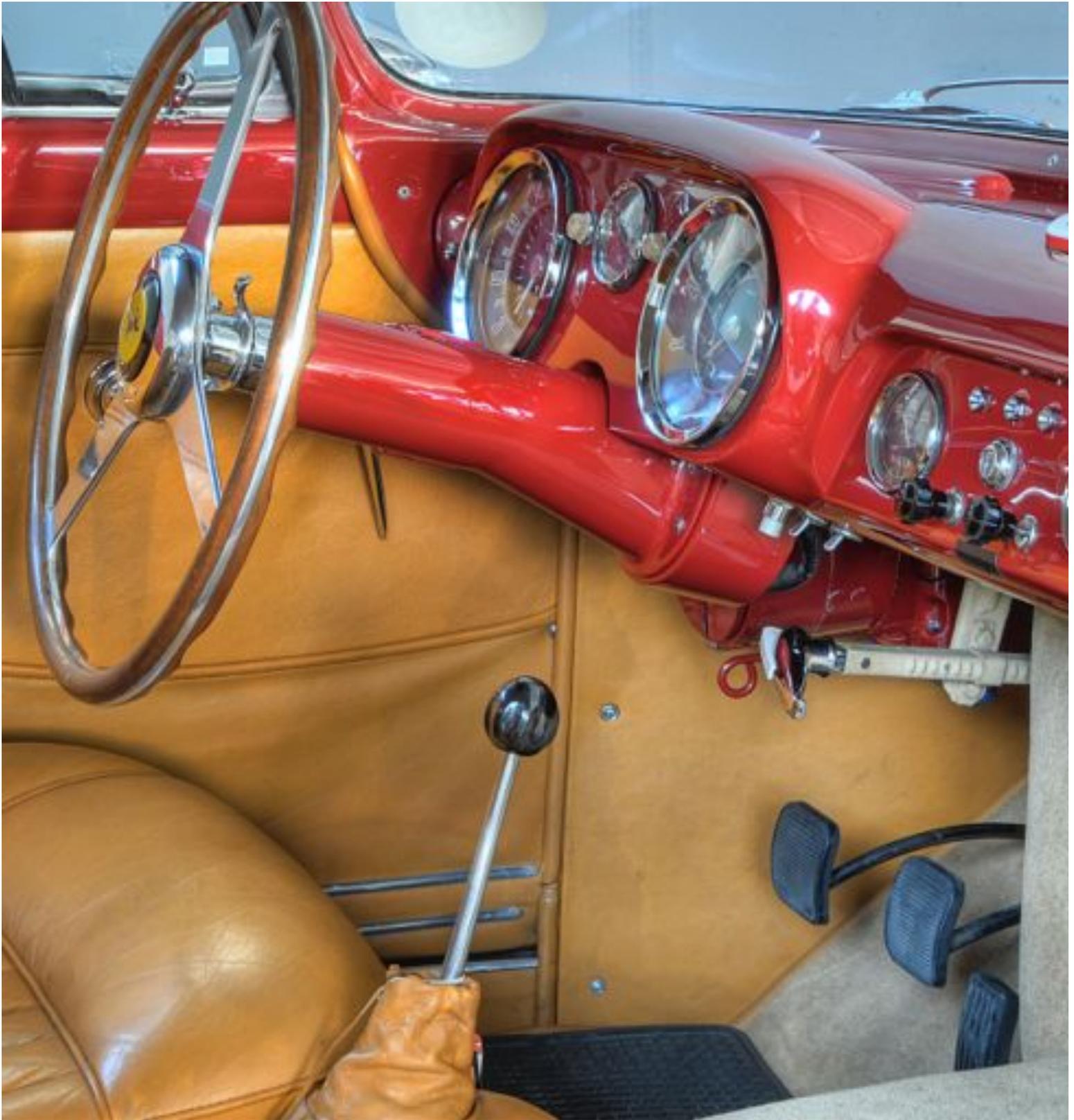
## 250 GT Coupé, 1957

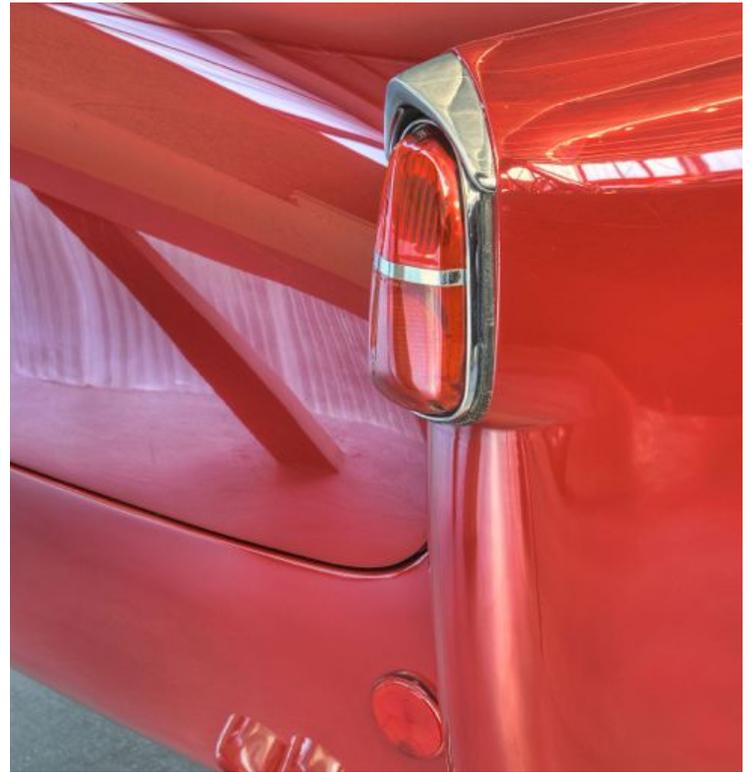
Chassisnummer 0693 GT (1957)  
Produktion 1957-1958  
Stückzahl 50  
Gezeichnet von Pininfarina/Mario Boano  
Karosseriebauer Ellena  
Motor V12  
Hubraum 3 Liter  
Leistung 200 PS  
Radstand 260 cm  
Gewicht 1'050 kg  
Höchstgeschwindigkeit 250 km/h

Zwischen 1956 und 1958 entstanden bei Ferrari die 250 GT Coupés mit von Mario Boano und Ezio Ellena gebauten Karosserien, insgesamt 116 Stück, wobei die letzten 50 Fahrzeuge bei Ellena gebaut wurden. Der Prototyp des 250 GT Coupés war im März 1956 in Genf von Pininfarina gezeigt worden, die folgenden Autos dann aber bei der Carrozzeria von Mario Boano gebaut. Als dieser 1957 seine Firma verliess um fortan für Fiat zu arbeiten, wurde eine überarbeitete Version des 250 GT Coupés von seinem Schwiegersohn Ezio Ellena weitergebaut. Das Hauptmerkmal der bei Ellena gebauten 250 GT war die etwas höhere Dachlinie aber die ersten sechs Exemplare hatten noch die tiefere Dachlinie des Boano. Der Motor war weiterhin der Standard 3-Liter V12. Das gezeigte Auto ist einer der ersten Ellenas, noch mit dem niedrigeren Dach und wurde im April 1957 fertiggestellt. Die Auslieferung erfolgte an John Von Neumanns Garage Ferrari Representatives in Hollywood, Kalifornien. Seit Ende der 80er-Jahre befindet sich dieser seltene Ferrari in Schweizer Besitz.











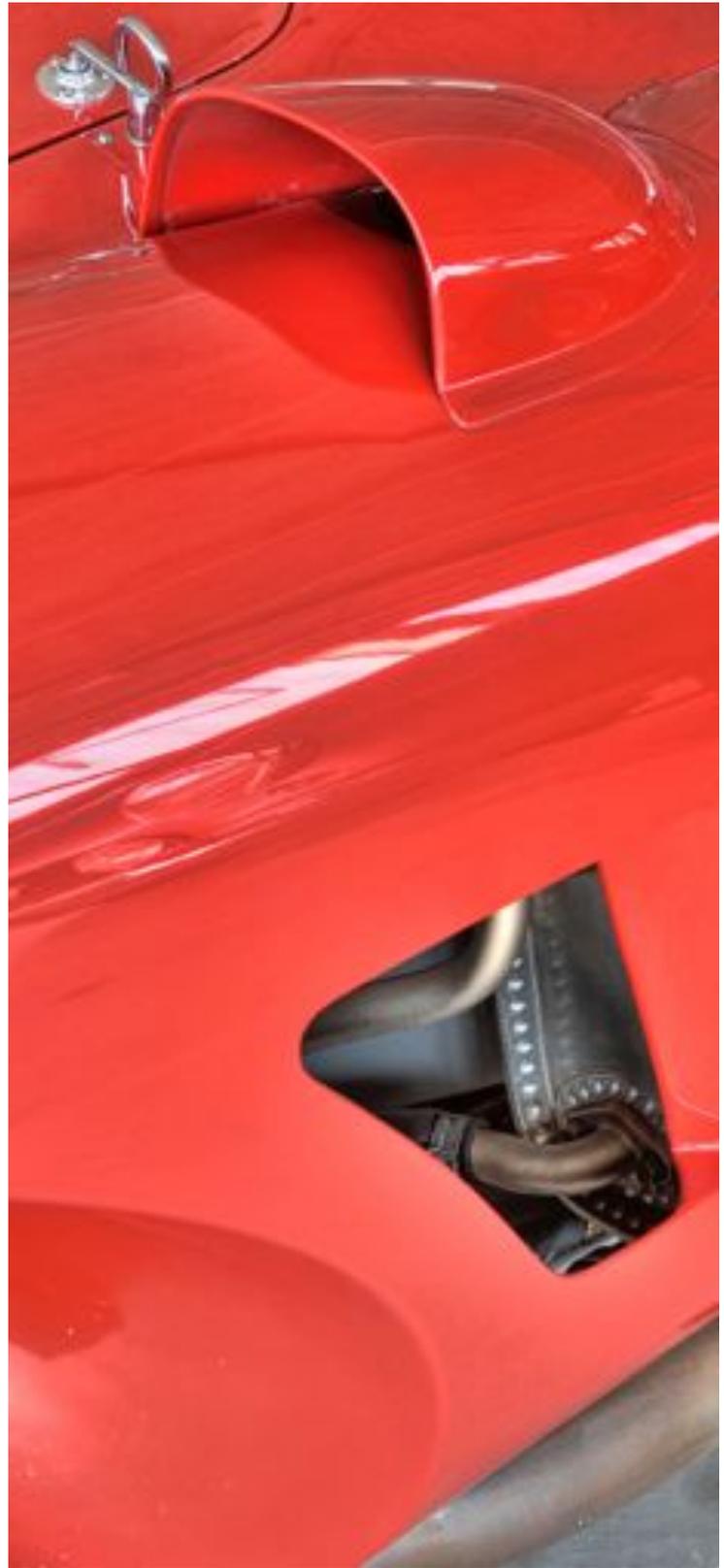
Maranello, 1956



Maranello, 1956

## 500 TRC Spider, 1957

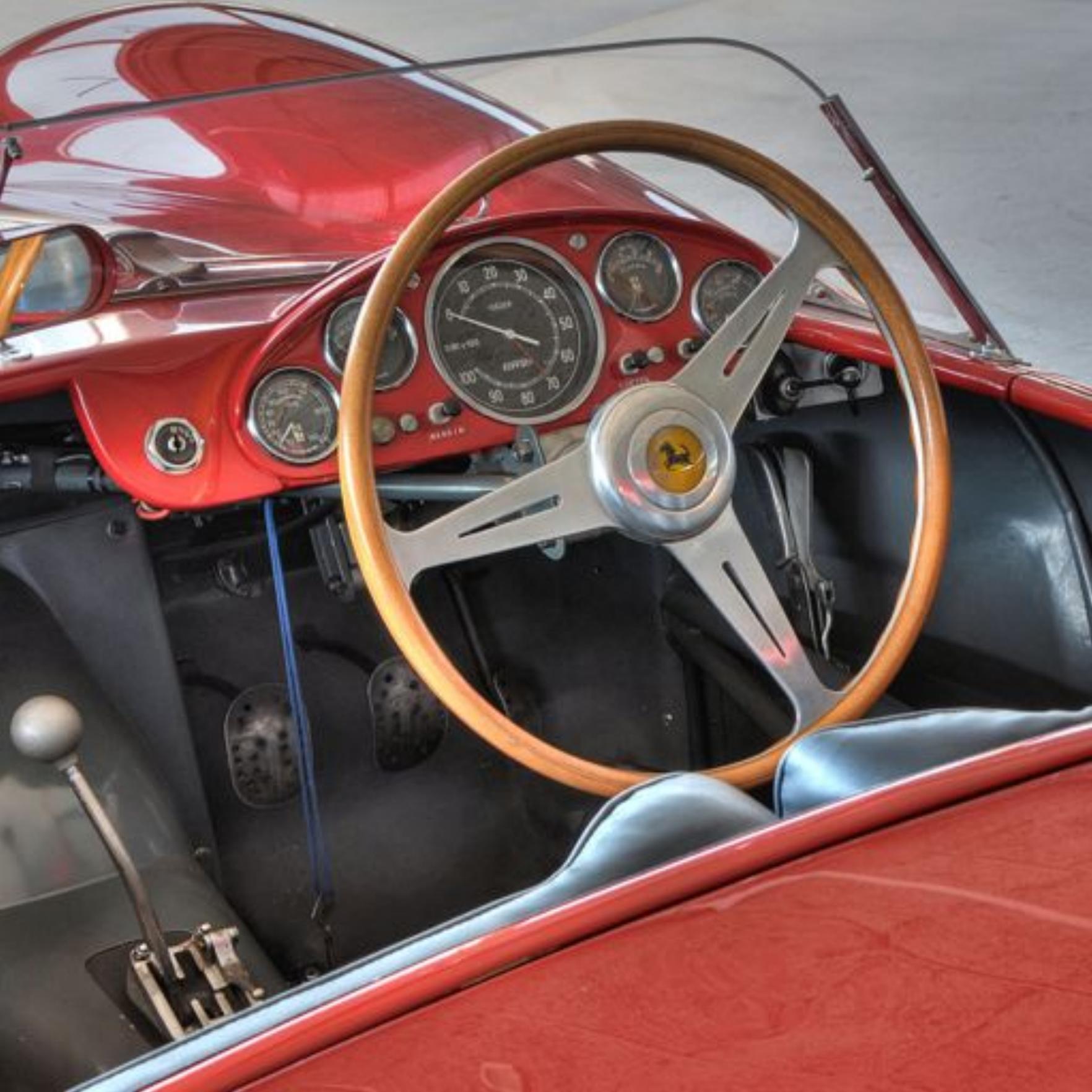
Chassisnummer 0660 MDTR  
Produktion 1957  
Stückzahl 19  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Scaglietti  
Motor 4 Zylinder  
Hubraum 2 Liter  
Leistung 190 PS  
Radstand 225 cm  
Gewicht 680 kg  
Höchstgeschwindigkeit 260 km/h

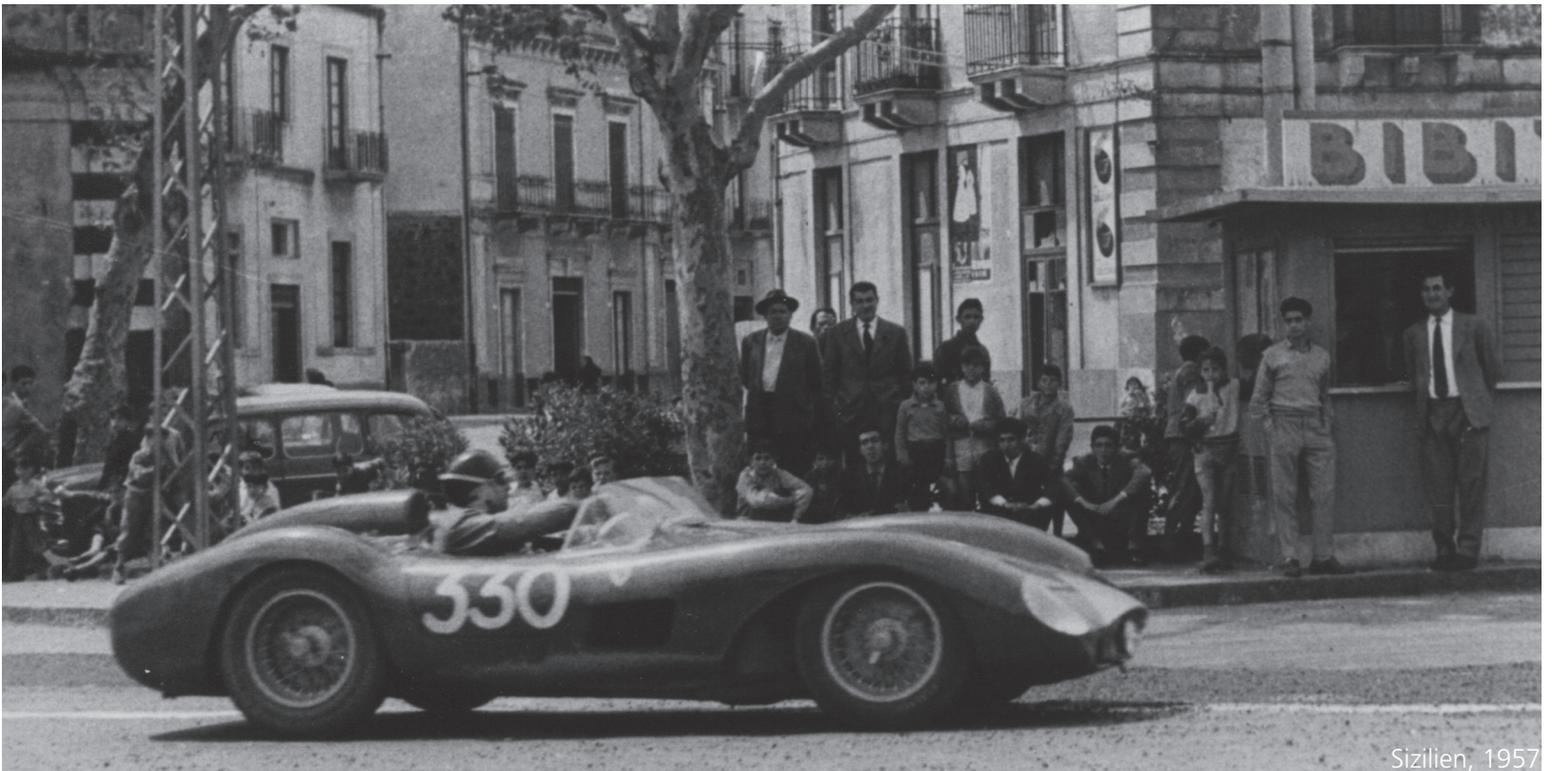
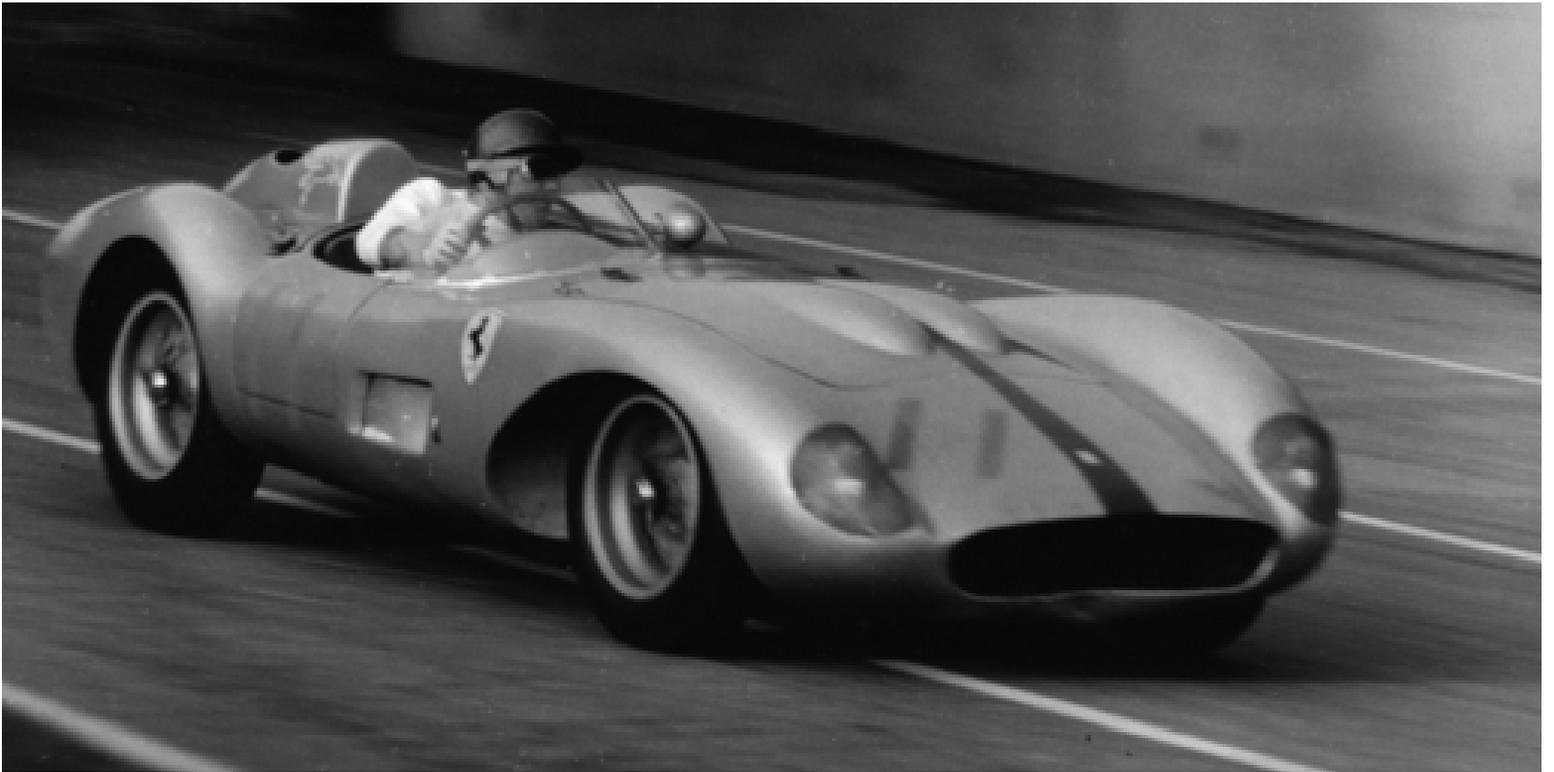


Wer den Namen Ferrari hört, denkt automatisch an 12-Zylinder-Motoren. Die Firma in Maranello baute aber auch sehr viele 4-, 6-, und 8-Zylinder Motoren. Motoreningenieur Aurelio Lampredi arbeitete von 1947 bis 1955 im Werk und war verantwortlich für die V12-Motoren, die auch als Basis für die 250 Europa, 340 Mille Miglia und Mexico, 342 America, 375 MM und 375 Plus dienten. Als Lampredi Ferrari im Sommer 1955 Richtung Fiat verliess, baute das neue Team mit Vittorio Jano, Alberto Massimino, Luigi Bellantani und Andrea Frascchetti den neuen 2-Liter Sportwagen, den 500 TR (Testa Rossa). Im Herbst 1956 annoncierte Ferrari den neuen 500 TRC, speziell gebaut für die neuen 1957er FIA-Regeln mit Appendix C. Die Karosserie des 500 TRC war 6 Zentimeter tiefer als die des 500 TR und es gab sogar ein Stoffverdeck, um den neuen Regeln zu genügen. Da sich das Werk selbst auf die V12-250 Testa Rossa konzentrierte, war der 500 TRC für die Kunden

gedacht. Der Hubraum betrug 1'984 ccm, die Leistung 180 PS. Vom 500 TRC wurden lediglich 19 Stück gebaut, das Modell gilt als der schönste und eleganteste offene Ferrari-Rennsportwagen der 50er Jahre. Chassis-Nr. 0660 MDTR (für Mondial Testa Rossa) wurde am 31. Januar 1957 durch den US-Importeur Luigi Chinetti an den Rennfahrer William Helburn in New York verkauft. Dieser fuhr damit u.a. in Sebring, Bridgehampton und bei der Bahamas Speed Week in Nassau. Auch beim Grand Prix Kuba in Havanna wurde 0660 MDTR gefahren. Die Rennkarriere dieses 2-Liter-Ferrari dauerte gar bis 1966, ganze neun Jahre nach dem Bau. Im 1985 kam das Auto aus New York in die Schweiz und gehört seit Februar 1987 dem heutigen Besitzer. Das Auto wurde bei der Carrozzeria Fantuzzi in Modena vollständig restauriert. Im Dezember 2006 erfolgte die Ferrari-Werks-Zertifizierung dieses 500 TRC durch die Garage Niki Hasler AG in Basel.







