AUSGABE 3-2024 # 134

MARANELLO WORLD

DAS MAGAZIN FÜR FERRARISTI

MARANELLO WORLD

40 JAHRE TESTAROSSA



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

4 191908 909802 03

VIVA TESTAROSSA
DER URVATER ALLER SUPERCARS FEIERT SEINEN 40. GEBURTSTAG

DODICI CYILINDRI
KEIN TURBO, KEIN KERS: LANG LEBE DER FREI ATMENDE V12-SAUGER

FERRARI 275 GTS
SCHNÖRKELLOS SCHÖN – UND MIT 260 PS EIN ECHTER WOLF IM SCHAFSPELZ

TRIUMPH IN LE MANS
OOPS – WE DID IT AGAIN! FERRARI GEWINNT ZUM ZWEITEN MAL DAS 24-STUNDEN-RENNEN



OFFICIAL FERRARI DEALER

kassel.ferraridealers.com

Eberlein Automobile

**Ferrari Approved: zertifizierte Gebrauchtwagen –
damit Ihre Leidenschaft über Jahre hinweg erhalten bleibt.**

Ferrari Approved ist das Zertifizierungsprogramm für Fahrzeuge aus Vorbesitz. Dies verleiht höchste Sicherheit für all diejenigen, die ein Ferrari-Modell erwerben, das vor weniger als 14 Jahren erstmals zugelassen wurde. Das Programm umfasst einen 201 Punkte-Check und eine Garantie von bis zu 24 Monaten.

Entdecken Sie die Ferrari Pre-Owned Angebote bei Eberlein Automobile.

FERRARI
APPROVED

Eberlein Automobile GmbH
Leipziger Straße 282–286, 34123 Kassel
Tel. 05 61 – 51 19 70



Die Väter des Testarossa: Fulvio De Luca (links) und Chefdesigner Aldo Brovarone (rechts), flankieren Ian Cameron, Guido Campoli, Emanuele Nicosia und Diego Ottina (v.l.n.r.).

EDITORIAL

Liebe Leser,

Zwei, nein drei große Themen beschäftigen uns in dieser heißen Sommer-Ausgabe. Da ist zum einen der sensationelle Sieg in Le Mans für den 499P, der an Dramatik den Vorjahreserfolg zum 100. Jubiläum des legendären Langstreckenrennens sogar noch übertraf. Vor allem wenn man bedenkt, dass bis kurz vor Ablauf der 24 Stunden sogar noch ein Dreifach-Erfolg im Bereich des Möglichen gelegen hatte!
Außerdem feiern wir das 40. Jubiläum eines der größten Sportwagendesigns aller Zeiten. Der Testarossa scheint in Ferrari-Kreisen immer ein wenig im Schatten des kurz zuvor lancierten Hypercars 288 GTO zu stehen, doch das war beileibe nicht immer so! Bei seiner Vorstellung auf dem Pariser Salon 1984 wirkte der Zwölfzylinder-Mittelmotor-Sportwagen wie ein Objekt aus einer anderen Dimension. Um sich ein Bild von der Stimmung im Kreativzentrum von Pininfarina Anfang der 1980er Jahre zu machen, muss sich man den Werdegang des Testarossa-Designs aus berufenem Mund erzählen lassen. Wie ein Geistesblitz die verschiedenen Ansätze mit einem Schlag überstrahlte und die markantesten Designelemente letzten Endes aus purer technischer Notwendigkeit heraus entstanden sind, ist eine Geschichte, die es aufzuschreiben lohnte.
Ja, und das eingangs angeschnittene dritte große Thema fiel uns buchstäblich vor die Füße: Niemand in der Redaktion hatte den 60. Geburtstag der Baureihe 275 GTB/GTS auf dem Schirm, als wir den Klassensieger des diesjährigen Concorso d'Eleganza Villa d'Este für einen Fototermin aus der Garage rollten. Dabei markiert die Baureihe 275 die für Ferrari unglaublich wichtige Transformation zum modernen Autohersteller. Die Verjüngungskur war dringend nötig, denn Mitte der sechziger Jahre war mit dem im Grunde fast zwanzig Jahre alten Konzept des starrachsigen V12-Stürmers kein Staat mehr zu machen, was sich zunehmend auch in den Verkaufszahlen niederschlug. Das in dieser Ausgabe enthaltene Portrait der zurückhaltend gestylten Spider-Version des 275 wirft daher bereits ein Schlaglicht auf die nächste Nummer.