Sizilien, 1957

## 250 GT California Spider „Passo Lungo“ (LWB), 1958

Chassisnummer 0965 GT (1958)  
Produktion 1957-1959  
Stückzahl 50  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Scaglietti  
Motor V12  
Hubraum 3 Liter  
Leistung 280 PS  
Radstand 260 cm  
Gewicht 1'000 kg  
Höchstgeschwindigkeit 250 km/h



Damals, im Jahr 1947, baute Ferrari Spider, offene Autos. Der erste je gebaute Ferrari war ein Spider des Typs 125 Piacenza, ohne Dach oder Stoffverdeck. Im Jahr 1952 lud Ferrari den Turiner Karosierer Pininfarina ein, Blechkleider für den Typ 212 zu schneiden. Ein geradezu sensationelles Cabriolet baute Pininfarina wenig später auf dem Ferrari-Chassis 375 MM mit einem 375 Plus Motor für den belgischen König Leopold. Richtungsweisendes Design für die Zukunft. Im März 1957 zeigte Pininfarina am Automobilsalon Genf das 250 GT Cabriolet, welches danach an den englischen Ferrari-Formel-1-Rennfahrer Peter Collins verkauft wurde. Nun wurde eine kleine Serie von 36 Cabriolets des Typs 250 GT gebaut. Es folgten darauf die berühmten 250 GT California Spider, deren Namensgebung sowohl dem amerikanischen Importeur Luigi Chinetti, als auch dem Westküsten-Ferrari-Händler John Von Neumann zugeschrieben wird. Die California Spider gab es zunächst mit dem 2.6 Meter langen Radstand (LWB oder passo lungo), danach mit dem kürzeren Radstand von 2.4 Metern (SWB oder passo corto). Insgesamt entstanden zwischen Dezember 1957 und Oktober 1962 lediglich 104 California Spider mit 3-Liter V12-Motor. Der ausgestellte California ist das neunte von nur 50 gebauten Autos mit langem Radstand. Chassis-Nr. 0965 GT wurde im August 1958 fertiggestellt und in Kalifornien ausgeliefert. Das Cabriolet blieb bis 1988 in den USA und kam 2002 in die Schweiz. Dieser California Spider wurde 2009 in der typischen 50er-Jahres-Farbe „Vinaccia“ lackiert und im April 2010 am Concorso d'Eleganza in Vilal d'Este gezeigt.





Napoli, 1959





Mexico 195

## 250 GT Berlinetta „Passo Corto“ (SWB), 1959

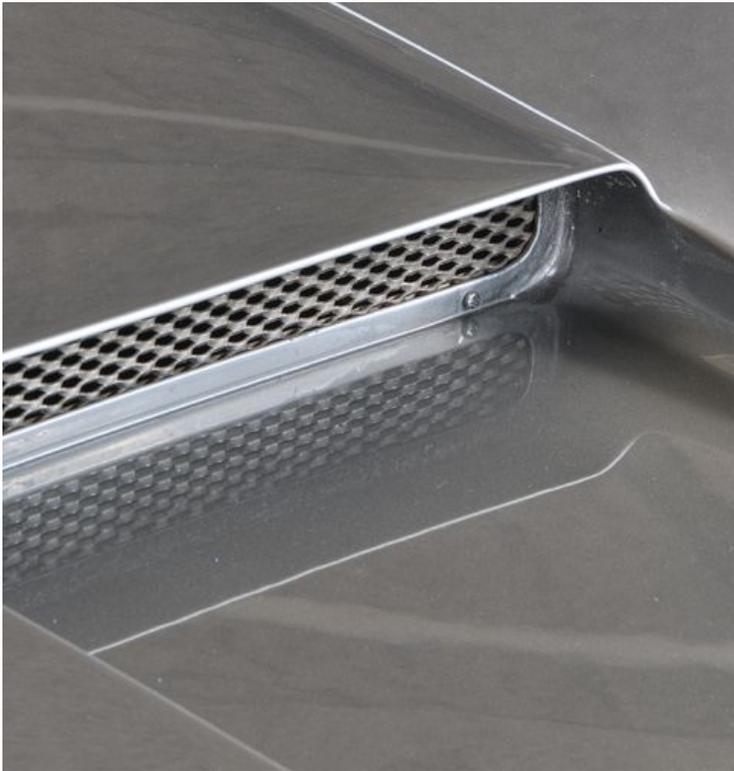
Chassisnummer 1771 GT (1960)  
Produktion 1959-1963  
Stückzahl 165  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Scaglietti  
Motor V12  
Hubraum 3 Liter  
Leistung 280 PS  
Radstand 240 cm  
Gewicht 960 kg  
Höchstgeschwindigkeit 270 km/h

Passo Corto oder SWB für short wheel base sind Bezeichnungen, die jedem Ferrarista bestens bekannt sind. Die 250 GT SWB Berlinetta mit dem kurzen Radstand von 2.4 Metern war der direkte Nachfolger des 250 GT Tour de France (passo lungo) mit dem 20 cm längeren Radstand. Das perfekte Paket der 250 SWB Berlinetta beinhaltet den typischen 3-Liter V12-Motor mit knapp 300 PS Leistung, Scheibenbremsen, und eine Leichtbau-Karosserie gezeichnet von Pininfarina, gebaut bei Scaglietti in Modena. Die erste 250 SWB Berlinetta wurde am Automobilsalon von Paris im Oktober 1959 präsentiert. Es gab das Modell sowohl mit konventioneller Stahl-Karosserie, aber auch mit der ultraleichten Aluminium-Karosserie für den Rennsport. Die im Pantheon gezeigte Berlinetta Nummer 1771 GT ist eine Rennversion, die am 25. März 1960 fertiggestellt wurde. Peter Monteverdis Garage in Binningen importierte diesen silbergrauen Ferrari neu in die Schweiz und verkaufte ihn an Walter Ringgenberg, den Industriellen und Rennfahrer aus Gerzensee bei Bern. Ringgenberg fuhr damit u.a. die Bergrennen von Mitholz-Kandersteg, Marchairuz und Ollon-Villars. Zweiter Besitzer war Romano Sacchi aus Genf, der diesen SWB am Mont Ventoux Bergrennen fuhr. Ab 1965 gehörte das Auto Dr. Peter F. Baumberger in Genf und von 1970 bis 2001 zur Sammlung eines Architekten in Zürich. Diese 250 GT SWB Berlinetta ist eines der frühen gebauten Exemplare und eines von nur wenigen, die keine Luftaustrittsöffnung in den Kotflügeln aufweisen.





Der 250 GT Berlinetta „Passo Corto“ 1771 GT am Auto-Salon Genf, 1960





## 250 GT Berlinetta „Passo Corto“ (SWB), 1962

Chassisnummer 3431 GT (1962)  
Produktion 1959-1963  
Stückzahl 165  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Scaglietti  
Motor V12  
Hubraum 3 Liter  
Leistung 280 PS  
Radstand 240 cm  
Gewicht 960 kg  
Höchstgeschwindigkeit 270 km/h

Von 1955 bis 1964 wurde der Name Ferrari in der ganzen Welt durch den legendären Typ 250 GT bekannt gemacht. Diese Automobile, ausgestattet mit dem klassischen Colombo-V12-Motor mit 3 Litern Hubraum, wurden während fast zehn Jahren in kleinen Stückzahlen in Maranello produziert. Die Karosserien wurden mehrheitlich von Pininfarina gezeichnet und bei Scaglietti in Modena gebaut. Ferraris Kunden wollten Rennen fahren und so baute man in Maranello eine Serie von 250 GT Fahrzeugen, mit welchen Profi- und Gentleman-Piloten eine immense Zahl von nationalen und internationalen Erfolgen erringen und mehrfach die Weltmeisterschaften konnten. Eine heutige Standard-Ferrari-Sammlung beinhaltet deshalb auch oft eine 250 GT Berlinetta SWB (short wheel base), also den klassischen Passo Corto mit 2.4 Meter Radstand. Rund 165 Stück wurden von 1959 bis 1963 davon gebaut, sowohl in der superleichten Aluminium-Ausführung, als auch als Strassenauto mit Stahl-Karosserie. Die hier gezeigte SWB Berlinetta wurde am 27. April 1962 an Anteo Allazzetta, einen 51-jährigen Industriellen im norditalienischen Triest, verkauft. Der Erstbesitzer behielt das Auto mehr als sechs Jahre. Erst anfangs der 90er Jahre kam dieser klassische 3-Liter Ferrari in die Schweiz. Der heutige Besitzer erwarb den Wagen vor zwölf Jahren. Im Jahr 1962 betrug der Neupreis einer 250 GT SWB Berlinetta 46'000 Schweizer Franken.









## 250 GTO Berlinetta Serie I, 1962

Chassisnummer 3809 GT (1962)

Produktion 1962-1964

Stückzahl 36

Gezeichnet von Giotto Bizzarini (Sergio Scaglietti)

Karosseriebauer Scaglietti

Motor V12

Hubraum 3 Liter

Leistung 300 PS

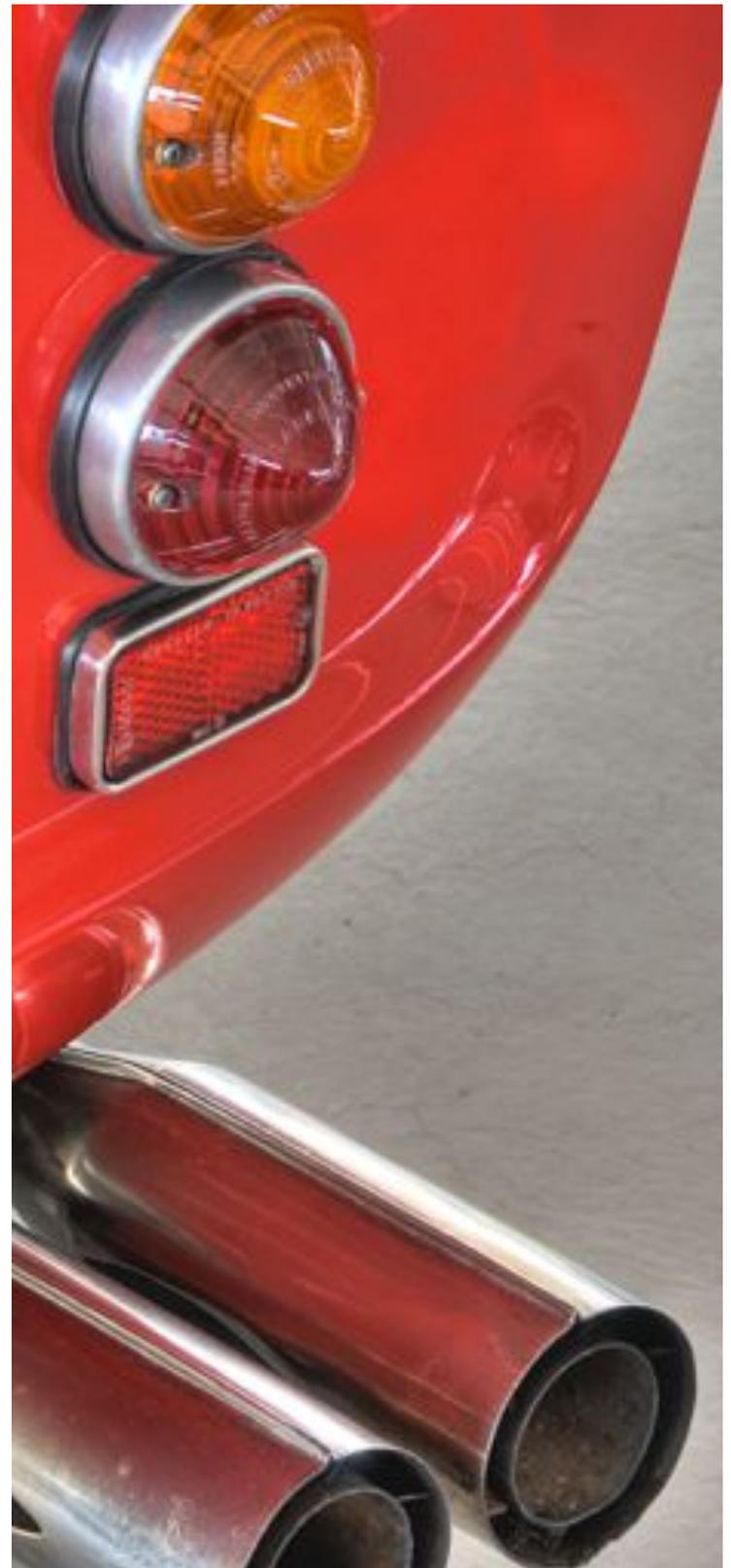
Radstand 240 cm

Gewicht 880 kg

Höchstgeschwindigkeit 280 km/h



Ferraris 250 GTO ist in der Geschichte des Automobils wohl das berühmteste Fahrzeug überhaupt. Seit Jahrzehnten schon eine Legende, ein Mythos, eine absolute Rarität mit gewaltiger Renngeschichte und heute eines der exklusivsten Sammler-Fahrzeuge überhaupt. Der Prototyp des 250 GTO wurde im Herbst 1961 entworfen und der fertige 250 GTO im Februar 1962 der Welpresse in Maranello vorgestellt. Im März 1962 folgten die ersten Rennen eines GTO und bis Ende 1965 dann unzählige Erfolge auf den Rennstrecken der Welt. Von John Surtees zu Mike Parkes, von Nino Vaccarella zu Innes Ireland, von Jean Guichet zu Willy Mairesse, von David Piper zu Carlo Maria Abate, von Masten Gregory zu Jean Blaton, von Pedro Rodriguez zu Roger Penske, alle erfolgreichen Rennfahrer pilotierten einen 250 GTO. Lediglich 36 Stück wurden gebaut in der Version 1 der Berlinetta mit Karosserie von Scaglietti. Zu den Schweizer GTO-Piloten zählten zwischen 1962 und 1965 u.a. Jo Siffert, Charly Müller, Armand Boller, Pete Ettmüller, Edgar Berney, Kalman von Csazy, Karl Foitek, Pierre Sudan und Cox Kocher. Der hier gezeigte 250 GTO wurde am 9. Juli 1962 an Kalman von Csazy in der Schweiz verkauft und bis Ende 1964 sehr intensiv in Rennen gefahren. Danach wurde der GTO nach Deutschland verkauft. Der jetzige Besitzer, ein Architekt und Immobilienhändler und weltbekannter Ferrari-Sammler der ersten Stunde aus Düsseldorf, erwarb das seltene Auto bereits im Jahr 1976, besitzt den Top-Ferrari nun also schon seit 35 Jahren.







Monza, 1963

## 250 GTE 2+2 Coupé, 1963

Chassisnummer 3583 GT  
Produktion 1960-1963  
Stückzahl 954  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Pininfarina  
Motor V12  
Hubraum 3 Liter  
Leistung 240 PS  
Radstand 260 cm  
Gewicht 1'450 kg  
Höchstgeschwindigkeit 230 km/h

In der heutigen Hierarchie der Ferrari-Modelle scheint es, dass die 250 GTE 2+2 lange Zeit weit unten standen. Nachdem Ferrari in den 50er Jahren begann, auch Autos mit 4 Sitzplätzen zu bauen und das praktische 2+2-Konzept weiter ausbaute, erkannte man schnell, dass es einen Markt für solche Autos gab. Carrozzeria Pininfarina in Turin fiel die Aufgabe zu, einen attraktiven Ferrari-Reisewagen mit 4 Sitzplätzen auf dem Fahrgestell mit 2.6 Metern Radstand zu entwerfen. Nach verschiedenen Holzmodellen und Windtunnel Tests entstand schliesslich der 250 GTE 2+2 im Frühjahr 1959. Der zweite Prototyp wurde im Juni 1960 fertiggestellt. Natürlich hatte auch der 250 GTE 2+2 den klassischen 3-Liter-V12-Colombo-Motor. Während der dreijährigen Produktionszeit gab es einige technische Änderungen wie die Kompressions-Anpassung, die geänderten Vergasertypen und die Verwendung eines Alternators statt des Generators für den Motor Typ 128 E/63. Gegen Ende des Jahres 1963 wurde die Produktion der 250 GTE 2+2 eingestellt und das Modell durch den 4-Liter 330 GT 2+2 ersetzt. Die 250 GTE 2+2 sind sehr schlichte und elegante Ferrari, mit einem zeitlosen Design. Insgesamt entstanden 954 Fahrzeuge. Mehr als 200 davon wurden leider im Laufe der letzten 30 Jahre als Spender-Fahrzeuge für Ferrari-Repliken (wie 250 GTO oder 250 GT California Spider) umgebaut, missbraucht und zerstört, sodass schöne, originale 250 GTE 2+2 jetzt sehr selten sind. Der ausgestellte 250 GTE 2+2 der Series II wurde im Juli 1962 durch Peter Monteverdis Garage in Binningen an einen Herrn Rickenbacher in Basel ausgeliefert. Der Neupreis eines GTE war damals 47'500 Schweizer Franken.









## 250 GT Lusso Berlinetta, 1963

Chassisnummer 5371 GT (1963)  
Produktion 1962-1964  
Stückzahl 350  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Scaglietti  
Motor V12  
Hubraum 3 Liter  
Leistung 250 PS  
Radstand 240 cm  
Gewicht 1'310 kg  
Höchstgeschwindigkeit 240 km/h





Nicht zu Unrecht gilt der Lusso als einer der schönsten Strassen-Ferrari überhaupt. Vorgestellt auf dem Automobilsalon in Paris im Oktober 1962, wurden in nur zwei Jahren lediglich 350 Exemplare gebaut. Die Karosserie wurde von Altmeister Pininfarina gezeichnet, aber bei Sergio Scagliettis Carrozzeria in Modena gebaut. Eine unkomplizierte Vergaseranlage und ein Viergang-Getriebe, eine gute Hinterachse sowie eine moderne Aufhängung und rennerprobte Scheibenbremsen gehören zum Lusso, dessen Styling und Design von allen Seiten als ausserordentlich gelungen gilt. Auch fünfzig Jahre danach gelten die Linien als zeitlos und die Proportionen als perfekt. Ein Ferrari-Klassiker schlechthin, mit praktisch identischen Fahrleistungen wie eine 250 GT SWB Berlinetta. Das ausgestellte Exemplar wurde im Dezember 1963 in Maranello fertiggestellt und anfangs 1964 durch Luigi Chinetti Motors in den USA an den Erstbesitzer Gerritt Lansing in New York ausgeliefert. Später folgten Besitzer in Pennsylvania und Kalifornien, bevor dieser Lusso anfangs der 80er Jahre nach Deutschland und dann, im Juni 1984 in die Schweiz kam. Seit knapp 15 Jahren im selben Besitz wurde dieser Ferrari bei Carrosserie Jakob Kläger in Gersau von Grund auf restauriert. Der damalige Neupreis (1964) betrug 47'500 Schweizer Franken.



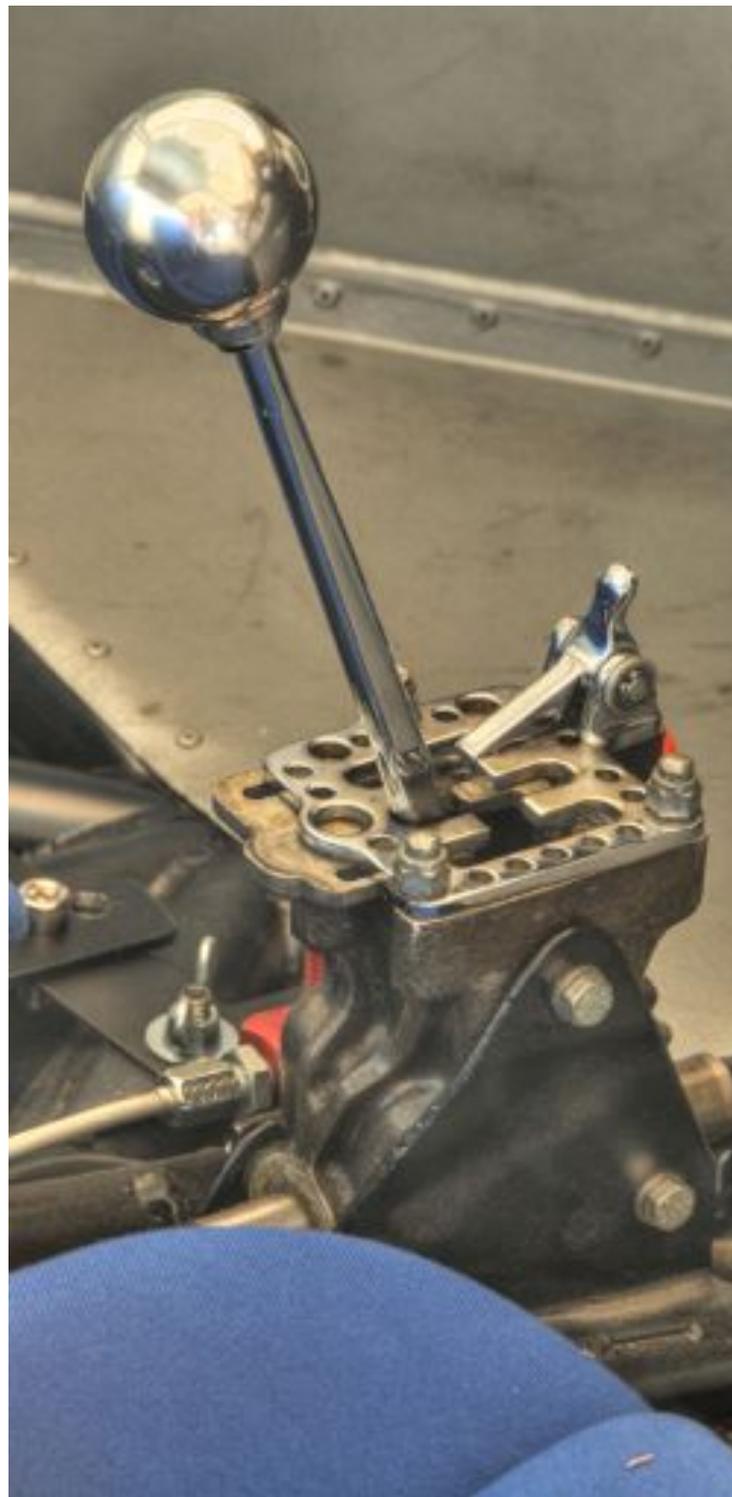




## 250 LM Berlinetta (275 LM), 1964

Chassisnummer 5899 (1964)  
Produktion 1963-1965  
Stückzahl 32  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Scaglietti  
Motor V12  
Hubraum 3.3 Liter  
Leistung 320 PS  
Radstand 240 cm  
Gewicht 850 kg  
Höchstgeschwindigkeit 295 km/h

Der Nachfolger des Ferrari 250 GTO von 1962/1963 wurde der 250 LM. Allerdings hatte der Le Mans keinen Frontmotor mehr, sondern einen Mittelmotor direkt hinter dem spartanischen Cockpit. Der 250 LM wurde am Automobilsalon von Paris im Oktober 1963 vorgestellt, wobei das erste Exemplar noch einen 3-Liter-Motor aufwies und deshalb richtigerweise auch 250 LM (3'000 cc Hubraum geteilt durch 12 Zylinder = 250) hiess. Alle weiteren Le Mans wiesen dann aber einen 3.3-Liter Motor auf und müssten korrekterweise eigentlich 275 LM heissen. Ferrari liess jedoch die Bezeichnung aus Motorsport-politischen Gründen bei 250 LM. Seltenere als jeder 250 GTO sind die 250 LM alleweil, da davon lediglich 32 Stück gebaut wurden. Auf einem Ferrari 250 LM des nordamerikanischen NART Teams von Luigi Chinetti gewann der Österreicher Jochen Rindt im Juni 1965, zusammen mit dem Amerikaner Masten Gregory, das berühmte 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Der Name Le Mans passt zu diesem tollen Rennwagen also perfekt. Es handelte sich dabei auch um den letzten Sieg eines Ferrari beim berühmten Rennen in der Sarthe. Viele Schweizer Privatfahrer fuhren in den 60er Jahren Rennen mit einem 250 LM, so u.a. Heini Walter, Werner Biedermann, Armand Boller, Pete Etmüller, Hans Illert, Pierre De Siebenthal, Charly Müller, Herbert Müller, Peter Ditzler und Pierre Sudan, heute ein erfolgreicher Ferrari-Händler. Das Rennteam von Georges Filipinetti kaufte gleich mehrere fabrikneue 250 LM und setzte diese erfolgreich ein. Mit dem hier ausgestellten 250 LM, von Ferrari am 17. Juli 1964 für 64'200 Schweizer Franken an die Scuderia Filipinetti in Genf verkauft, gewann Lodovico Scarfiotti am 30. August 1964 das Bergrennen von Sierre-Montana Crans. Eine Woche danach siegte Nino Vaccarella im gleichen 250 LM bei der Coppa Intereuropa in Monza. Dieser 250 LM ist heute perfekt restauriert und vom Ferrari Werk in Maranello für die Authentizität zertifiziert.









Col du Marchairuz, 1965



## 275 GTS Spider, 1965

Chassisnummer 06877 (1965)  
Produktion 1964-1966  
Stückzahl 200  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Pininfarina  
Motor V12  
Hubraum 3.3 Liter  
Leistung 260 PS  
Radstand 240 cm  
Gewicht 1'120 kg  
Höchstgeschwindigkeit 240 km/h



Am Automobilsalon in Paris im Oktober 1964 präsentierte Ferrari das neue Cabriolet 275 GTS, zusammen mit der geschlossenen Version 275 GTB Berlinetta. Der 275 GTS repräsentierte eine neue Generation von Ferraris, mit 3.3 Litern Hubraum, einem 5-Gang-Getriebe und verblocktem Differential sowie Einzelradaufhängung. Der 275 GTS hatte gegenüber dem Basismodell 275 GTB eine leicht gedämpfte Leistung, mit 260 statt 280 PS. Einige wenige Exemplare des 275 GTS wurden mit 3 Sitzen gebaut, also mit einem Mittelteil. Im Laufe der Produktion wurden verschiedene Karosserie-Details wie Blinker und Luftauslässe geändert. Erhältlich war auch ein optionales Hardtop, was jedoch sehr selten ist. Insgesamt wurden 200 Exemplare vom 275 GTS gebaut, der Neupreis in der Schweiz betrug 1964 CHF 49'000. Der gezeigte Wagen wurde 1964 durch den damaligen offiziellen Ferrari-Händler Automobile Monteverdi AG in Binningen ausgeliefert. Die Originalfarbe war bereits damals Verde Scuro mit einem beige Lederinterieur von Connolly, genauso wie das Auto heute wieder lackiert ist. Chassisnummer 06877 ist das 14. gebaute Exemplar der Reihe 275 GTS. Dieses Auto wurde im Oktober 2006 an den Geneva Classics auf dem Stand von Ferrari Classic ausgestellt und im Juni 2007 an der 60-Jahr-Feier von Ferrari in Maranello gezeigt. Im September 2011 wurde dieses dunkelgrüne Ferrari Cabriolet auch an der Gstaad Classic gefahren. Das Modell 275 GTS wurde später durch den Typ 330 GTS abgelöst.

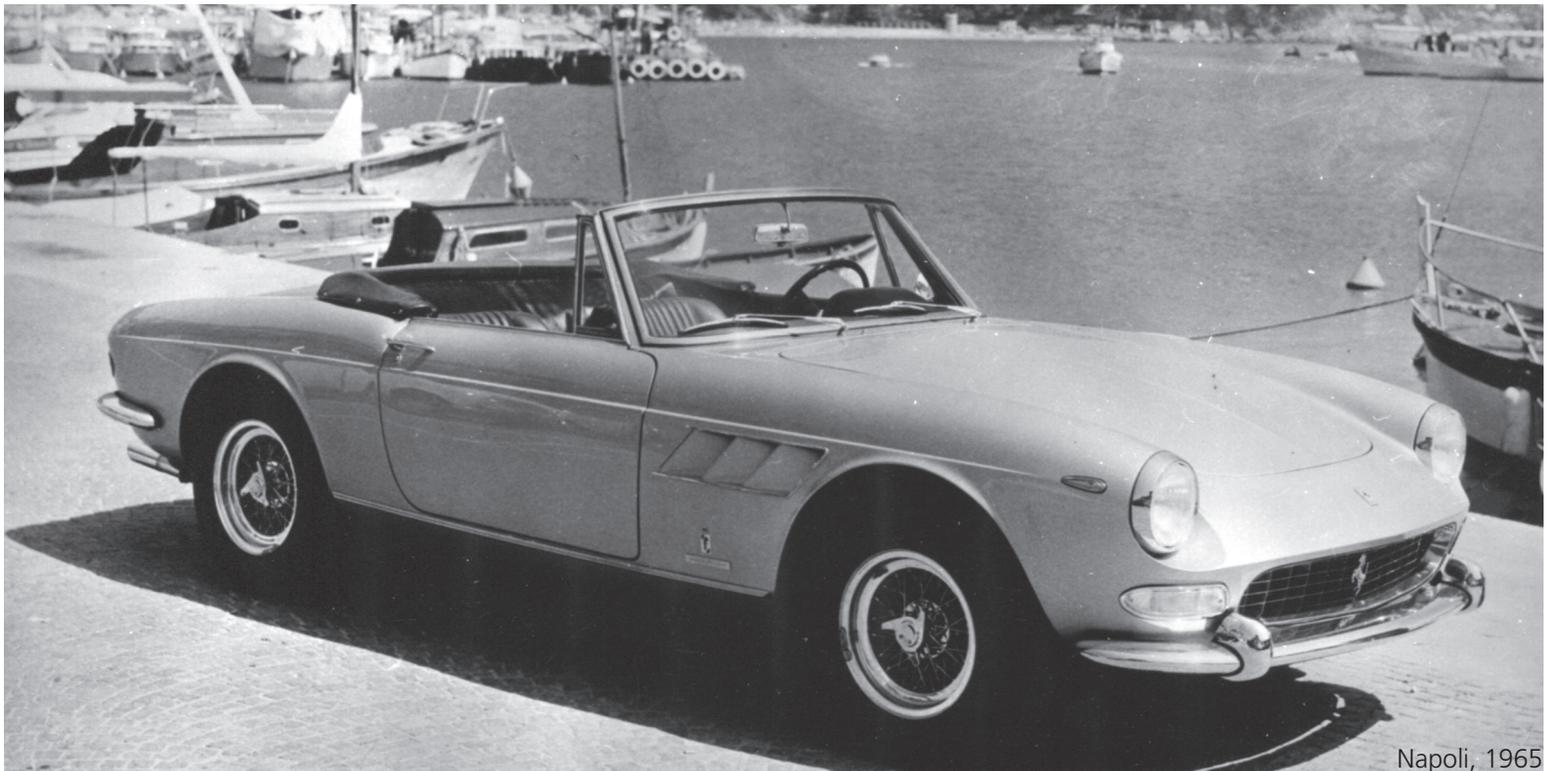


# Ferrari



Maranello, 2007.





Napoli, 1965



Maranello, 1965



Maranello, 1965

## 275 GTB/C Berlinetta, 1966

Chassisnummer 09007  
Produktion 1966  
Stückzahl 12  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Scaglietti  
Motor V12  
Hubraum 3.3 Liter  
Leistung 300 PS  
Radstand 240 cm  
Gewicht 1'050 kg  
Höchstgeschwindigkeit 275 km/h

Im Herbst 1964 erlebte die Strassenversion des 275 GTB ihr Debüt. Da die Motorsportbehörde FIA 1964/1965 den 250 LM wegen fehlender Stückzahlen nicht als GT homologiert hatte und auch die 250 GT SWB sowie die 250 GTO nicht mehr konkurrenzfähig waren, begann man bei Ferrari eine Rennversion des neuen 275 GTB zu entwickeln. Davon gab es drei verschiedene Kleinserien. Zunächst folgten vier 275 GTBs, die man beinahe schon als 1965er GTO bezeichnen könnte. Ein besonderes Fahrgestell wurde extra für diese vier Autos gebaut und mit Motoren des Typs 213 Competizione mit denselben Spezifikationen wie die 250 LM ausgerüstet. Eine zweite Serie von total zehn 275 GTB Competizione folgte, alle mit kurzer Nase. Dann gab es die dritte und letzte Serie, insgesamt zwölf 275 GTB/C. Diese seltenen Rennfahrzeuge wurden nach Beendigung der Produktion der Strassenautos 275 GTB, aber vor Beginn der Produktion des Nachfolgers 275 GTB/4 gebaut. Die zwölf 275 GTB/C waren die letzten Renn-Ferrari, für welche die typischen Borrani-Speichenräder verwendet wurden. Die Motoren leisteten rund 282 PS bei 7500 Umdrehungen. Alle 12 GTB/C hatten eine hauchdünne und superleichte Aluminium-Karosserie. Chassis-Nr. 09007 ist das erste Auto aus dieser Serie und hat eine lange, sehr erfolgreiche Renngeschichte mit Erstbesitzer Tullio Sergio Marchesi aus Rom und später mit dem Franzosen Jean-Pierre Hanrioud. Seit März 2003 gehört dieser GTB/C einem Sammler in der Schweiz.





Charmousse, 1968







Maranello, 1967



## 330 GT 2+2, 1967

Chassisnummer 09083  
Produktion 1964-1968 (Basismodell)  
Stückzahl 1  
Gezeichnet von Giovanni Michelotti  
Karosseriebauer Giovanni Michelotti  
Motor V12  
Hubraum 4 Liter  
Leistung 300 PS  
Radstand 256 cm  
Gewicht 1'380 kg  
Höchstgeschwindigkeit 245 km/h

Ferrari führte den 4-Liter Typ 330 GT 2+2 im Jahre 1964 ein, als Nachfolger des 250 GTE 2+2 und 330 America. Die erste Version des 330 GT 2+2 hatte zunächst Doppelscheinwerfer, im Volksmund auch „Chinese Eyes“ genannt. Die zweite Version hatte dann die attraktiveren Einzel-Scheinwerfer. Nicht weniger als 1'088 Stück insgesamt wurden von Pininfarina in Turin gebaut. Der hier gezeigte Wagen ist jedoch ein Einzelstück, welches vom Turiner Meisterdesigner Giovanni Michelotti gezeichnet wurde und auf dem Fahrgestell eines beschädigten 330 GT 2+2 gebaut wurde. Dieser heutige Michelotti Speciale wurde zunächst als normaler 330 GT 2+2 im Oktober 1966 geboren, rauchgrau lackiert und mit rotem Lederinterieur ausgestattet. Ausgeliefert an den amerikanischen Ferrari-Importeur Luigi Chinetti für den Erstbesitzer Eckert in New York. Nach einem Unfall 1968 wurde das Auto von Chinetti nach Italien zurück transportiert und dort von Michelotti als Einzelstück von Grund auf neu gebaut. Im August 1989 wurde der Wagen am Concours in Pebble Beach gezeigt und nach vielen Besitzerwechseln kürzlich in die Schweiz verkauft.



330 GT 2+2, erste Version





330 GT 2+2, zweite Version





330 GT 2+2, zweite Version



## 275 GTB/4 \*S NART Spider (Conv.), 1967

Chassisnummer 09747  
Produktion 1967  
Stückzahl 10 Werksfahrzeuge  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Scaglietti  
Motor V12  
Hubraum 3.3 Liter  
Leistung 300 PS  
Radstand 240 cm  
Gewicht 1'050 kg  
Höchstgeschwindigkeit 260 km/h

Von der 275 GTB/4 Berlinetta entstanden bei Sergio Scagliettis Carrozzeria in Modena insgesamt 330 Exemplare. Es war Luigi Chinetti, der amerikanische Importeur, der die Idee zu einer offenen Version, also einem Spider hatte. Deshalb baute man in Modena zehn 275 NART Spider. Die NART Spider wurden vor allem auch deshalb berühmt, weil der amerikanische Filmschauspieler Steve McQueen im Film „Thomas Crown Affair“ den ersten der zehn gebauten 275 NART Spider fuhr. Dasselbe Auto, mit Aluminium-Karosserie und zuvor noch gelb lackiert, hatte das Damenteam Denise McCluggage und Pinky Rollo beim 12-Stunden-Rennen von Sebring 1967 auf den beachtlichen 17. Rang pilotiert. Aufgrund der geringen gebauten Stückzahl und wegen des sehr attraktiven Looks begannen in den 80er Jahren verschiedene Shops in USA, Italien, England und der Schweiz die Dächer der 275 GTB/4 Berlinetta wegzuschneiden und das Auto in einen Spider à la Original 275 GTB/4 S NART umzubauen. So entstanden im Laufe der Zeit mehr als 25 weitere NART Spider Conversions. Das gezeigte Auto wurde ursprünglich als normale Berlinetta in Italien ausgeliefert, silbergrau lackiert, später nach USA verkauft und dort in den 70er Jahren bei einem Unfall beschädigt. Das Unfallauto kam dann in Schweizer Besitz und wurde beim Spezialisten Egidio Brandoli in Montale bei Modena als 275 NART Spider aufgebaut.









## 275 GTB/4 Berlinetta, 1967

Chassisnummer 10721 (1967)  
Produktion 1966-1968  
Stückzahl 330  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Scaglietti  
Motor V12  
Hubraum 3.3 Liter  
Leistung 300 PS  
Radstand 240 cm  
Gewicht 1'150 kg  
Höchstgeschwindigkeit 260 km/h

Nachfolger der 275 GTB war die 275 GTB/4 Berlinetta, mit vier statt zwei obenliegenden Nockenwellen. Bereits zu Beginn der Produktion wurde der 275 GTB/4 zu einem Klassiker, ebenfalls eingekleidet bei der Carrozzeria Scaglietti in Modena. Ferrari war praktisch gezwungen, den 275 GTB technisch aufzurüsten, um anderen Sportwagenanbietern Paroli bieten zu können. In Genf 1966 hatte Lamborghini den Miura vorgestellt und Ferrari antwortete erst 1968 mit dem 365 GTB/4 (Daytona). Aufgrund neuer Vorschriften in den USA baute man in Maranello den 275 GTB/4 lediglich bis im Frühjahr 1968, es entstanden zwischen September 1966 und Januar 1968 insgesamt 330 Fahrzeuge. Die Karosserie war dem 275 GTB sehr ähnlich, aber statt der flachen Motorhaube gab es jetzt in der Mitte eine kräftige Erhöhung. Die 275 GTB/4 hatten eine Stahlkarosserie mit Hauben und Türen aus Aluminium. Es gab aber auch eine kleine Serie von lediglich 15 Stück mit vollständiger Alu-Karosserie. Die Schweizer Scuderia Filipinetti setzte im April 1967 bei den Vor-Tests für Le Mans sowie beim 1000 km Rennen in Monza einen 275 GTB/4 ein, allerdings ein Auto mit normaler Stahlkarosserie. Der im Pantheon gezeigte 275 GTB/4 ist das 262. gebaute Exemplar und wurde neu an den amerikanischen Importeur Luigi Chinetti Motors in Greenwich, Connecticut, ausgeliefert. Die Originalfarbe ist Rosso Cordoba 106-R-7 mit einem Connolly Lederinterieur Rosso Scuro VM 893, also dunkelrot. Dieser 275 GTB/4 hat im Sommer 2004 an der 275. Tour des Werks in Maranello und der Toskana teilgenommen. Aufgrund des Designs wurden die 275 GTB/4 manchmal auch als „250 GTO für den Mann von der Strasse“ bezeichnet. Im Jahr 1968 betrug der Neupreis eines 275 GTB/4 in der Schweiz 54'000 Franken.









## 330 GTC, 1968

Chassisnummer 11225  
Produktion 1966-1968  
Stückzahl 600  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Pininfarina  
Motor V12  
Hubraum 4 Liter  
Leistung 300 PS  
Radstand 240 cm  
Gewicht 1'300 kg  
Höchstgeschwindigkeit 245 km/h

Ferrari stellte den neuen 330 GTC im März 1966 am Salon Genf vor. Zuvor hatte Pininfarina einen 4-Liter Prototypen auf einem 275 GTB Chassis gebaut. Das neue 330 GTC Chassis wurde als Typ 592 bezeichnet. Der Motor war erneut das klassische Colombo-entworfene V12 Aggregat mit 60 Grad Winkel. Vom Styling her gilt der 330 GTC mit seiner schlichten Linie als wahrer Pininfarina-Design-Klassiker. Das Basis-Thema war der 275 GTS aber mit aerodynamisch längerer Front und einem leichten Dach. Das Interieur galt als besonders geräumig. Der 330 GTC hat exzellente Fahreigenschaften und gilt als einer der besten Gran Turismo der 60er Jahre. Deshalb ist dieser Ferrari Typ auch besonders beliebt bei Rallyes und Rundfahrten, denn man kann auch problemlos ausreichend Gepäck mitnehmen. Ferrari und Pininfarina bauten vom 330 GTC total 600 Exemplare. Der ausgestellte Wagen in elegantem dunkelgrau ist eines der letztgebauten Autos dieser Serie. Es wurde im März 1968 gebaut und ursprünglich hellblau metallic lackiert und mit schwarzem Connolly Lederinterieur ausgestattet. Die Erstausslieferung dieses 330 GTC erfolgte an Signore Colombo in Mailand. Der Neupreis betrug in der Schweiz 54'000 Franken. Es gab auch eine offene Version, die 330 GTS Spider hiess und in lediglich 100 Exemplaren gebaut wurde. Mitte des Jahres 1968 wurde der Typ 330 GTC vom 365 GTC abgelöst, ein beinahe identisches Auto aber mit einem 4.4 Liter Motor und einigen Karosserieänderungen.