Con saluti cordialissimi



Franz-Christoph Heel

Das Titelfoto dieser Ausgabe ist gar keins: Das Motiv wurde mittels Künstlicher Intelligenz (KI) erzeugt. Uns gefiel am besten das Cavallino im Kühlergrill – und Ihnen?

BESUCHEN SIE UNS …

www.maranello-world.de

maranelloworld



24
FORMEL 1



32
LE MANS



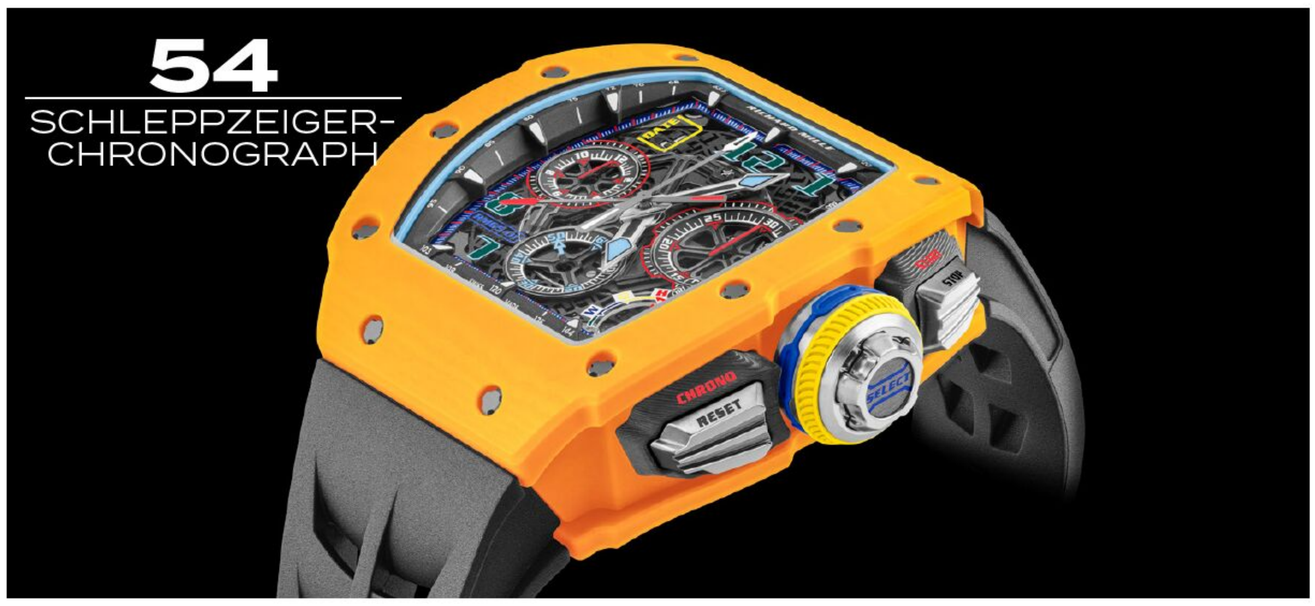
58
275 GTS



16
12CILINDRI



38
40 JAHRE
TESTAROSSA



54
SCHLEPPZEIGER-
CHRONOGRAPH

3-2024

NEUE UND KLASSISCHE FERRARI AUS SIEBEN JAHR-ZEHNTEN

INHALT

6 NEWS & SZENE
Nachrichten rund ums Cavallino.

12 ESPERIENZA FERRARI
Mit dem 296 GTS auf dem Handlingkurs im Baden Airpark.

16 12CILINDRI
Das neue Paradepferd aus Maranello heißt „Zwölfzylinder“ und hält sein Versprechen!