Maranello, Clay Regazzoni, 1968



Le Mans, 1964

## 312 P Berlinetta, 1968

Chassisnummer 0872  
Produktion 1968  
Stückzahl 3  
Gezeichnet von Ferrari  
Karosseriebauer Ferrari  
Motor V12  
Hubraum 3 Liter  
Leistung 420 PS  
Radstand 237 cm  
Gewicht 680 kg  
Höchstgeschwindigkeit 320 km/h



VECOR  
accumulatore

CASTROL

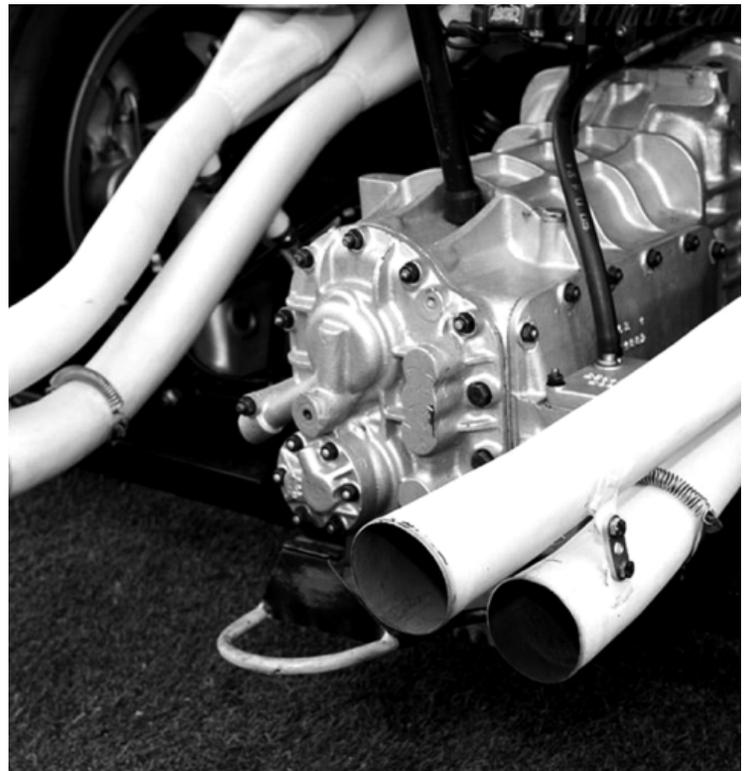
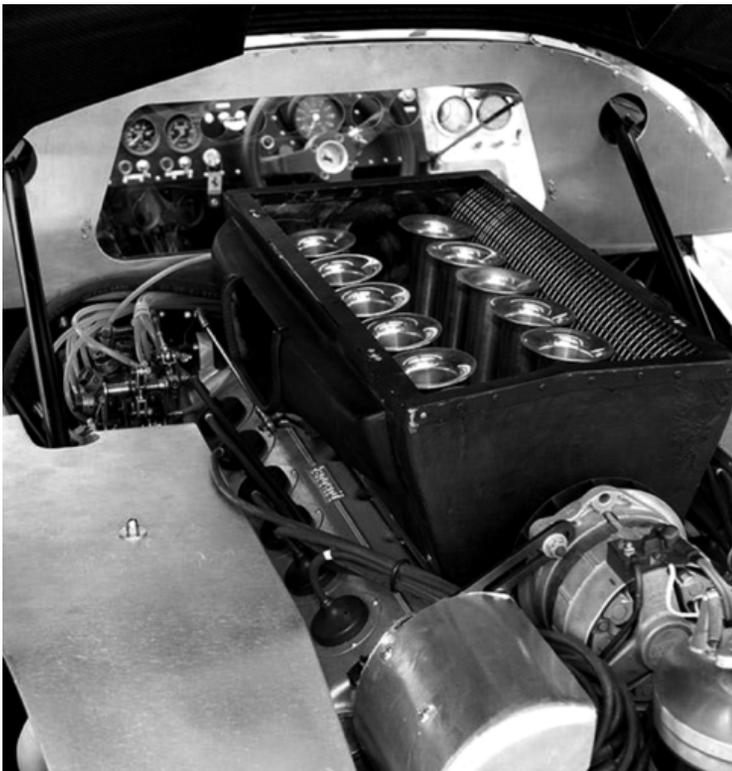
CASTROL



Monza, 1969

Nachdem 1967 noch die 7-Liter Ford dominiert hatten, setzte die Motorsportbehörde CSI die Motorengrösse für 1968 neu auf 3 Liter Hubraum herab. Dies veranlasste die Scuderia Ferrari, im 1968 nicht offiziell an der Markenweltmeisterschaft teilzunehmen. Die 4-Liter und 4.4-Liter Ferrari Prototypen 330 und 365 wurden dadurch obsolet. 1968 fehlte Ferrari ausserdem das Geld und das Werk wurde immer wieder von Streiks geplagt. Man hatte auch aus den Can-Am Einsätzen mit Chris Amon viel gelernt und so baute man für 1969 ein neues Auto, den 312 P, der am 14. Dezember 1968 im Hotel Real Fini in Modena der Motorpresse vorgestellt wurde. Der 312 P verwendete den Formel-1-Motor mit 60 Grad Winkel, 2'989 Kubik Hubraum und entwickelte bei 9'800 Umdrehungen 420 PS. Der neue Ferrari hatte eine indirekte Lukas Einspritzung und Zündung von Magneti Marelli sowie Girling-Scheibenbremsen. Nach ersten Tests in Modena, Vallelunga bei Rom sowie Monza (durch Tino Brambilla, Clay Regazzoni, Chris Amon und Peter Schetty) erfolgte der erste Renneinsatz beim 12-Stunden-Rennen in Sebring, Florida. Insgesamt wurden nur gerade zwei dieser superflachen und extrem attraktiven 312 P gebaut. Es gab zwei Karosserievarianten: den offenen Spider als auch die besonders elegante Berlinetta.

Mit Giacomo Caliri hatte Ferrari erstmals einen eigenen Aerodynamik-Spezialisten angeheuert, der die 312 P massgeblich entworfen hatte. Im 1969 wurden die Autos dann auch in Brands Hatch, Monza, Spa-Francorchamps, am Nürburgring und natürlich in Le Mans eingesetzt. Mangels Stabilität mussten im Laufe der Rennsaison eine Reihe von aerodynamischen Korrekturen vorgenommen werden und verschiedene Spoiler vorne, hinten und an der Seite angebracht werden. Die Original-Kunststoffkarosserie wurde von einer Spezialfirma in Reggio Emilia hergestellt. Der ausgestellte 312 P ist das letztgebaute Exemplar und wurde 1969 in Le Mans eingesetzt und anschliessend am 15. Dezember 1969 von Ferrari an das amerikanische North American Racing Team von Luigi Chinetti verkauft. Mike Parkes und Sam Posey fuhren damit am 1. Februar 1970 beim 24-Stunden-Rennen von Daytona auf den vierten Gesamtrang. Von 1982 bis 2007 war dieser 312 P bei einem Sammler an der US-Ostküste. Nach dem Verkauf in die Schweiz am 12. Juni 2007 wurde dieser extrem seltene Rennwagen von Grund auf restauriert und seither vom Engländer David Franklin in historischen Rennen pilotiert. Im August 2008 wurde 0872 auch beim Concours in Pebble Beach ausgestellt.





## 246 Dino GT Coupé, 1969

Chassisnummer 00566 (1969)  
Produktion 1969-1974  
Stückzahl 2'487  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Scaglietti  
Motor V6  
Hubraum 2.4 Liter  
Leistung 195 PS  
Radstand 234 cm  
Gewicht 1'080 kg  
Höchstgeschwindigkeit 235 km/h

Der Dino 206 GT wurde als Pininfarina-Stilstudie erstmals auf dem Pariser Salon 1965 als „Dino 206 GT Speciale“ gezeigt. Der Prototyp diente als Grundlage für die stilistische Gestaltung des späteren Serienmodells, das Ende 1968 in Produktion ging. Der Dino 246 GT wurde im März 1969 auf dem Genfer Auto-Salon als Nachfolgemodell des Dino 206 GT vorgestellt. Die Bezeichnung „246“ verweist auf die 2,4 Liter Hubraum und die sechs Zylinder des Motors. Äusserlich unterscheidet sich der Dino 246 GT vom Dino 206 GT vor allem durch die Tankdeckel-Klappe an der linken C-Säule. Der Radstand wuchs von 2280 auf 2340 mm. Während die Karosserie des Dino 206 GT vollständig aus Aluminium gefertigt wurde, waren die 246er Karosserien aus Stahl. Nur die Hauben und Türen der ersten 246er Serie (L-Serie) waren noch aus Aluminium. Der bei Fiat hergestellte 65°-V6-Motor besass jetzt einen Motorblock aus Gusseisen statt aus Aluminium und wuchs durch eine Erhöhung der Bohrung und des Hubs von 2.0 auf 2.4 Liter Hubraum. 1970 wurden die Rudge-Radverschlüsse zugunsten von fünf Radschrauben aufgegeben. Der Dino 246 wurde in drei verschiedenen Reihen (Typ L, M und E) gebaut, die sich hauptsächlich durch Modifikationen am Getriebe unterscheiden. Innerhalb dieser Baureihen gab es verschiedene Basisvarianten für Europa, die USA und England. Im Jahr 1973 lag der Neupreis für einen Dino 246 GT bei 46'300 Schweizer Franken.





## 365 GT 2+2, 1969

Chassisnummer 11567  
Produktion 1968-1971  
Stückzahl 801  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Scaglietti  
Motor V12  
Hubraum 4.4 Liter  
Leistung 320 PS  
Radstand 265 cm  
Gewicht 1'480 kg  
Höchstgeschwindigkeit 246 km/h



Viersitzige Ferrari mit zwei Türen waren spätestens seit der Einführung des 250 GTE 2+2 im Jahre 1960 beliebt und erfolgreich geworden. Nach dem 250 GTE 2+2 folgten der 330 GT 2+2. Am Automobilsalon Paris im Oktober 1967 zeigten Pininfarina und Ferrari dann den neuen 365 GT 2+2 mit 4.4 Liter-Motor (Typ 245) und unabhängiger Radaufhängung aller vier Räder. Pininfarinas Design erinnerte an den 500 Superfast, doch die Heckpartie glich mehr den Spezialkarosserien auf Basis des 330 GTC. Der Radstand blieb wie beim Typ 330 GT 2+2 bei 2,65 Metern. Neu gab es auch eine Servolenkung, sowie eine Klimaanlage die beim 365 GT 2+2 serienmässig mit dabei waren. Optional erhältlich waren die Borroni-Speichenräder. Von Ende 1967 bis Anfangs 1971 wurden 801 Exemplare gebaut. Das ausgestellte Fahrzeug ist die Nummer 120 der Serie und wurde neu lackiert in Celeste mit blauem Leder. Die Auslieferung erfolgte an den damaligen französischen Importeur Franco-Britannic Autos in Paris.

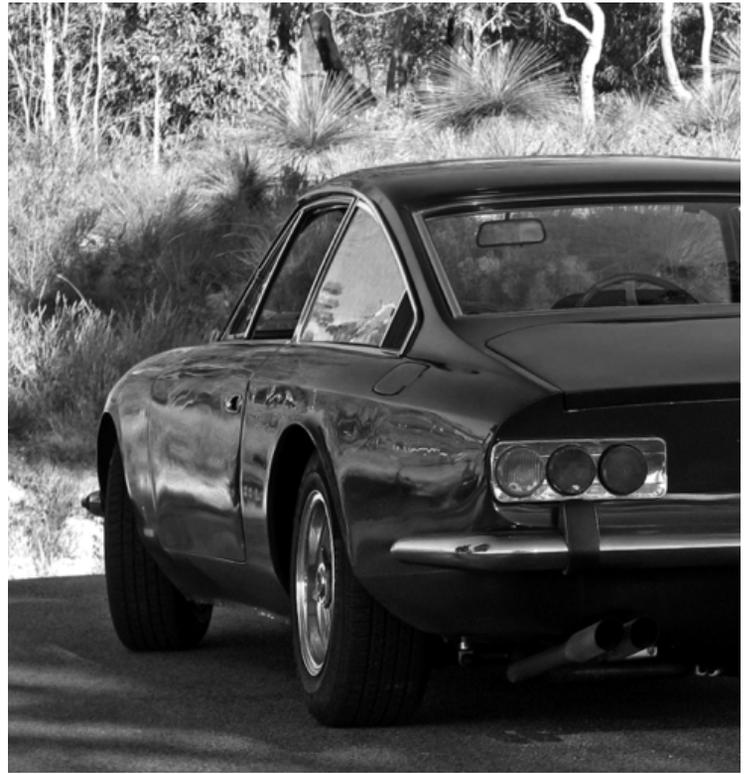








Maramella, 1965



## 365 GTB/4 Berlinetta Competizione, 1972

Chassisnummer 13855  
Produktion 1971-1973  
Stückzahl 15 (Werksfahrzeuge)  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Scaglietti  
Motor V12  
Hubraum 4.4 Liter  
Leistung 402 PS  
Radstand 240 cm  
Gewicht 1'200 kg  
Höchstgeschwindigkeit 296 km/h

Nachdem die 365 GTB/4 Berlinetta am Autosalon Paris im Oktober 1968 debütiert hatte ging es nicht lange, bis man mit dem "Daytona" auch Rennen fahren wollte. Für die Homologation in der Motorsportklasse Gruppe 4 waren mindestens 500 gebaute Exemplare nötig, eine Zahl die man in Maranello Ende August 1971 erreichte. Da die Importeure aus USA (Luigi Chinetti Motors und NART), Belgien (Garage Francorchamps SA), England (Maranello Concessionaires von Colonel Ronnie Hoare) und der Schweiz (Georges Filipinetti) grosses Interesse bekundeten, den Daytona in Rennen einzusetzen, baute man in der von Gaetano Florini in Modena geleiteten Kundendienstabteilung "Assistenza Clienti" eine Serie von 15 Renn-Daytonas. Damit fuhren die Teams teilweise sehr erfolgreich in der Tour de France, beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans, in Daytona und Sebring, Watkins Glen und Paris-Monthéry, Kyalami und Spa-Francorchamps, aber auch in einer langen Serie von Bergrennen (Nicolas Bühler in der Schweiz). Im Anschluss an die 15 Werks-Daytona Competizione wurden mehrere Strassen-Daytona nachträglich in Modena ebenfalls in Rennversionen umgebaut. Das ausgestellte Fahrzeug wurde ursprünglich als Strassenauto geboren und im November 1970 in der Farbe Amaranto nach Kanada ausgeliefert. Anfangs 1972 wurde das Auto vom US-Importeur Chinetti nach Italien verschifft und dort bei der Carrozzeria Auto Sport von Bachelli & Villa in Bastiglia bei Modena in eine Rennversion umgebaut. Im Juni 1972 setzte Chinetti's North American Racing Team (NART) diesen Daytona in Le Mans ein und die Fahrer Jean-Pierre Jarier und Claude Buchet belegten den sehr respektablen 9. Gesamtrang. Seit August 1997 ist der Competition Daytona in Schweizer Besitz und wurde seither auch regelmässig bei der Ferrari Historic Challenge bewegt.









N.A.R.T.

## 365 GTB/4 Berlinetta, 1972

Chassisnummer 15095  
Produktion 1969-1974  
Stückzahl 1'383  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Scaglietti  
Motor V12  
Hubraum 4.4 Liter  
Leistung 352 PS  
Radstand 240 cm  
Gewicht 1'200 kg  
Höchstgeschwindigkeit 280 km/h

Motorsportfans ist der Name Daytona bestens bekannt, ebenso den eingefleischten Ferraristi. Dies obwohl die Bezeichnung Daytona von Ferrari nicht offiziell für den Typ 365 GTB/4 Berlinetta verwendet wurde. Im Februar 1967 gewann Ferrari das berühmte 24-Stunden-Rennen von Daytona in Florida mit dem 330 P4. Im Herbst 1968 stellte das Werk aus Maranello den 365 GTB/4 auf dem Salon in Paris vor. Dies war der Nachfolger des 275 GTB/4. Schon sehr bald kursierte aber der Name Daytona für den neuen 365 GTB/4. Bertones Designer Marcello Gandini hatte den hinreissenden Lamborghini Miura entworfen, Maserati führte den Ghibli im Programm und nun musste Ferrari antworten. Carrozzeria Pininfarina designte die 365 GTB/4 Berlinetta mit dem 4.4-Liter-V12-Motor. Sehr schnell wurde dieses neue Ferrari-Modell zu einer Design-Ikone. Gebaut wurden die 365 GTB/4 von Ende 1968 bis 1974 und es entstanden mehr als 1'300 Exemplare. Dies zeigt auch auf, dass das Modell äusserst populär war. Der gezeigte Daytona wurde am 22. Februar 1972 im Werk fertiggestellt und im traditionellen Rosso Chiaro mit beigem Connolly-Lederinterieur gebaut. Die Auslieferung erfolgte an den Schweizer Importeur SAVAF (Société Anonyme pour la Vente des Automobiles Ferrari) in Genf.









## 365 GTC/4 Coupé, 1972

Chassisnummer 15129  
Produktion 1971-1973  
Stückzahl 500  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Pininfarina  
Motor V12  
Hubraum 4.4 Liter  
Leistung 340 PS  
Radstand 250 cm  
Gewicht 1'450 kg  
Höchstgeschwindigkeit 260 km/h





Auf dem Automobilsalon in Genf im März 1971 zeigte Ferrari erstmals den neuen 365 GTC/4. Auf dem Stand des Herstellers aus Maranello zeigte man ein GTC/4 Coupé in Elfenbein-Farbe und mit blauem Leder-Interieur. Wiederum war die Karosserie vom Hausdesigner Pininfarina gezeichnet worden und der Carrozziere aus Turin zeigte in Genf ebenfalls ein GTC/4 Coupé, jedoch in der neuen Farbe Blu Ribot und mit beigem Connolly-Lederinterieur. Optisch glich der neue 365 GTC/4 dem 365 GTB/4 "Daytona", der zur gleichen Zeit gebaut wurde. Motorenmässig war jedoch die Anordnung bei der Anbringung der Weber-Doppelvergaser, die nicht mehr senkrecht, sondern waagrecht montiert waren. Somit hatte der Motor wenige Zentimeter an Höhe verloren, was es Pininfarina erlaubte die Bauhöhe zu verringern und den Schwerpunkt zu senken. Die innenbelüfteten Scheibenbremsen stammten vom 365 GTB/4. Der Fahrzeug-Innenraum war nun grösser geworden und das Design des 365 GTC/4 Coupé war weniger aggressiv als dasjenige des Daytona. Praktisch alle Chromteile wurden eliminiert und vorne und hinten setzte Pininfarina mattschwarze

Kunststoff- und Metall-Stosstangen an. Nur gerade 500 Stück wurden gebaut, wovon ein grosser Teil in die USA geliefert wurde. Der im Pantheon gezeigte 365 GTC/4 wurde 1972 gebaut und in der Originalfarbe Grigio Argento (Farbcode 2.443.048) ausgeliefert. Diese Farbe war damals beim GTC/4 besonders populär, denn nicht weniger als 80 der insgesamt 500 gebauten Autos wurden in dieser Farbe lackiert. Das Interieur wurde in Nero Cogolo Connolly Leder ausgeführt. Dieser Ferrari ging neu an den Schweizer Importeur SAVAF (Société Anonyme pour la Vente des Automobiles Ferrari) in Genf. Es handelt sich um das 159. gebaute Exemplar und hat die Karosserienummer 117. Mehrere Jahrzehnte war dieses seltene Ferrari 365 GTC/4 Coupé im gleichen Besitz im Kanton Baselland. Es befindet sich nach wie vor im Originalzustand und wurde an verschiedenen Meetings des Ferrari Clubs bewegt, so u.a. auch auf der Rennstrecke von Dijon-Prenois im Juni 1986, auch wenn es sich natürlich um ein reines Strassenfahrzeug handelt. Die 365 GTC/4 gelten heute als stark unterbewertet.









## 246 Dino GTS, 1974

Chassisnummer 07158  
Produktion 1972-1974  
Stückzahl 1'274  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Scaglietti  
Motor V6  
Hubraum 2.4 Liter  
Leistung 195 PS  
Radstand 234 cm  
Gewicht 1'080 kg  
Höchstgeschwindigkeit 240 km/h

Enzo Ferrari's Sohn hiess Alfredo "Dino" Ferrari. Leider verstarb er viel zu früh bereits im Alter von 24 Jahren im Juni 1956. Comendatore Enzo Ferrari konnte den Tod seines erstgeborenen Sohnes lange nicht verkraften. Dino Ferrari hatte die V6-Motoren-Baureihe mitentwickelt und nur fünf Monate nach seinem Tod lief der Tipo 156 das erste Mal auf dem Prüfstand in Maranello. Der Motor wurde 1957 von Vittorio Jano fertig entwickelt und die Dino Rennwagen waren in den Jahren 1958 bis 1961 sehr erfolgreich. 1965 machte Ferrari den V6-Motor dann strassentauglich und es entstanden die wunderschönen Dino 206 GT mit 2-Liter Motor und Aluminium-Karosserie. Wenig später folgte der Dino 246 GT mit etwas längerem Radstand und 2.4 Liter Hubraum. Am Automobilsalon in Genf im März 1972 präsentierten Pininfarina und Ferrari dann den 246 GTS, den Spider mit der abnehmbaren Dachpartie. Die Dino 264 GT und GTS wurden bis anfangs 1974 gebaut und waren ausserordentlich populär, wohl auch wegen des äusserst attraktiven Designs mit den tollen Rundungen werden sie manchmal als Baby-P4 bezeichnet. Zur grossen Popularität der Dino 246 beigetragen hat sicher auch die Fernsehserie "Die Zwei" mit Roger Moore (als "Brett Sinclair" im gelben Aston Martin DBS) und Tony Curtis (als "Danny Wilde") im roten Dino 246 GT. Der hier gezeigte Dino 246 GTS im Pantheon Muttenz wurde am 19. September 1973 im Ferrari-Werk in Maranello fertiggestellt und original in der silbergrauen Farbe Argento Metallizzato 106-E-1 mit schwarzem Lederinterieur Nero 161 an den italienischen Händler Motor S.a.s. in Rom und Bologna ausgeliefert. Total wurden 1'274 Stück vom 246 Dino GTS Spider gebaut, der Neupreis in der Schweiz betrug 49'500 Franken im Jahr 1974.







Carrozzeria Scaglietti, Via Emilia Est, Modena, 1970



## 365 GT4 Berlinetta Boxer, 1975

Chassisnummer 18641  
Produktion 1974-1976  
Stückzahl 387  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Scaglietti  
Motor 12 Zylinder Boxer  
Hubraum 4.4 Liter  
Leistung 380 PS  
Radstand 250 cm  
Gewicht 1'120 kg  
Höchstgeschwindigkeit 302 km/h

Im Jahr 1971 wurde der Prototyp des 365 GT4 Berlinetta Boxer am Salon Turin präsentiert. Das neue Auto, Nachfolger der populären Frontmotor-365 GTB/4 Berlinetta (Daytona) zeigte erhebliche Ähnlichkeiten mit dem 1968 vorgestellten Ferrari P6. Der Ferrari 365 GT4 BB hat eine Aluminium-Karosserie, aber die Stossstangen waren aus Kunststoff und der Rohrrahmen aus Stahlblech. Erst gegen Ende 1973 begann die Serienproduktion des 365 GT4 BB, nachdem die Produktion des klassischen 365 GTB/4 auslief. Die Berlinetta Boxer hatte einen 4.4-Liter-Flachmotor mit Zylinderblöcken aus Silumin. Der 12-Zylinder-Boxer-Motor hatte den Vorteil der niedrigen Bauhöhe, was sich sowohl auf die Aerodynamik und das Design, als auch auf den tieferen Schwerpunkt positiv auswirkte. Gegenüber dem Vorgängermodell Daytona war der 365 GT4 BB wie von einem anderen Stern und sah eher aus wie ein Prototyp. Zwischen 1973 und 1976 entstanden lediglich 387 Exemplare. Auch Dr. Peter Schetty aus Basel, damals Ferrari-Rennleiter, besass einen 365 GT4 BB, ebenso Niki Lauda, der Ferrari-Formel-1-Weltmeister von 1975 und 1977. Der ausgestellte BB wurde am 8. September 1975 fertiggestellt, es handelt sich um den 349. gebauten Wagen, also eines der letzten Exemplare. Ausgeliefert in Originalfarbe Argento Metallizzato an die belgische Garage Francorchamps SA von Jacques Swaters. Später kam dieser 365 GT4 BB von Belgien nach Holland und dann in die Schweiz. Im 1976 betrug der Neupreis einer 365 GT4 Berlinetta Boxer 99'500 Schweizer Franken. Ein Jahr danach erschien der Nachfolger 512 BB mit dem 5-Liter-Motor auf den Markt.





FERRARI





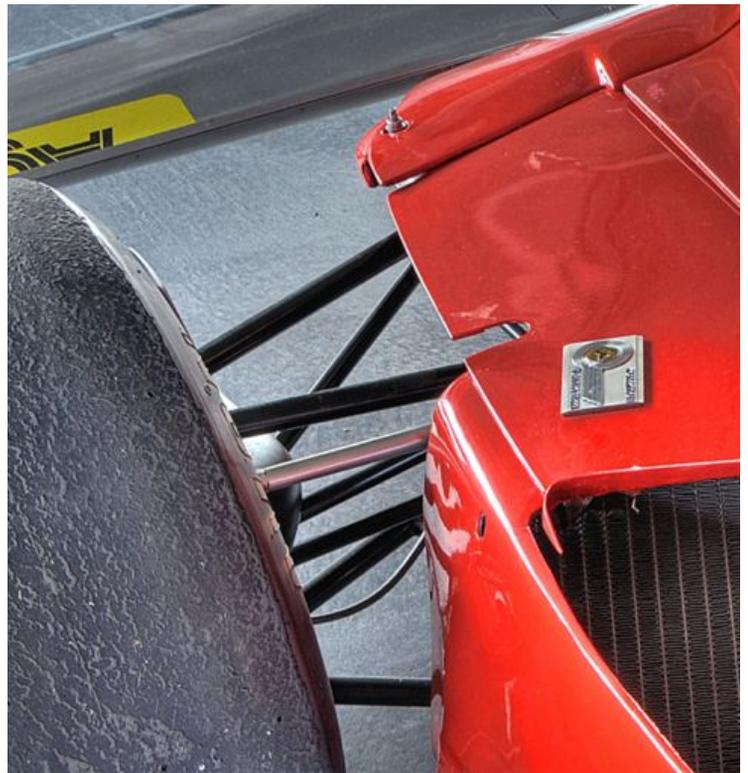
## 312 T2 Formel 1, 1975-1977

Chassisnummer 025  
Produktion 1975-1977  
Stückzahl 7  
Gezeichnet von Ferrari  
Karosseriebauer Ferrari  
Motor 12 Zylinder  
Hubraum 3 Liter  
Leistung 500 PS  
Radstand 256 cm  
Gewicht 592 kg  
Höchstgeschwindigkeit 320 km/h

Die Scuderia Ferrari setzte den 312 T2 Formel 1 von 1976 bis 1978 in der Weltmeisterschaft ein. Nachdem die FIA das Reglement für die Saison 1976 geändert hatte, wurden die Ferrari 312 T angepasst und ab dem Grand Prix Spanien als 312 T2 eingesetzt. Die Monoposti verloren die Lufthutzen über dem Cockpit und bekamen dafür grössere Cockpitöffnungen. Aufhängungen, Getriebe und der 12-Zylinder-Motor wurden völlig überarbeitet. Ferrari experimentierte bei den Testfahrten mit einer De-Dion-Hinterradaufhängung, die im Rennen aber nicht zum Einsatz kam. Der 312 T2 war das Topauto der Saison 1976 und Niki Lauda hatte einen tollen Vorsprung in der Fahrerweltmeisterschaft, bevor er beim Grand Prix Deutschland am Nürburgring seinen Unfall erlitt. Als Ersatzmann für Lauda kam der Argentinier Carlos Reutemann ins Team, da Ferrari von der Genesung des Österreichers nicht überzeugt war. Aber schon 42 Tage nach seinem Unfall startete Lauda beim Grossen Preis von Italien und wurde Vierter. Die Fahrerweltmeisterschaft verlor Lauda, weil er beim letzten Rennen in Japan im strömenden Regen aufgab. Der Konstrukteurspokal war der Scuderia aber nicht zu nehmen. 1977 trat Ferrari mit dem fast unveränderten 312 T2 und der Fahrerpaarung Lauda/Reutemann in der Weltmeisterschaft an. Lauda wurde mit dem 312 T2 zum zweiten Mal Formel-1-Weltmeister. Der 312 T2 wurde auch 1978 bei den beiden ersten Grand-Prix-Rennen eingesetzt. Reutemann gewann den Grossen Preis von Brasilien, das letzte Rennen des 312 T2, der danach durch den Ferrari 312 T3 ersetzt wurde. Der ausgestellte Wagen ist der Prototyp und wurde am 25. Oktober 1975 fertiggebaut. Niki Lauda, Clay Regazzoni und Carlos Reutemann fuhren dieses Chassis zwischen März und September 1976. Später kaufte ein Bijoutier aus Vicenza diesen Formel-1-Rennwagen von Ferrari und seit Juli 1988 ist der rote Renner in der Schweizer Turning Wheels Collection.







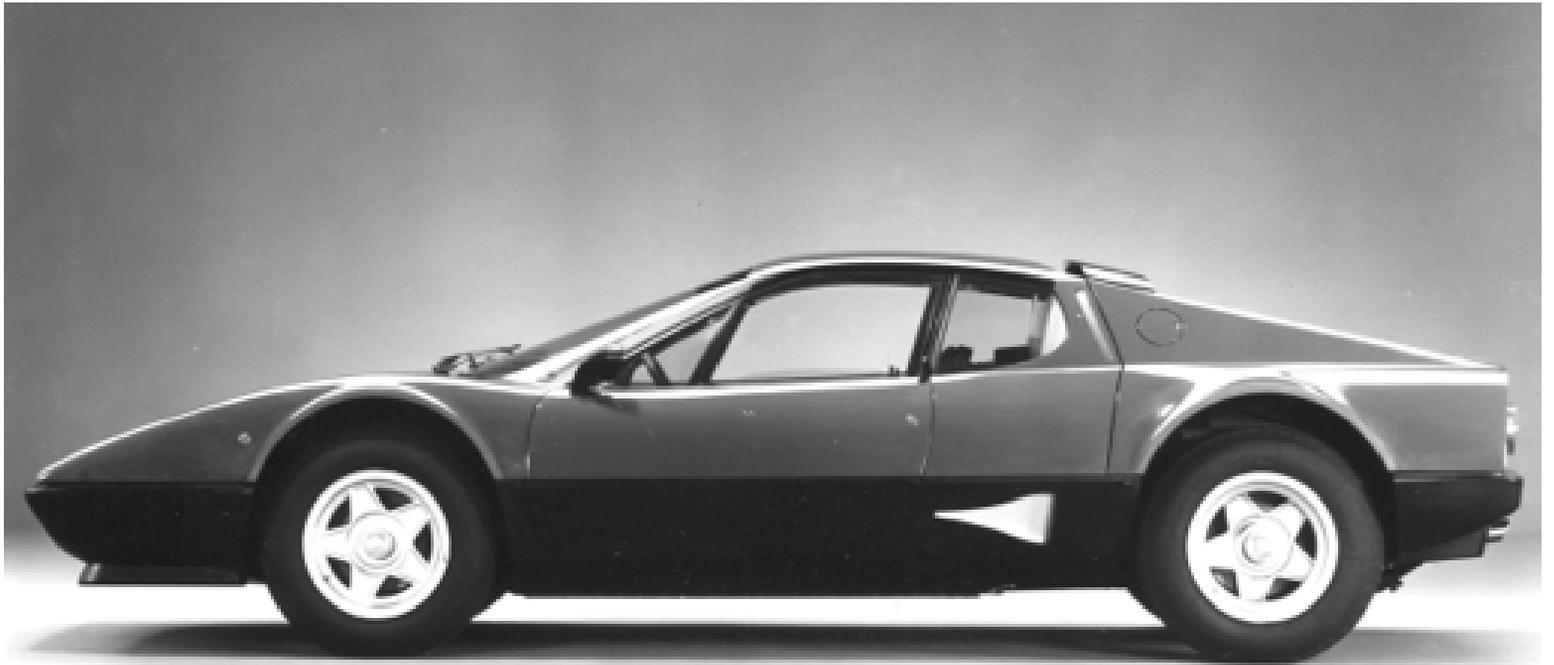


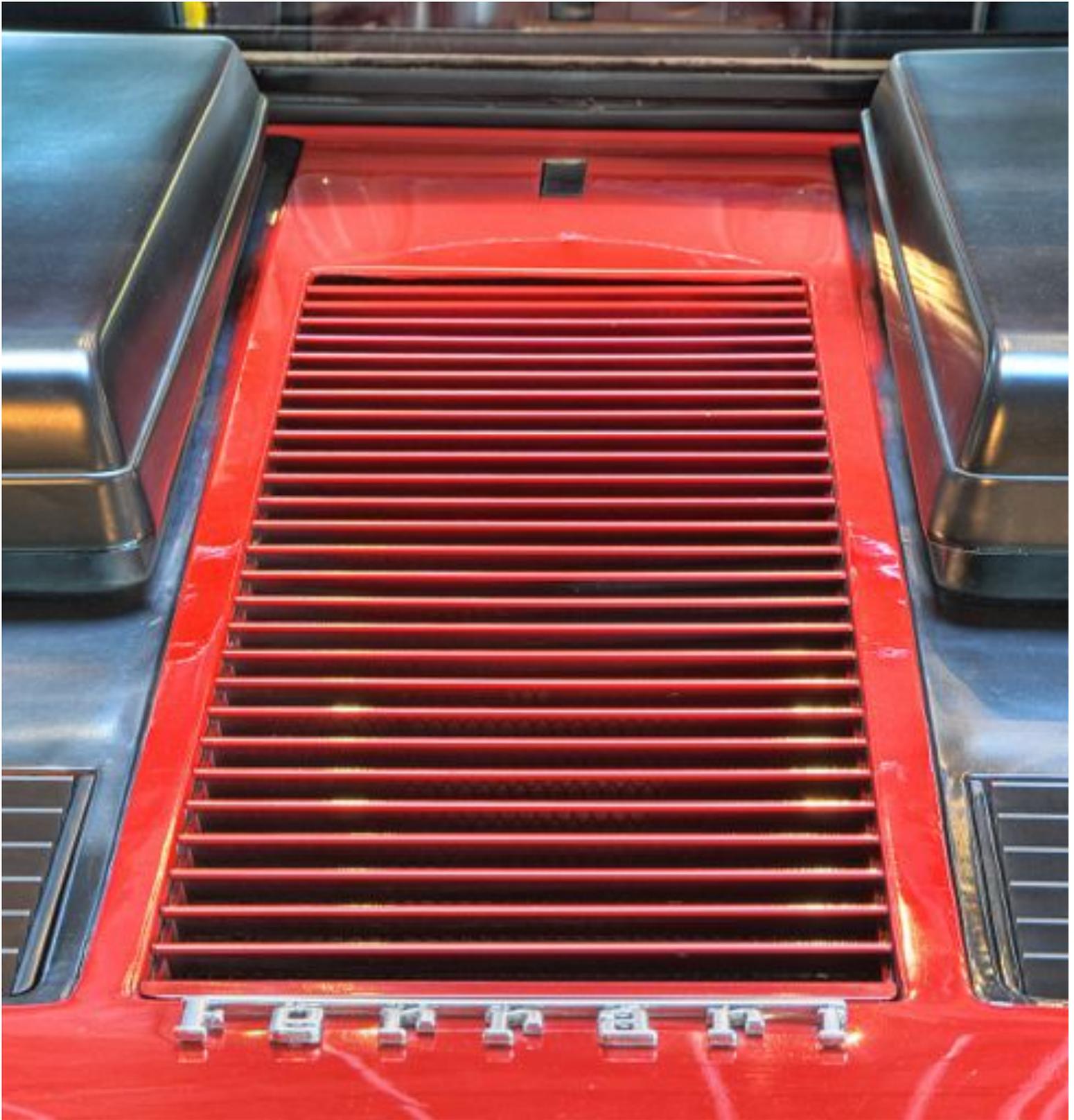
## 512 BB, 1980

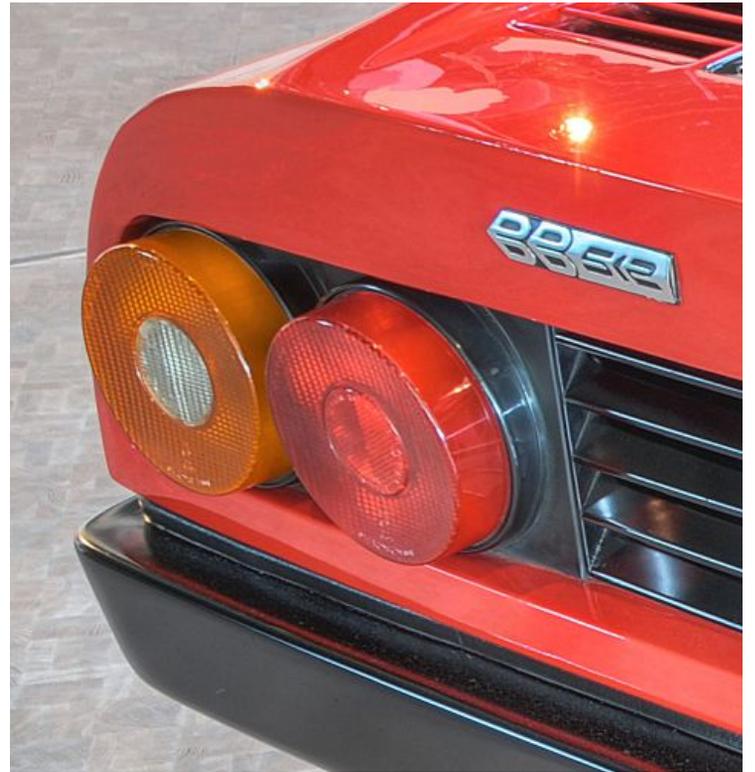
Chassisnummer 33513  
Produktion 1976-1981  
Stückzahl 929  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Scaglietti  
Motor 12 Zylinder Flachmotor  
Hubraum 5 Liter  
Leistung 360 PS  
Radstand 250 cm  
Gewicht 1'515 kg  
Höchstgeschwindigkeit 283 km/h

Nach dem Bau des 365 GT4 Berlinetta Boxer (zwischen 1973 und 1975) stellte Ferrari auf dem Automobilsalon in Paris im Oktober 1976 das Nachfolgermodell vor: den 512 BB. Diese Bezeichnung steht für 5 Liter und 12 Zylinder-Motor. Aufgrund einer erweiterten Bohrung und einer neuen Kurbelwelle hatte sich der Hubraum nun auf fast 5 Liter erhöht. Neue Michelin XWX Pneus auf 9-Zoll-Felgen wurden montiert, was um 2 cm verbreiterte Radausschnitte gegenüber dem Vorgängermodell ausmachte. Die Heckpartie wurde etwas länger, aber auch die Front mit einem grösseren Spoiler wurde weiter optimiert. Anstelle der sechs Heckleuchten und der sechs Auspuffrohre gab es nun nur noch vier Stück. Wie schon beim 365 GT4 BB (mit 4.4 Liter Motor) plante Ferrari auch beim 512 BB (5-Liter) keinen Rennwagen zu bauen. Aber die Importeure in USA, Frankreich und Belgien liessen bei Pininfarina und in der Kundendienst-Abteilung Assistenza Clienti von Gaetano Florini in Modena eine Serie von Rennversion auf Basis des 512 BB bauen. Die Vergaserversion des 512 BB Strassenfahrzeugs entstand in lediglich 929 Exemplaren, das Modell wurde dann im Jahr 1981 vom 512 BBi mit dem Einspritzmotor abgelöst.





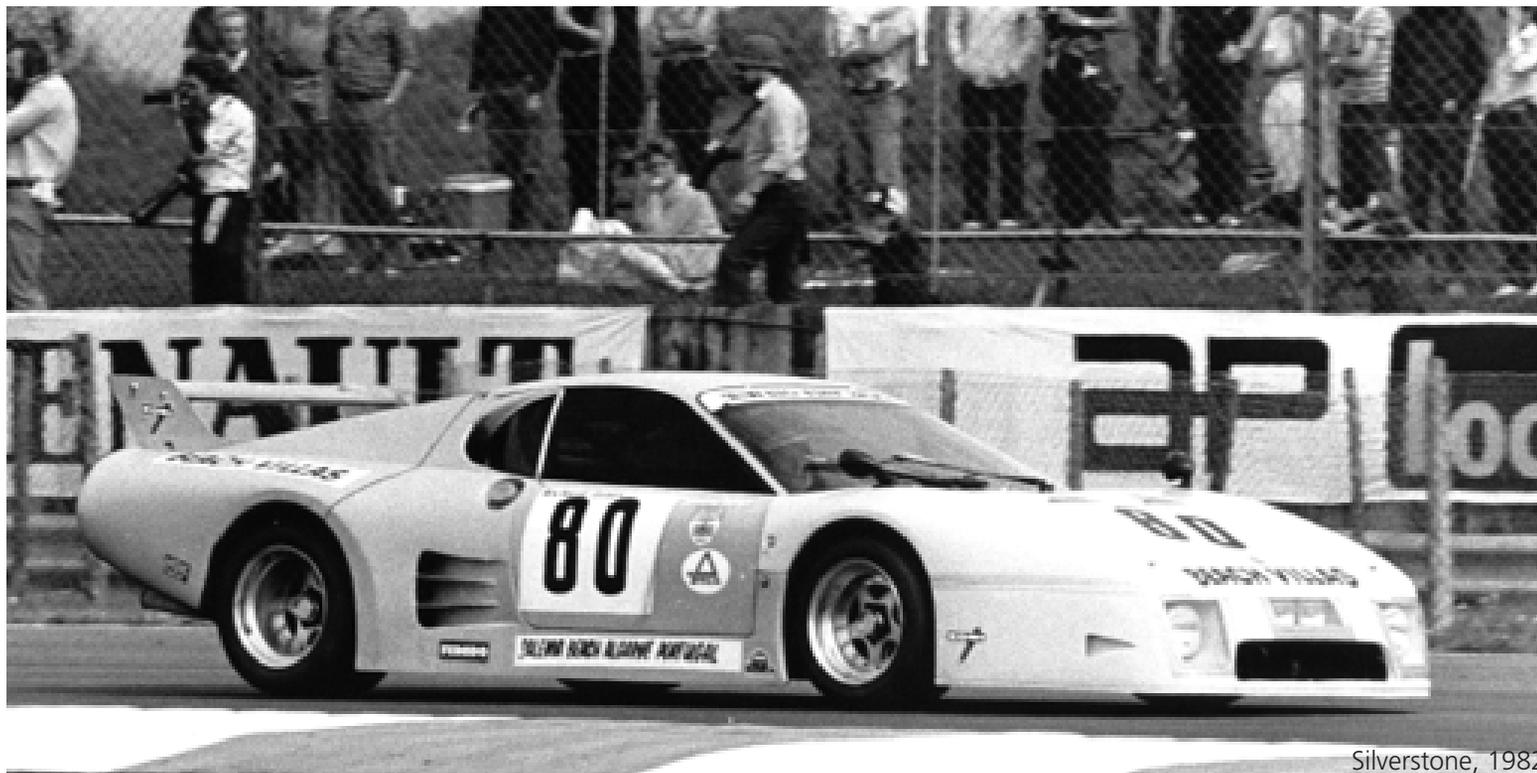




## 512 BB LM, 1980

Chassisnummer 35523 (1980)  
Produktion 1979-1981  
Stückzahl 29  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Pininfarina  
Motor 12 Zylinder 180 Grad ("Boxer")  
Hubraum 5 Liter  
Leistung 470 PS  
Radstand 250 cm  
Gewicht 1'070 kg  
Höchstgeschwindigkeit 306 km/h

Es war nur eine Frage der Zeit, bis Ferrari auch vom Berlinetta Boxer eine Rennversion baute. Das Debut fand im Januar 1975 in Daytona statt, als Luigi Chinettis North American Racing Team (NART) einen 365 GT4 BB im Rennen einsetzte. Für Le Mans 1978 baute Ferraris Assistenza Clienti in Modena, unter Führung von Gaetano Florini, mehrere 5-Liter BB als Rennversion, diesmal für die Charles Pozzi SA in Paris. Im Winter 1978 wurde dann eine neu karosserierte Rennversion des 512 BB LM gesichtet. Pininfarina hatte im Windkanal in Grugliasco bei Turin die Silhouette Karosserie entworfen. Auf dem Daytona Speedway im 1979 gab es aber wegen Reifenschäden grosse Probleme. Nebst dem NART und Pozzi waren auch die Teams der italienischen Scuderia Bellancauto, der belgischen Ecurie Francorchamps, des englischen Rosso Racing, der amerikanischen Prancing Horse Farm sowie eine Reihe von Privatiers mit den 512 BB LM sehr aktiv. Total wurden nur 29 Exemplare gebaut, der ausgestellte weisse 512 BB LM ging neu an den Engländer Simon Phillips, Mike Salmon bestritt damit Rennen.