24 FORMEL 1
Triumph und Trauer liegen nirgendwo so dicht beieinander wie in der Ferrari-Box. Eine durchwachsene Saisonmitte.

32 24H VON LE MANS
Ferrari gewinnt auch beim zweiten Einsatz des 499P das 24-Stunden-Rennen von Le Mans – gegen starke Konkurrenz.

38 TESTAROSSA: DESIGN
Die spannende Geschichte über die Entstehung eines Jahrhundert-Designs.

48 TESTAROSSA: FOTOS
Eine Übersicht über die drei Entwicklungsstufen des Testarossa zwischen 1984 und 1996.

54 CRONOMETRIA
Richard Mille lanciert zwei neue Versionen des Schleppzeiger-Chronographen RM 65-01 im Quarz-TPT-Gehäuse.

58 FERRARI 275 GTS
275 GTB und GTS wirkten bei ihrer Vorstellung 1964 wie zweieiige Zwillinge. Der Spider ist auch nach sechzig Jahren noch ein modernes Auto.

70 LANGFINGER
Ein Bericht über sich häufende Ferrari-Diebstähle in NRW.

74 AUKTIONEN
Rund um den Historic Grand Prix in Monaco wurden Anfang Mai zahlreiche Ferrari angeboten und zum Teil gut verkauft.

78 FERRARI SZENE
Das vierte Cavallino Classic in Modena war ein großer Erfolg.

82 CLUBSZENE
Aktivitäten der Ferrari-Clubs in Luxemburg, Deutschland, Österreich und der Schweiz.

92 MODELLISMO
Keine Sommerpause! Immer mehr Modelle im Großmaßstab, und dazu winzig kleine Ferrari-Neuheiten für die Vitrine.

LESERFORUM

FALSCHE TÜR!

In der letzten Ausgabe ist uns im Artikel über den 288 GTO ein peinlicher Fehler unterlaufen: Das Foto auf Seite 50 zeigt den Blick in das Cockpit eines Porsche 959, der offenbar zur selben Zeit im Fotostudio war wie der GTO. Nach mehreren Stunden Bildarrangement mit den messerscharf kontrastierten Fotos auf dem gleißend weißen Hintergrund waren in Layout und Redaktion alle Sinne völlig verwirrt, und als wir den Fehler bemerkten war es natürlich längst zu spät.

… WIE KANN MAN NUR PORSCHE-FAHRERN ERLAUBEN, IHREN WAGEN IN ROT ZU BESTELLEN?

Wir verstehen auch nicht, wie man den Porsche-Käufern erlauben kann, ihr Auto in Rot zu bestellen! Da ist das Chaos ja quasi vorprogrammiert! Porsche müssen weiß sein, dann kommt auch bei der Bildauswahl niemand durcheinander! Dieses Bild hier unten hätte eigentlich in den Artikel gemusst. Wir bitten um Entschuldigung und bedanken uns für die vorwurfs- bis mitleidsvollen Zuschriften …