Silverstone, 1982



Ferrari







Le Mans, 2010

## 288 GTO, 1984

Chassisnummer 54227 (1984)  
Produktion 1984-1985  
Stückzahl 272  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Scaglietti  
Motor V8 Turbo  
Hubraum 2.8 Liter  
Leistung 400 PS  
Radstand 245 cm  
Gewicht 1'160 kg  
Höchstgeschwindigkeit 305 km/h

Zweiundzwanzig Jahre nach dem Bau des 250 GTO verwendete Ferrari erneut das berühmte Kürzel „GTO“ für die Namensgebung eines seiner Modelle. Am 28. Februar 1984, auf dem Automobilsalon in Genf, stellte Ferrari den 288 GTO vor. Der Vorgänger des F40 war mit seinem 400 PS starken Biturbo-Achtzylinder Motor der schnellste Strassensportwagen der Welt (Höchstgeschwindigkeit 305 km/h). Ferrari verkündete, dass die GTO-Auflage auf die zur Homologation in der Gruppe B notwendigen 200 Exemplare beschränkt bleiben soll. Ferner sollten 20 Modelle eines sogenannten Evoluzione entstehen, bestimmt für private Rennteams, da das Werk den GTO nicht offiziell bei Wettbewerben einsetzen will. Die Zusatzzahl 288 in der Modellbezeichnung weist auf die 2,8 Liter Hubraum und acht Zylinder hin. Pininfarina zeichnete erneut das Kleid für den neuen Ferrari, der einem langgestreckten 328 GTB ähnelt, sechs Zentimeter länger, aber ganze 19 cm breiter und auf einem von 234 auf 245 cm erweiterten Radstand ruhend. Die veränderten Proportionen sorgten für eine eindrucksvolle Aggressivität, der 288 GTO kauert breit und satt auf der Strasse. Hintergrund ist jedoch das mechanische Layout mit dem längs statt quer eingebauten V8 Biturbo-Motor mit den japanischen IHI-Ladern. Aufgrund der ausserordentlichen Nachfrage nach dem 288 GTO baute man in Maranello dann anstatt 200 sogar 272 Exemplare, aber aus dem Einsatz in der Gruppe B wurde nichts. Der ausgestellte 288 GTO wurde im Frühling 1985 an den damaligen offiziellen Ferrari-Händler Garage Bruno Frey in Horw bei Luzern ausgeliefert. Der Neupreis betrug offiziell 203'000 Schweizer Franken, doch war die Serie von Anfang an vollständig ausverkauft.









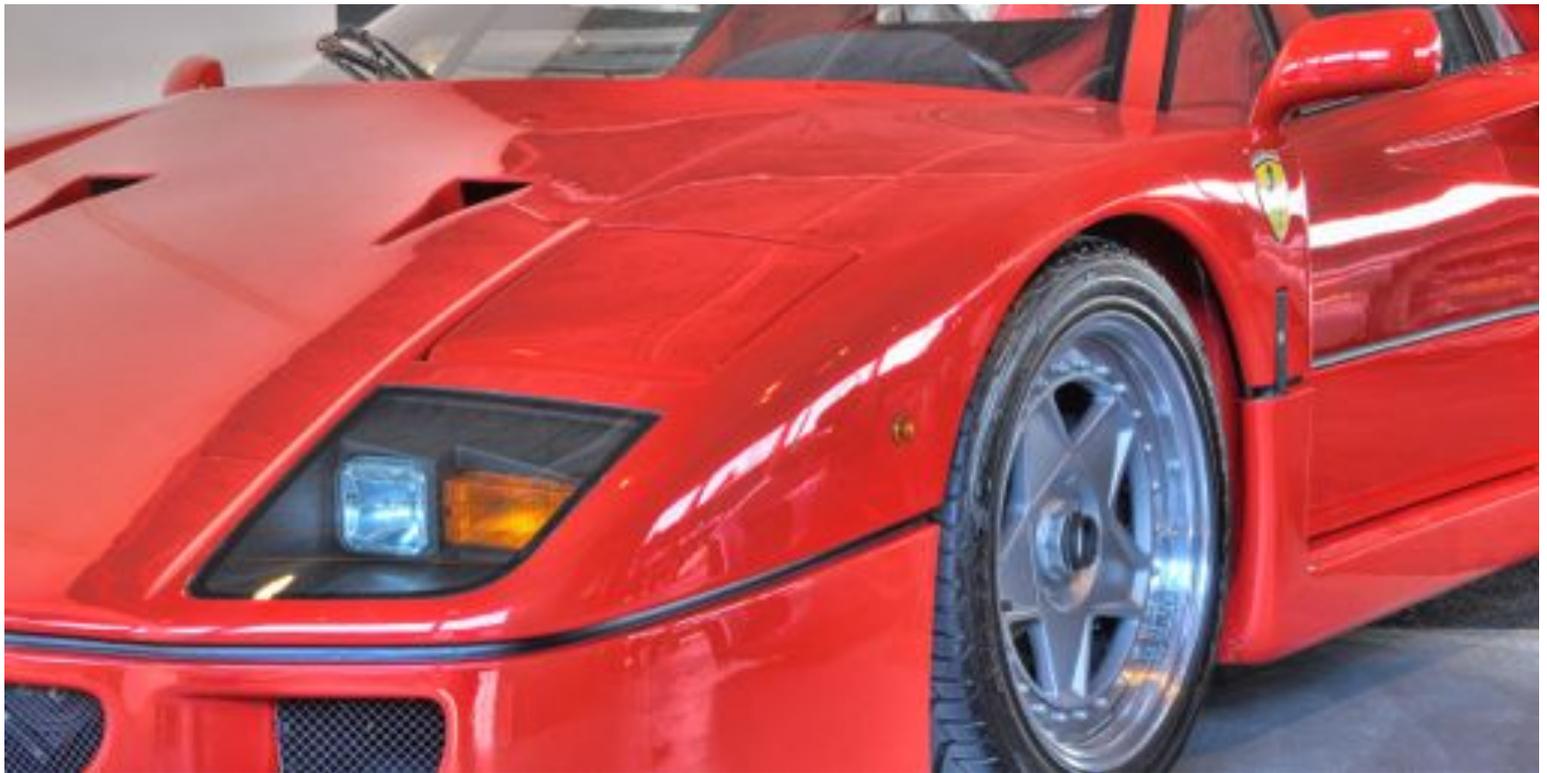
## F40, 1990

Chassisnummer 91491  
Produktion 1987-1992  
Stückzahl 1'315  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Scaglietti  
Motor V8 Turbo  
Hubraum 2'936 ccm  
Leistung 478 PS  
Radstand 245 cm  
Gewicht 1'235 kg  
Höchstgeschwindigkeit 324 km/h

„Effe quaranta“ sagen die Italiener für eines der spektakulärsten Supercars und vielleicht den berühmtesten Ferrari aller Zeiten, der je gebaut wurde. Am Dienstag, 21. Juli 1987, präsentierte der 89jährige Commendatore Enzo Ferrari den Ferrari F40 im Centro Civico in Maranello einer staunenden Öffentlichkeit: Ein strassentauglicher Rennwagen mit extremer Leistung und einem herausragenden Heckflügel wie bei einem Rennwagen für Le Mans. Auf Komfort wurde weitgehend verzichtet und konsequent wurde auf die Dynamik des Fahrens geachtet. Der auf den 288 GTO folgende F40 war ein neuer Höhepunkt in der an Superlativen reichen Ferrari-Geschichte. Vierzig Jahre zuvor, im März 1947, wurde der Ferrari 125 S vorgestellt. Enzo Ferrari sagte bei der Weltpremiere des F40, dass moderne Technologie immer noch untrennbar mit dem Namen Ferrari verbunden ist und deshalb beschlossen wurde, den neuen Sportwagen F40 zu nennen. Diese Namensgebung ging auch auf einen Vorschlag des italienischen Journalisten Gino Rancati zurück. Für das ausserordentlich extreme Erscheinungsbild des F40 verantwortlich war erneut Pininfarina in Turin. Das Herz des F40 ist ein Achtzylinder-Turbomotor mit einem gewaltigen Leistungspotenzial von 478 PS bei 7000/min. An diesem Dienstag in Maranello war es das letzte Mal, dass Enzo Ferrari einen Ferrari präsentierte, ein Jahr danach, im August 1988, verstarb er 90jährig in Modena. Vom Ferrari F40 wurden bis 1992 mehr als 1'300 Stück gebaut. Der offizielle Verkaufspreis in der Schweiz betrug 421'000 Franken.









## F40 Le Mans, 1990

Chassisnummer 97881  
Produktion 1988-1993  
Stückzahl 19 (Originalfahrzeuge)  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Michelotto  
Motor V8 Turbo  
Hubraum 2'855 ccm  
Leistung 700 PS  
Radstand 245 cm  
Gewicht 1'050 kg  
Höchstgeschwindigkeit 367 km/h

Der F40 LM ist die Rennversion des 1987 vorgestellten Strassen-F40, wobei die Bezeichnung LM für Le Mans steht. Bereits im Sommer 1988, wurden die ersten F40 LM getestet. Auf Initiative des französischen Ferrari-Importeurs Charles Pozzi SA, dessen Chef Daniel Marin sowie mit Hilfe der Officine Giuliano Michelotto in Padua und F40 LM-Projektleiter Luigi Dindo, wurden einige wenige F40 Le Mans für die IMSA Rennserie in den USA gebaut. Natürlich basierte der F40 LM auf dem 288 GTO Evoluzione. Bereits am 14. Oktober 1989 fand der erste Renneinsatz eines F40 LM in Laguna Seca statt, wobei der Franzose Jean Alesi vom zweiten Startplatz auf den dritten Platz fuhr. Es folgten das 2-Stunden-Rennen von Del Mar mit Jean-Pierre Jabouille und 1990 dann weitere sechs Rennen in Topeka, Mid-Ohio, Mosport, Road America, Watkins Glen und Lime Rock. Total wurden nur 19 Stück dieses Rennwagens gebaut. Der ausgestellte F40 LM ist eine GTC Version und wurde am 8. Juni 1993 nach Jackson, Mississippi ausgeliefert. Über Australien und Kalifornien gelangte dieser F40 LM, das 16. gebaute Exemplar, später nach Frankreich.









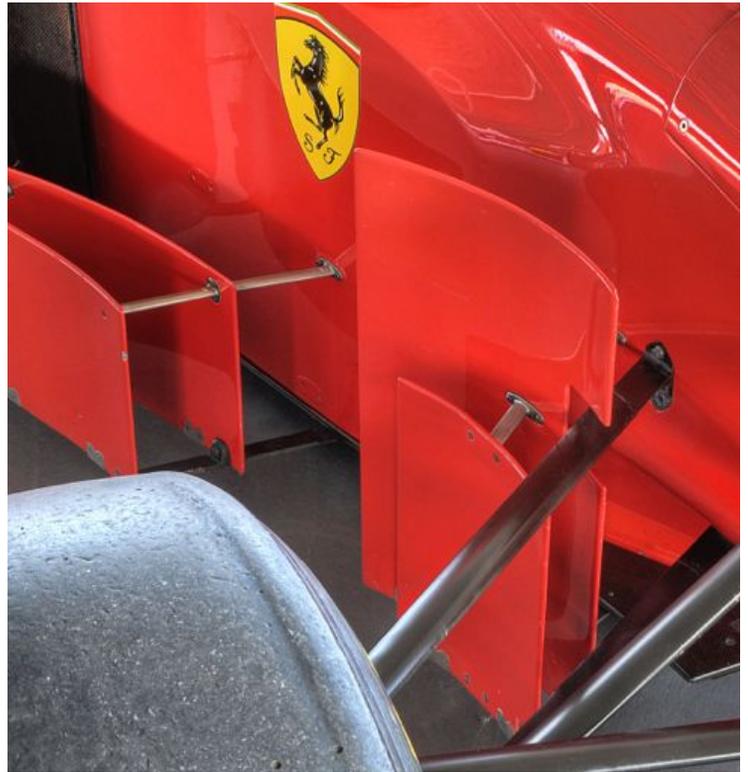
## 412 T1, 1994

Chassisnummer 149  
Produktion 1994  
Stückzahl 7  
Gezeichnet von Ferrari  
Karosseriebauer Ferrari  
Motor V12 65 Grad  
Hubraum 3.5 Liter  
Leistung 780 bis 820 PS  
Radstand 295 cm  
Gewicht 505 kg  
Höchstgeschwindigkeit über 350 km/h

Für die Formel-1-Weltmeisterschaft 1994 entwarf Ferrari den 412 T1 und präsentierte das neue Auto am Mittwoch, 2. Februar 1994, in der Galleria Ferrari in Maranello der Weltöffentlichkeit. Zugewen waren nebst Präsident Luca Cordero di Montezemolo auch Chefentwickler John Barnard, Team Manager Jean Todt, Technikdirektor Valerio Bianchi, Motorenchef Claudio Lombardi, sowie die drei Fahrer Gerhard Berger, Jean Alesi und Nicola Larini. Wenige Tage danach, am Sonntag, 6. Februar 1994, fuhr das Auto erstmals Testrunden auf der hauseigenen Piste von Fiorano. Die Arbeiten im Windtunnel waren in Southampton, England, ausgeführt worden. Ein komplett neues Getriebe war gebaut worden und der 12-Zylinder-Motor, bekannt als E4 A94, Projektnummer 041, war eine Weiterentwicklung des Vorjahresmodells. Neu konnte er bis auf 14'750 Umdrehungen pro Minute getrieben werden, was einem Zuwachs von etwa 250 Umdrehungen gegenüber der 1993er Version ausmachte. Die Leistung lag bei rund 780 PS. Ab Imola kam der modifizierte Motor des Typs 043 zum Einsatz und leistete über 800 PS. Das Gewicht des 412 T1 lag bei 505 kg. Insgesamt wurden sieben Exemplare für die Saison 1994 gebaut. Der gezeigte Wagen ist der erstgebaute und wurde immer als Muletto, also als Trainings- und Reservewagen eingesetzt.









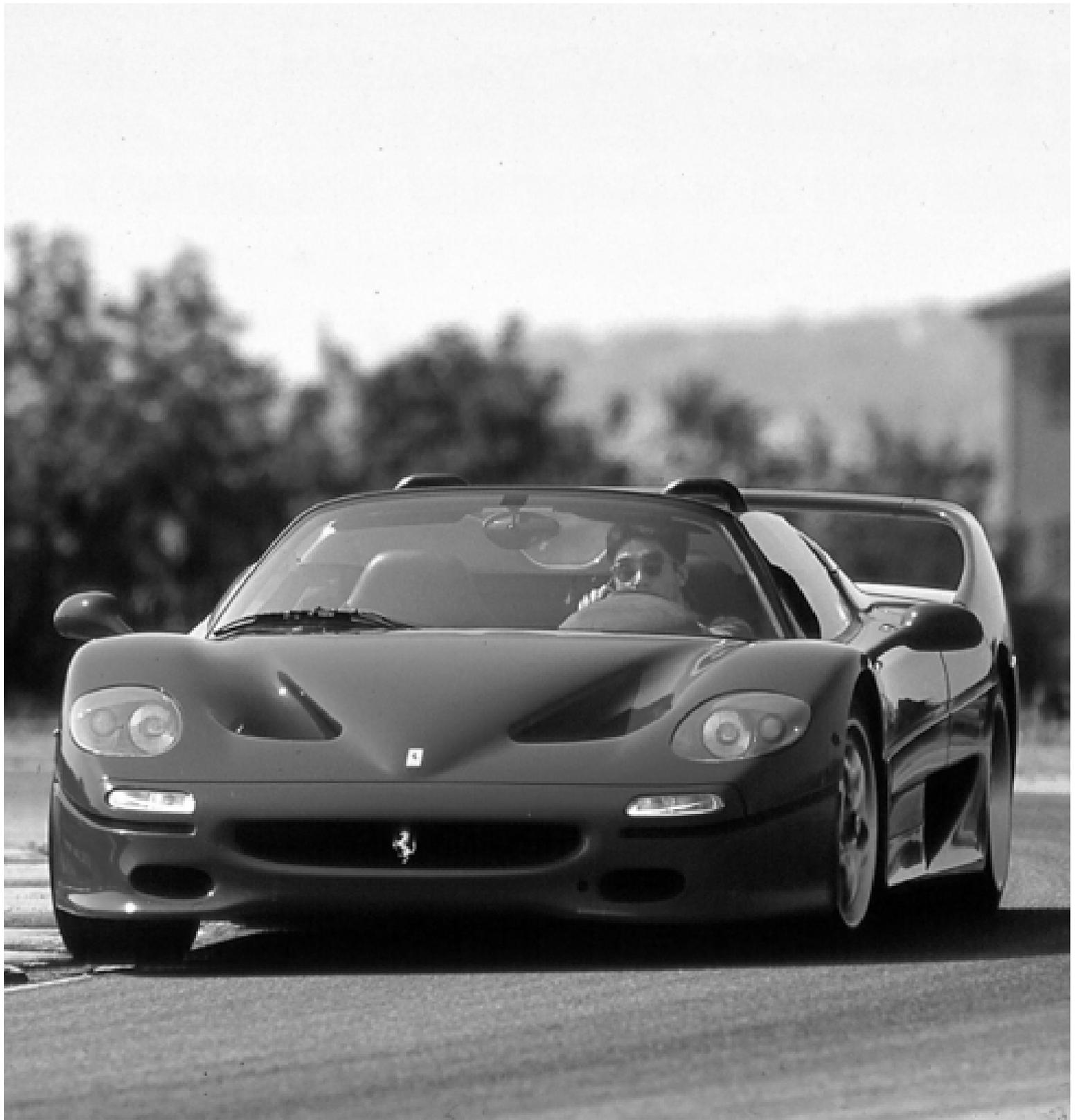
## F50, 1995

Chassisnummer 106685  
Produktion 1995-1997  
Stückzahl 349  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Scaglietti  
Motor V12  
Hubraum 4.7 Liter  
Leistung 520 PS  
Radstand 258 cm  
Gewicht 1'230 kg  
Höchstgeschwindigkeit 325 km/h

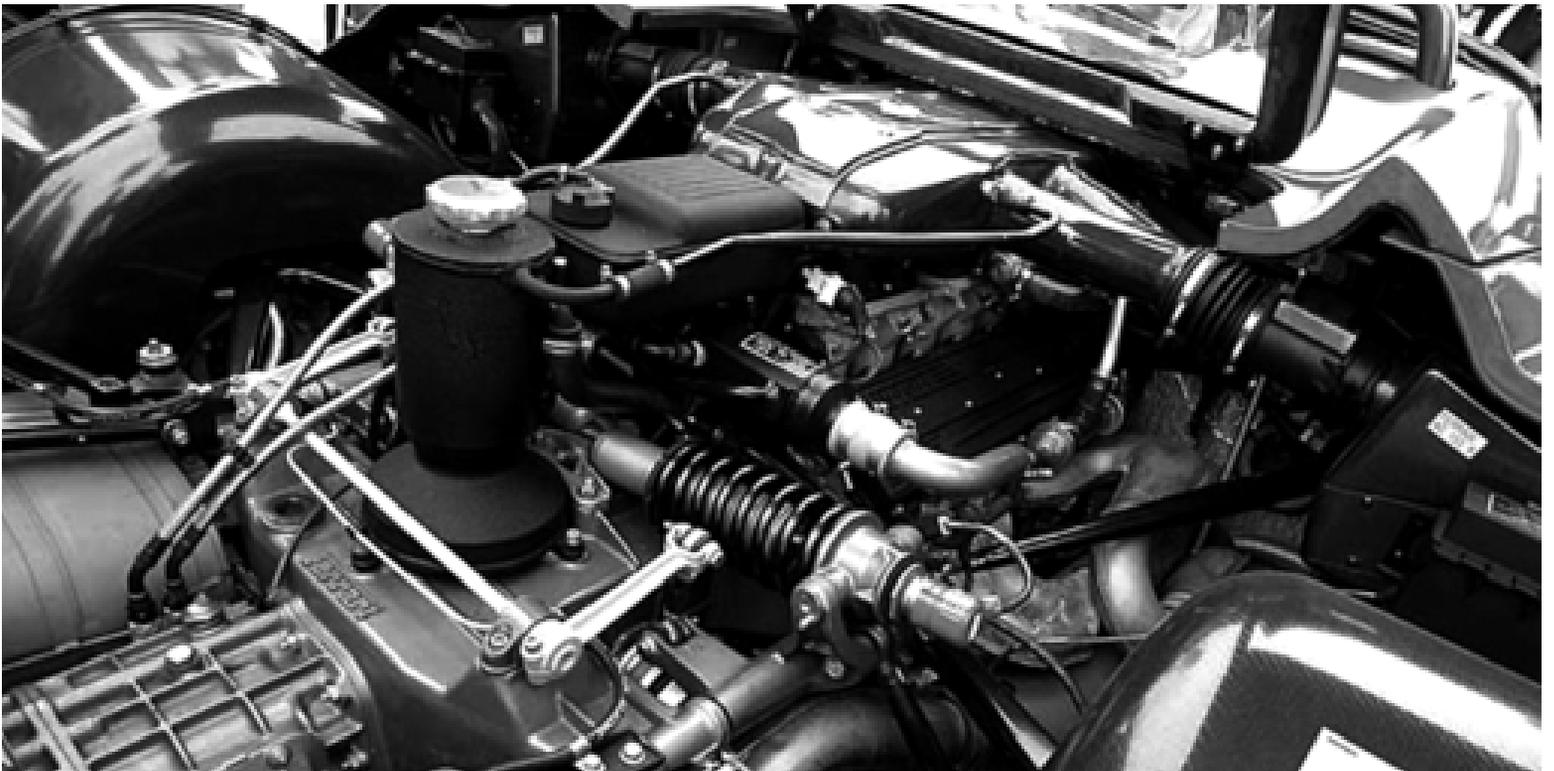


Technisch gesehen ist der F50 ein Ableger des Formel 1 Ferrari von 1990. Wie der Monoposto aus jener Zeit hat auch der F50 ein Kohlefaserchassis und einen voll tragenden Zwölfzylinder, an dem die gesamte Kraftübertragung und die Hinterachse befestigt sind. Sein 4.7-Liter grosser Motor hat Titanpleuel, fünf Ventile pro Zylinder und leistet bei 8'500 Touren stolze 520 PS. Mit einer Literleistung von 111 PS ist der spezifisch stärkste Saugmotor in einem Serienauto. Pure Formel-1-Technik prägt auch das mit Pushrod-Radaufhängungen ausgerüstete Fahrwerk und die Karosserie, welche mit einem glattflächigen Unterboden und dem spektakulären Heckspoiler aerodynamischen Abtrieb erzeugt. Nur 349 Stück wurden gebaut, das ausgestellte Exemplar ist die Nummer 238 dieser Serie. Die Originalfarbe ist das traditionelle Giallo Modena. Der Neupreis betrug 375'000 ECU, die Weltpremiere war am Automobilsalon in Genf im März 1995.









## F2003 GA Formel 1, 2003

Chassisnummer N 89  
Produktion 2003  
Stückzahl 8 (Werksfahrzeuge)  
Gezeichnet von Ferrari  
Karosseriebauer Ferrari  
Motor V10  
Hubraum 3 Liter  
Leistung 920 PS  
Radstand 310 cm  
Gewicht 525 kg  
Höchstgeschwindigkeit über 350 km/h

Der F2003-GA ist der 49. gebaute Monoposto, der von Ferrari für die Formel-1-Weltmeisterschaft gebaut wurde. Die Zusatzbezeichnung "GA" bezieht sich auf den kurz zuvor verstorbenen FIAT und Ferrari Eigentümer Avvocato Gianni Agnelli aus Turin. Das Grundkonzept des F2003 GA blieb gegenüber dem Vorjahresmodell F2002 unverändert. Besondere Beachtung wurde hingegen der Verbesserung der Aerodynamik sowie auch einem tieferen Schwerpunkt geschenkt. Alle Teile des Formel-1 wurden für die Saison 2003 überarbeitet um die maximale Leistung aus dem neuen Typ 052-Motor und den Bridgestone Rennreifen herauszuholen. Das Chassis wurde neu designt und weiteres Gewicht eingespart. Die Karosserie, Kühler, Auspuff-Führung und das gesamte Heck wurden neu entworfen, was zu einer verbesserten Aerodynamik führte. Auch das sequentielle Getriebe wurde neu gezeichnet und in Titan gegossen, mit sieben Gängen (plus Rückwärtsgang), es funktioniert elektrohydraulisch. Gemäss dem aktuellen Trend in der Formel 1 wurden die Auspuffrohre höher gelegt, wie auch bereits beim Vorjahresmodell geschehen. In der Saison 2003 gewann die Scuderia Ferrari insgesamt acht Formel 1-Rennen, davon entfielen sechs auf Michael Schumacher und zwei auf Rubens Barrichello. Schumacher wurden denn auch im 2003 Formel-1-Weltmeister.





Ferrari  
MANUFACTURED BY FERRARI  
AUTOMOBILI MODENA ITALY  
F2003GA/R16

MOMO

FERRARI

N

OV

LOC1

Bf

F

TC

RADIO

OC2

Bo

REVL

OVINN

REV

SC





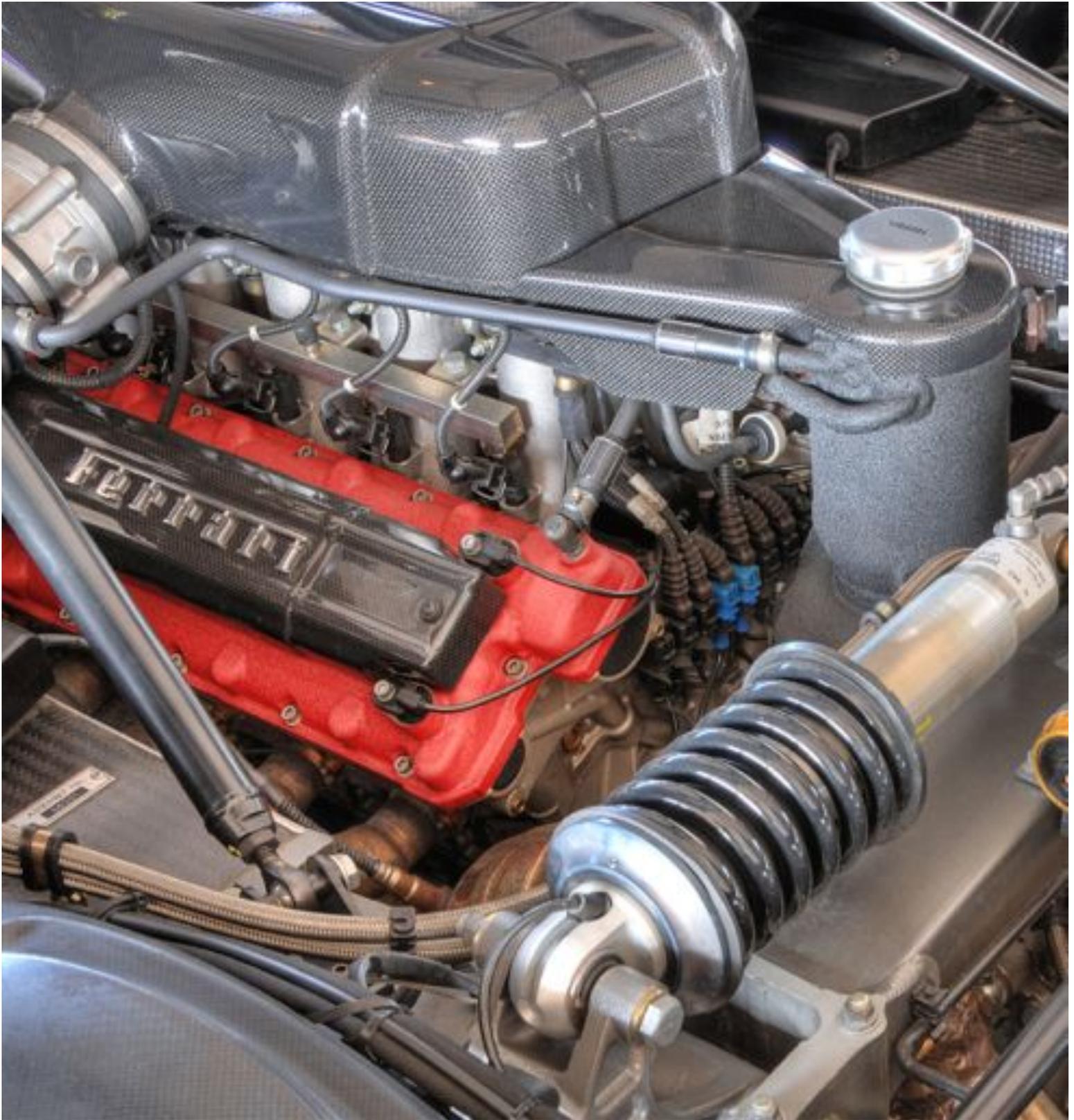
## Enzo Ferrari, 2004

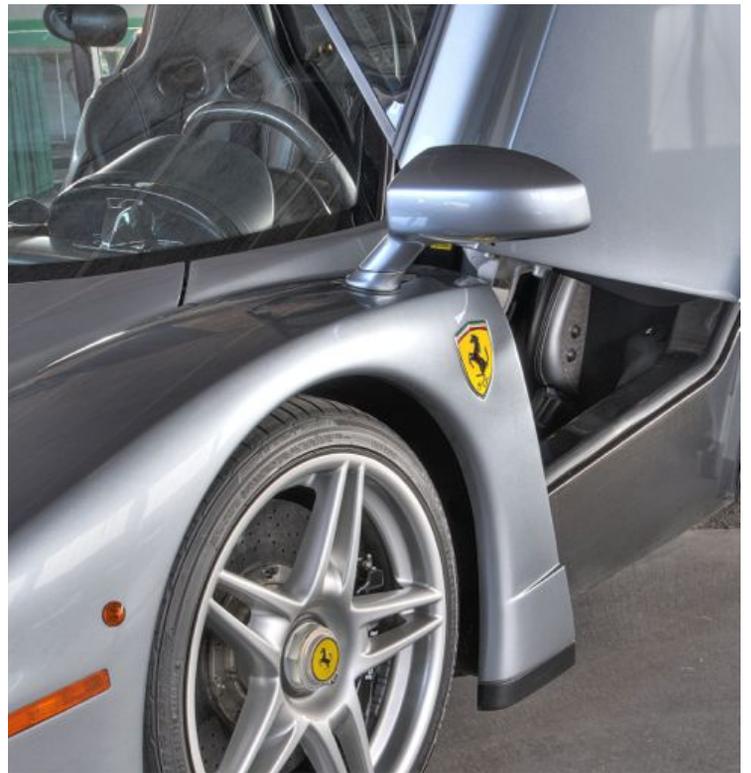
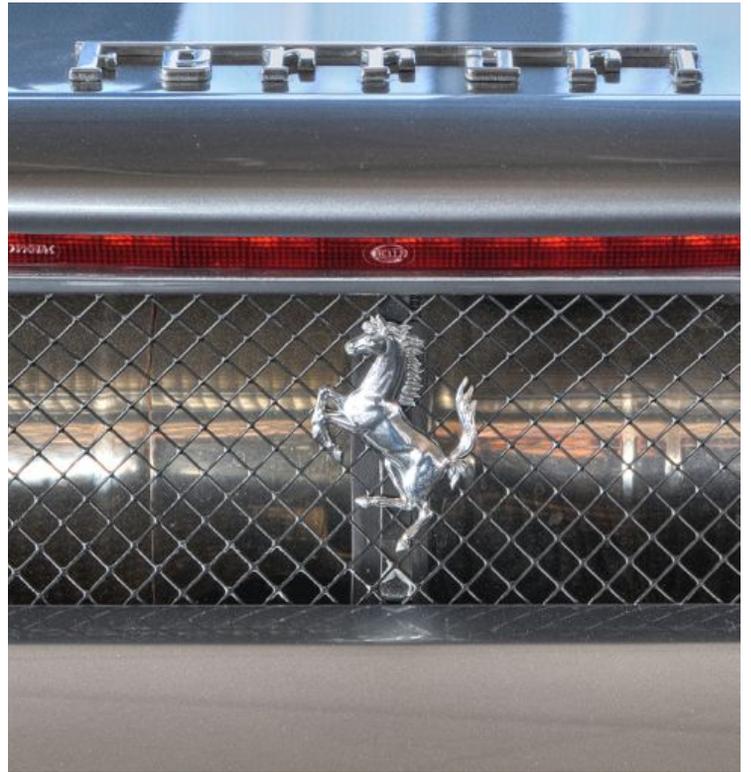
Chassisnummer 136089 (2004)  
Produktion 2003-2005  
Stückzahl 400  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Pininfarina  
Motor V12  
Hubraum 6 Liter  
Leistung 660 PS  
Radstand 265 cm  
Gewicht 1'365 kg  
Höchstgeschwindigkeit 350 km/h

Ferrari-Käufer weltweit erwarten immer gewaltige Performance. Seit Ferrari 1984 den 288 GTO, 1987 den F40 und dann 1995 den F50 herausbrachte, fieberten Enthusiasten dem neusten Topmodell entgegen. Sechs Jahre später, im 2001, zeigte Ferrari erstmals den neuen Supercar Ferrari Enzo, benannt nach dem Firmengründer Enzo Ferrari. Das neue Auto war spektakulär und hatte ein neues Triebwerk, dessen Bauweise sich unmittelbar an der Formel 1 orientierte. Die Eckdaten sind: 6.0 Liter Hubraum, basierend auf Halbliter-grossen Brennräumen mit einer Bohrung von 92,9 und einem Hub von 75,2 Millimetern. Der fertige Motor wiegt lediglich 224 Kilogramm und verfügte erstmals bei Ferrari über eine Kettensteuerung der insgesamt vier Nockenwellen. Dieser Supermotor produziert 660 PS bei 7'800 Umdrehungen pro Minute. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei rund 355 km/h. Erstmals in einem Ferrari-Serienfahrzeug wurden Bremscheiben aus Carbon-Keramik-Verbundmaterial (CCM) von Brembo montiert. Sie sorgen für einen ultrakurzen Bremsweg. Der Ferrari Enzo war nur mit der F1-Schaltung erhältlich und dunkles Carbon dominiert das Interieur. Der Motorraum ist verglast und der Unterboden voll verkleidet mit definierter Luftführung. Ferrari Enzo wurden nicht nur in rot, sondern auch in gelb, silber, weiss, schwarz, blau und titangrau lackiert. Nach den ursprünglich gebauten 399 Exemplaren wurde ein weiteres Auto gebaut für den Papst in Rom, der den Enzo für gute Zwecke versteigern liess. Der Neupreis betrug rund 970'000 Schweizer Franken.







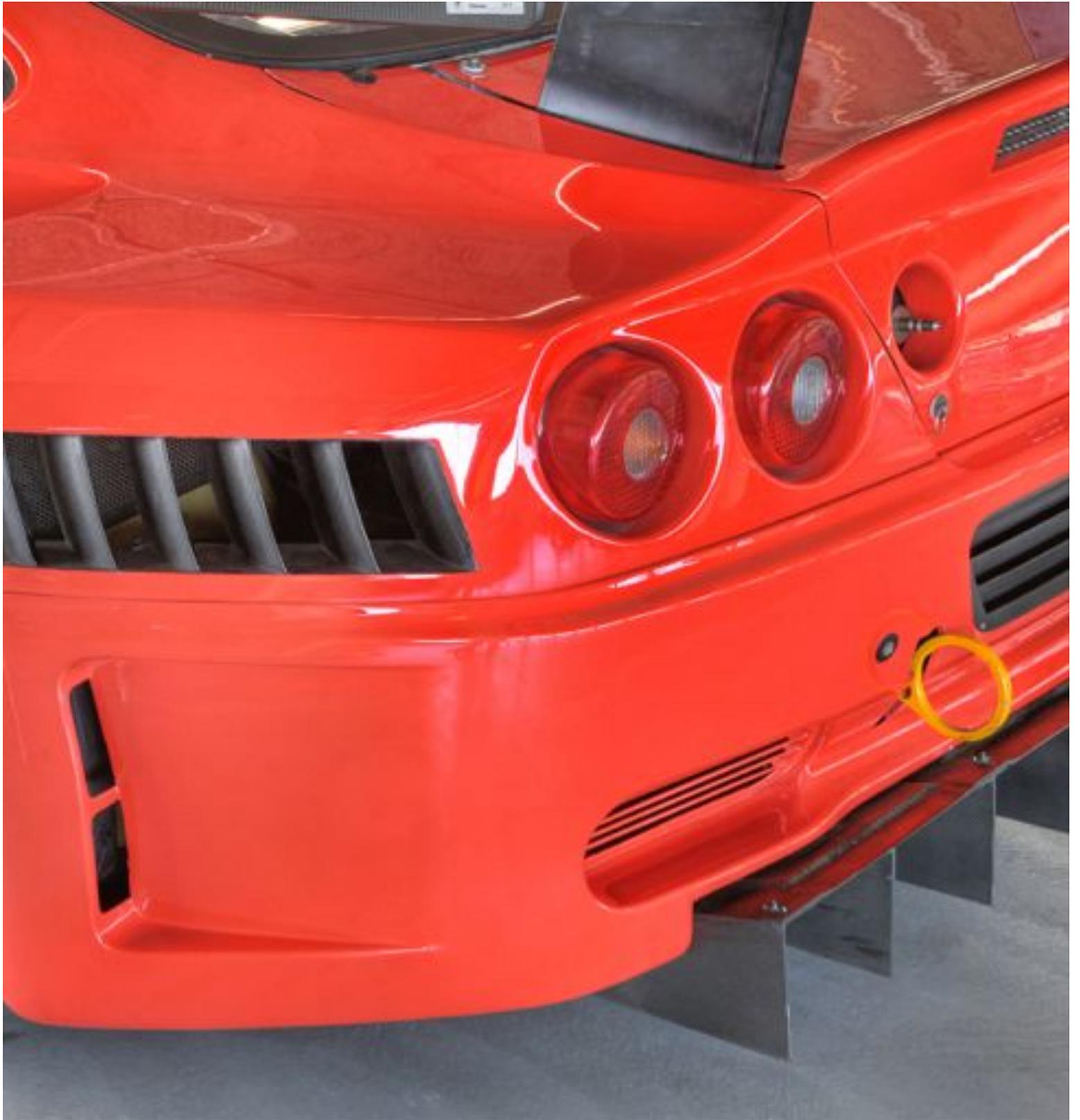


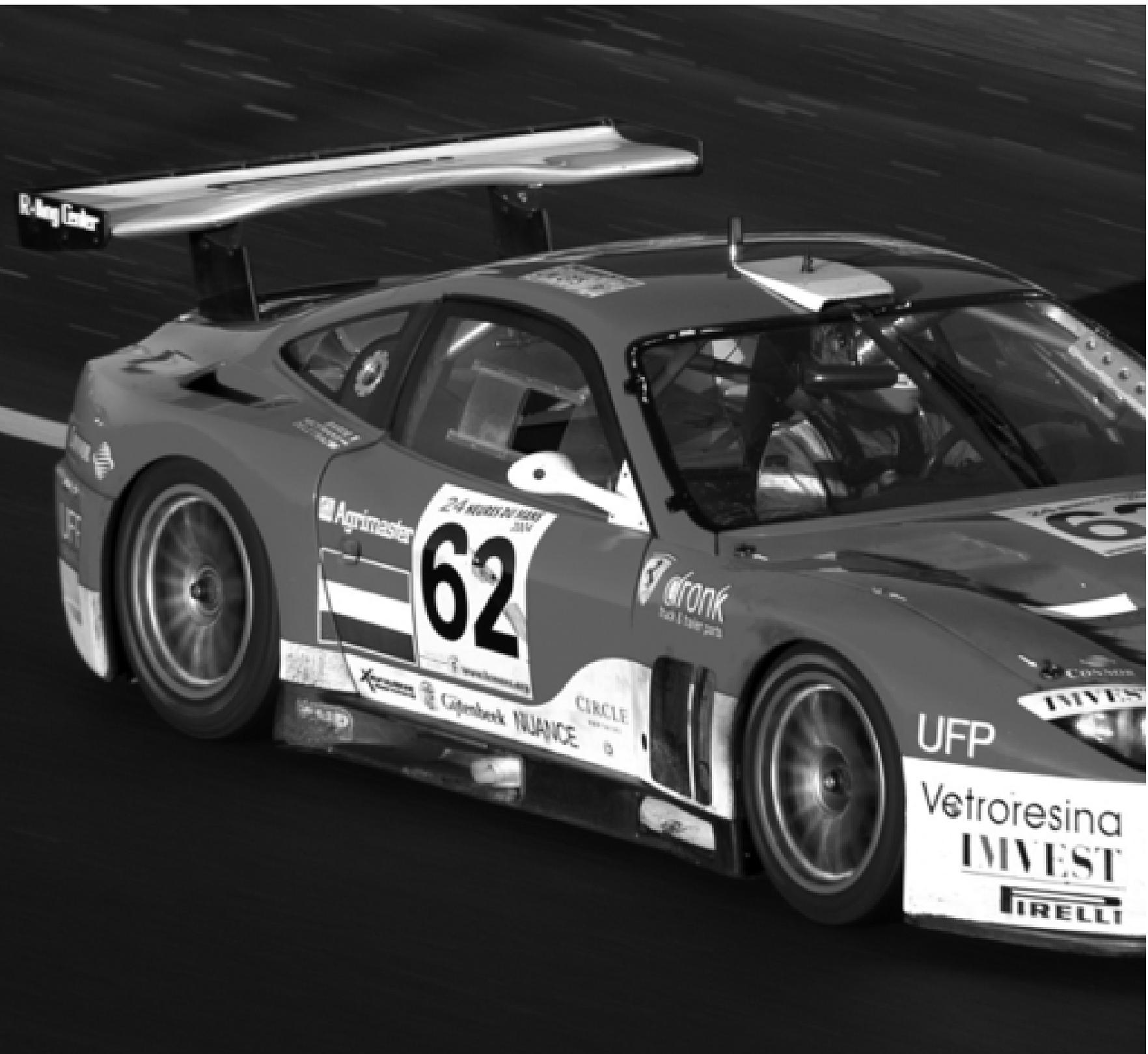
## 575 GTC FIA GT1, 2005

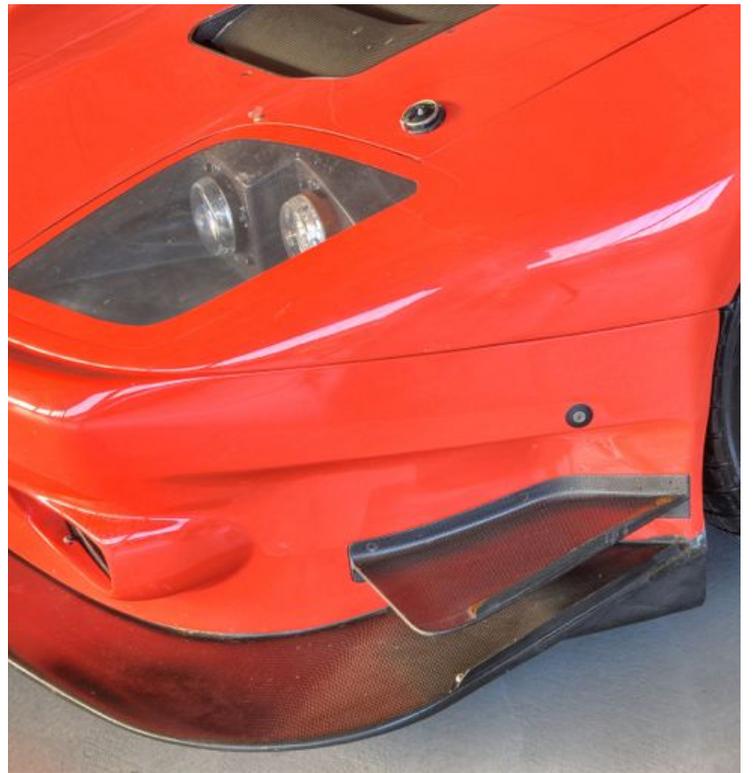
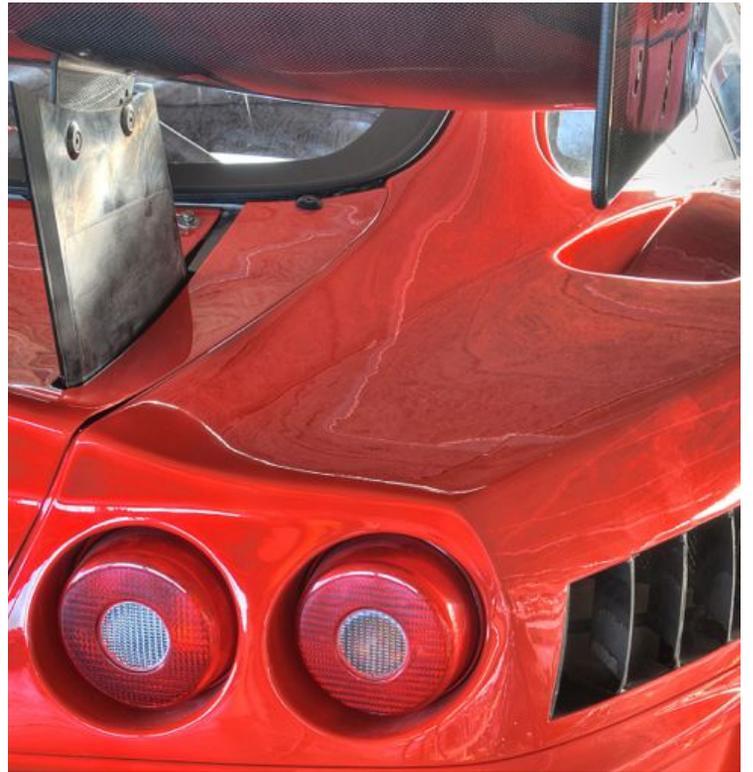
Chassisnummer 2216  
Produktion 2003-2005  
Stückzahl 13  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Pininfarina  
Motor V12  
Hubraum 6 Liter  
Leistung 605 PS  
Radstand 250 cm  
Gewicht 1'150 kg  
Höchstgeschwindigkeit 335 km/h

Die englische Firma Prodrive entwickelte den Ferrari 550 GTS für die FIA-GT-Meisterschaft und errang 2003 sogar den Klassensieg beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Da das Werk seit vielen Jahren nicht mehr den Sportwagen-Rennsport verfolgt hatte, entschloss man sich nun in Maranello, eine Rennversion des aktuellen Modells 575 Maranello zu bauen. Als Partner für dieses Vorhaben wurde das italienische Motorsportteam N.Technology ausgewählt. Um das Fahrzeug an die Anforderungen der Gruppe GT1 anzupassen, wurde das Fahrwerk und die Karosserie stark überarbeitet und ein Überrollbügel eingebaut. Zusätzlich wurde die Spurweite verbreitert und Karosserieteile aus Kohlenstofffasern verwendet. Der Motor wurde auf knapp sechs Liter Hubraum vergrößert und leistete mit den vorgeschriebenen Luftmengenbegrenzern ausgerüstet nun über 600 PS. Die 575 GTC wurden von JMB Racing, Barron Connor Racing, GPC Giesse Squadra Corse, Kessel Racing und Rock Media Motors eingesetzt, erwiesen sich aber gegenüber den bei Prodrive privat gebauten 550 GTS nicht wesentlich überlegen.









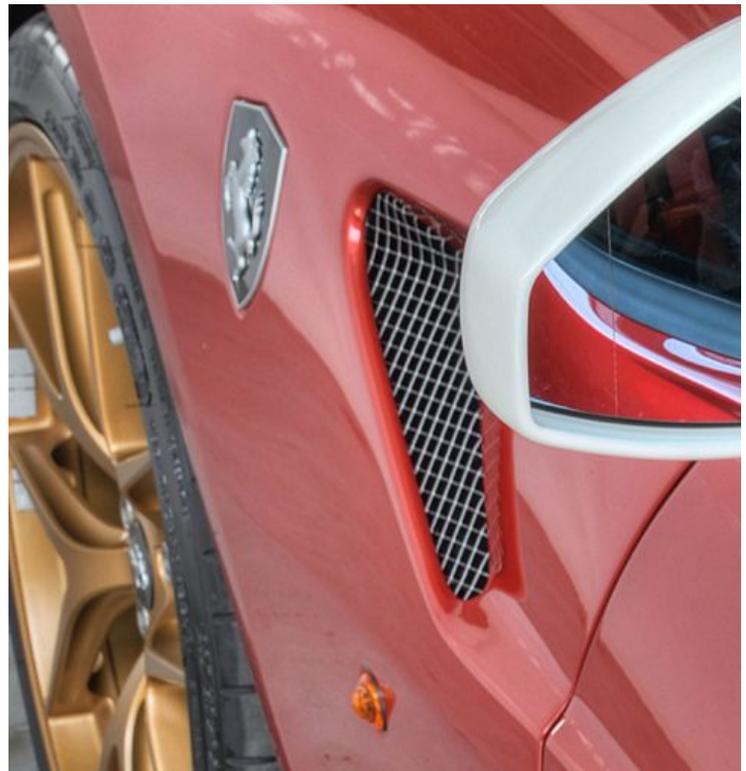
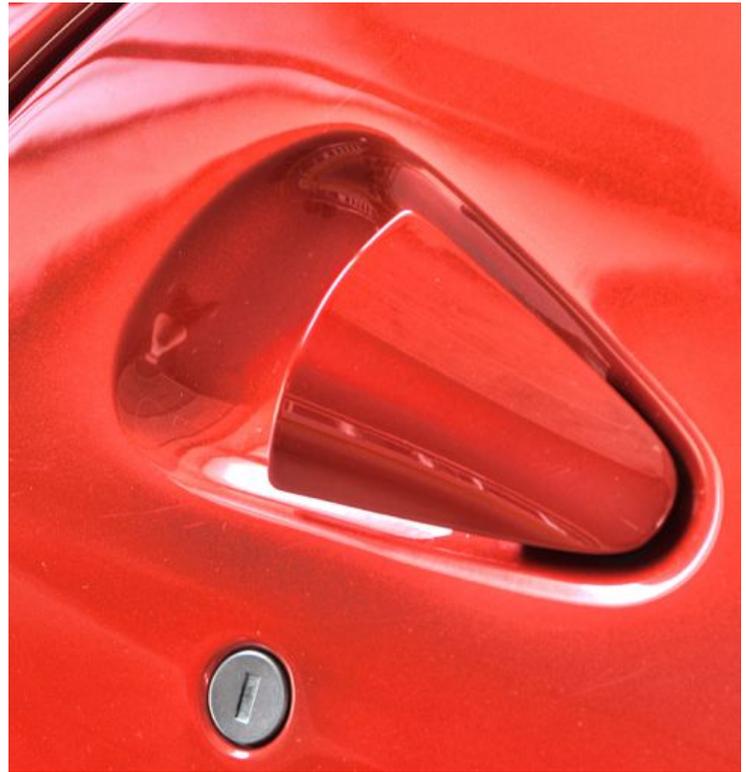
## 599 GTO, 2010

Chassisnummer 180641  
Produktion 2010-2011  
Stückzahl 599  
Gezeichnet von Pininfarina  
Karosseriebauer Pininfarina  
Motor V12  
Hubraum 6 Liter  
Leistung 670 PS  
Radstand 275 cm  
Gewicht 1'495 kg  
Höchstgeschwindigkeit über 335 km/h





Das Kürzel "GTO" vergeht jedem Automobilenthusiasten auf der Zunge. Es steht für Gran Turismo Omologato. Den ersten Ferrari GTO gab es bereits im Februar 1962, als Ferrari den legendären 250 GTO mit 3-Liter V12 Motor präsentierte. Dieses Modell, nur 36 Mal gebaut, sollte alles in Grund und Boden fahren und gilt heute als berühmtester aber wohl auch als wertvollster Ferrari schlechthin. 1984 liess Ferrari den Namen GTO wiederaufleben, als man in Genf den 288 GTO präsentierte (Stückzahl 272 Exemplare). 2010 dann folgte der aktuelle 599 GTO, basierend auf dem Strassenfahrzeug 599 GTB. Der 599 GTO repräsentiert den Höhepunkt im Sportwagenbau mit einer Leistung von 670 PS aus einem 6-Liter V12 Motor, der direkt vom 599XX abgeleitet wurde, jedoch im Unterschied zum Experimentalfahrzeug für den Strassenverkehr zugelassen ist. Neue Karbon Keramik Bremsen des Typs CCM2 sorgen für sensationelle Verzögerung. Trotzdem ist dieser Supersportwagen nur etwas für besonders erfahrene Piloten. Der 599 GTO wird in einer limitierten Serie von nur 599 Stück gebaut. Das ausgestellte Fahrzeug ist in der seltenen Spezialfarbe "Rosso Fuoco" mit weissem Streifen in "Bianco Avus 100" lackiert. Der Neupreis in der Schweiz beträgt CHF 450'000.



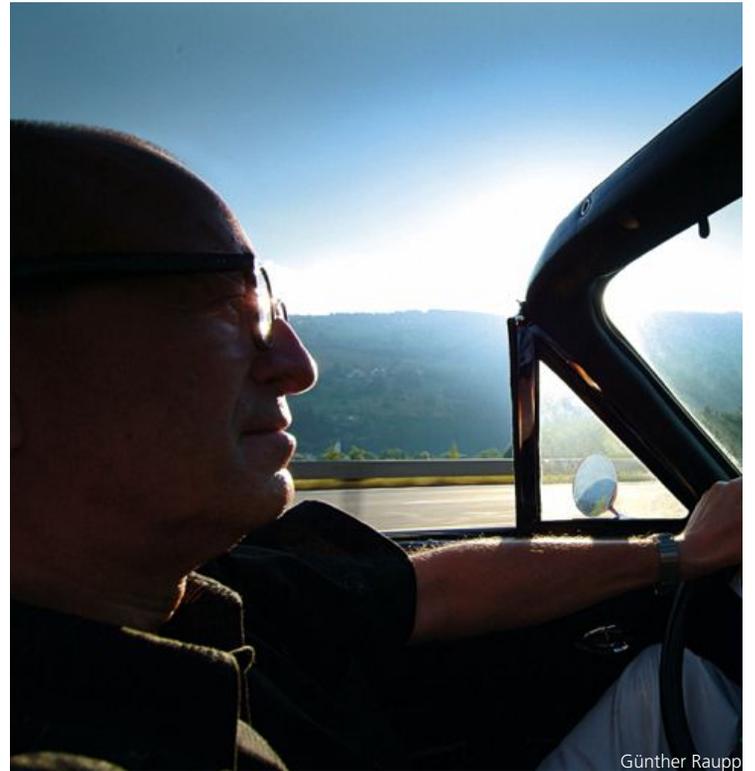


## Ferrari im Fokus – Bilder eines Mythos

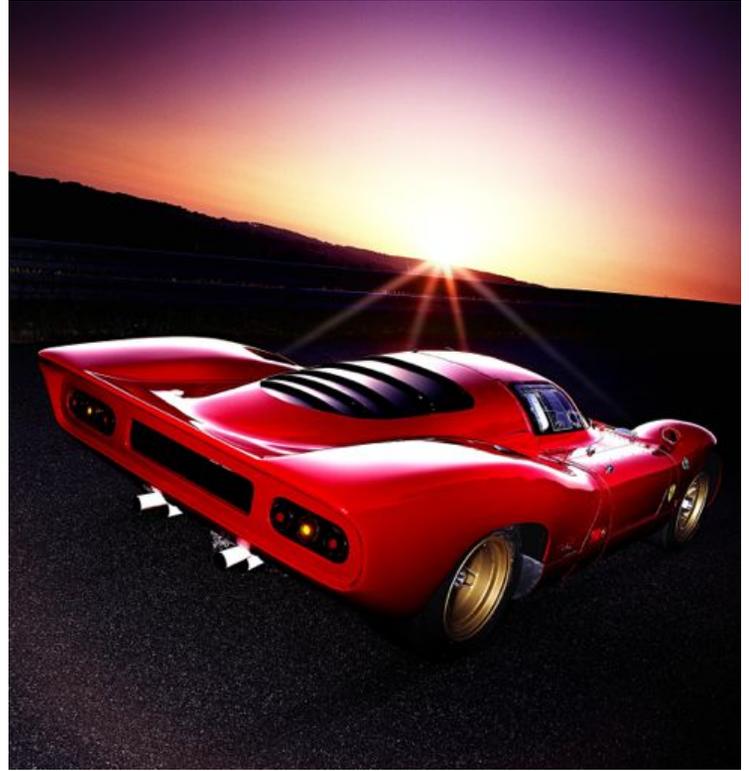
Unter den Anhängern des Cavallino Rampante nehmen die offiziellen Ferrari Kalender seit Jahren den Rang von Kultobjekten ein. In einer nummerierten, streng limitierten Edition und im verschwenderischen Grossformat vermitteln sie Ferrari-Faszination vom Feinsten. Der Name des Stuttgarter Fotografen Günther Raupp wurde zum Synonym dieser Kalender-Editionen, fotografiert er doch exklusiv seit 28 Jahren sämtliche Ferrari Kalender. Sein ihm eigener, unverwechselbarer Foto-Stil, die Graphik und die beispiellose Druck-Qualität wurden zum Markenzeichen dieser Publikationen. Der Fotokünstler nahm das zurückliegende Vierteljahrhundert der Zusammenarbeit mit Ferrari zum Anlass, eine Aus-

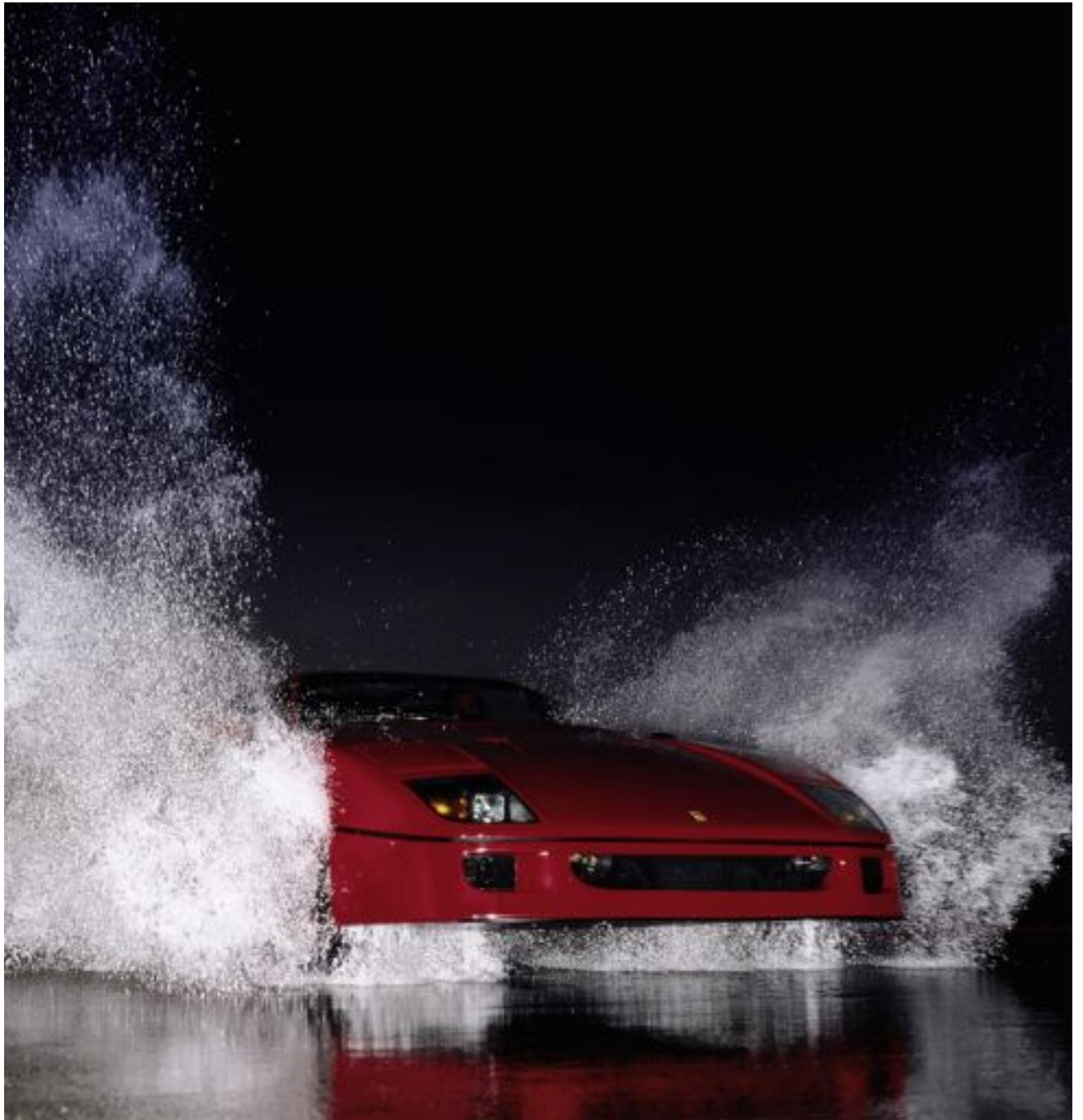
wahl der besten Bilder in einer Fotoausstellung zu präsentieren. Das Format der Bilder bis 160 cm Breite und ein völlig neu entwickeltes Wiedergabeverfahren ermöglichen intensive, bisher noch nicht gekannte Seh-Erfahrungen. Ferrari-Enthusiasten, Kunst-Liebhaber und Unternehmen können die Werke zur exquisiten Ausgestaltung ihrer Räume auch erwerben. Nach ihrer Premiere 2008 im Ferrari Museum „Galleria Ferrari“ wurde die Foto-Ausstellung im Haus der Wirtschaft in Stuttgart und später in Valencia gezeigt. In der Schweiz sind die Bilder jetzt im Pantheon Basel zu sehen. Weitere Stationen sind Kapstadt und Johannesburg, um danach in Japan, China und Hong Kong gezeigt zu werden.





Günther Raupp







LA ROCHE & CO  
BANQUIERS  
SEIT 1787



# «Zukunft braucht Herkunft»

Basel, Bern, Olten

[www.lrc.ch](http://www.lrc.ch)

Hauptsponsor der Ferrari-Ausstellung

Ihr Schmuckstück  
in besten Händen.



[www.nationalesuisse.ch/occ](http://www.nationalesuisse.ch/occ)

Unser Partner



die Kunst des Versicherens

nationale  
suisse



OFFIZIELLE FERRARI & MASERATI VERTRETUNG

**Niki Hasler AG**

Niki Hasler AG  
Hardstrasse 15 - 4052 Basel  
Tel: 061 375 92 92  
Fax: 061 375 92 99  
niki.hasler@ferrari-basel.ch  
www.ferrari-basel.ch

• M • E • Z • G • E • R •

Uhren und Juwelen

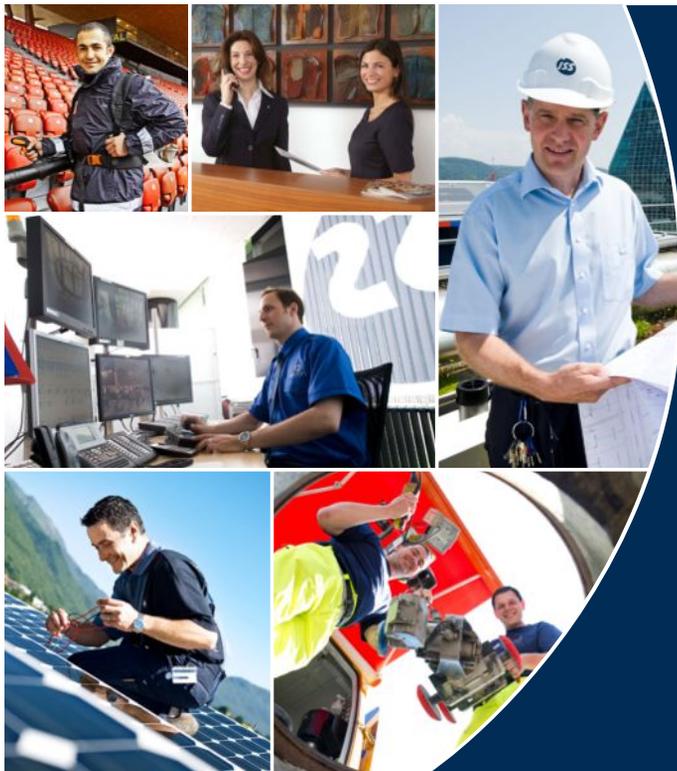
# HUGGEL

## CARROSSERIE

*Um einen Mythos zu pflegen und bei Bedarf wieder herstellen zu können, gehört Können und Respekt. Wir haben beides...*

Huggel Carrosserie AG Pumpwerkstrasse 18 CH-4142 Münchenstein  
Telefon 061 415 20 20 Fax 061 415 20 29 info@huggel-car.ch

[www.huggel-car.ch](http://www.huggel-car.ch)



## Ihr Partner für Integrale Facility Services

Ein kundenorientiertes Serviceverständnis und kompromisslose Qualitäts-Standards haben ISS zum Markenzeichen für umfassende Facility Services gemacht. ISS deckt sämtliche Bedürfnisse eines Kunden mit einem massgeschneiderten Servicepaket ab: von A wie Aktenentsorgung bis Z wie Zutrittskontrolle sorgen qualifizierte Fachkräfte für optimalen Unterhalt und Betrieb Ihrer Liegenschaften, Infrastruktur und Anlagen. Professionell, effizient und wirtschaftlich. Damit Sie den Kopf für anderes frei haben.



ISS Schweiz AG . Buckhauserstrasse 22 . 8010 Zürich  
Tel. 058 787 80 00 . [www.iss.ch](http://www.iss.ch)



LES TROIS ROIS



Le Mans, 1964