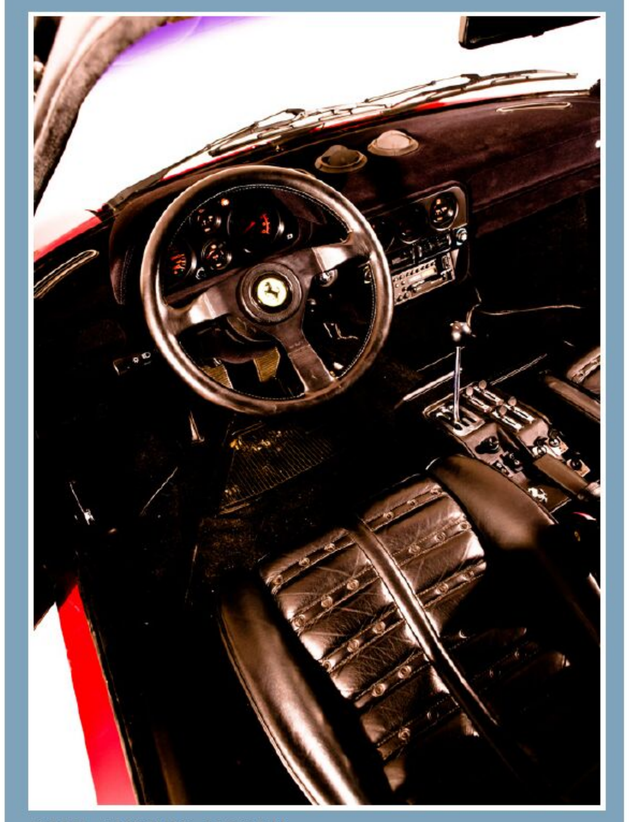


FOTO: LYNDON MCNEIL

FERRARI E-BUILDING

Am 21. Juni 2024 wurde in Maranello im Beisein von Staatspräsident Sergio Mattarella eine neue Fabrikationsstätte eingeweiht, in der Fahrzeuge mit Hybridantrieb sowie das erste elektrische Modell von Ferrari entstehen werden. Stellantis- und Ferrari-Präsident John Elkann, Vizepräsident Piero Ferrari, CEO Benedetto Vigna und Vertreter der Ferrari-Belegschaft hießen den hohen Besuch willkommen. Im e-Building werden Entwicklung und Produktion von Verbrennungsmotoren, Hybridantrieben und der neuen Elektromotoren gleichbehandelt – technologieoffen. Die Integration der Produktion aller Antriebe in einem einzigen Gebäude soll es Ferrari ermöglichen, die Fertigung zwischen den in Maranello vorhandenen Anlagen effizienter aufzuteilen, um sich noch schneller an neue Anforderungen anpassen zu können.





NIELS VAN ROIJ PROJEKT

TARGA NACH MASS

Der Testarossa-Targa-Umbau – Projektname Guida Touring Sport – nimmt Formen an. Jetzt ist das Dachmittelteil entfernt, und die Karosseriebauer bei Niels van Roij können sich der Klappmechanik widmen, die das 80er-Jahre-Supercar auf Knopfdruck in einen offenen Sportwagen verwandelt. Wir bleiben am Ball.



EIN DRITTEL GTO

Das Lob galt ursprünglich dem Titelmotiv der letzten Ausgabe: „Ein echter Hammer! Best ever!“ Unser österreichischer Freund Hannes Bauer ist ein großer Fan des 288GTO, und deshalb hatte er in der Corona-Zeit die diversen Lockdowns dazu genutzt, um einige seiner beschädigten GTO-Teile restaurieren zu lassen. Die Teile hat er dann auf einen speziell angefertigten Rohrrahmen montiert und mit weiteren zugekauften Elementen aus England und den USA schließlich die ganze Frontpartie komplettiert. Das Tüpfelchen auf dem i ist Niki Laudas Exportkennzeichen EE 304 AK (für Escursionisti Esteri), die einst seinen privaten GTO zierten. Dann schlug Hannes die Seite 50 auf und schrieb uns einen aufmunternden Brief …





SUPERHERO

41 JAHRE ERFAHRUNG MIT FERRARI-TEILEN

GRÖSSTER
UNABHÄNGIGER LIEFERANT FÜR FERRARI-TEILE

OFFIZIELLER
HÄNDLER FÜR HILL ENGINEERING

KONKURRENZLOSE
TECHNISCHE EXPERTISE

STÄNDIGER
NACHBAU VON NICHT LIEFERBAREN TEILEN

EXPRESSSERVICE
TÄGLICH WELTWEITER VERSAND

ZUVERLÄSSIGKEIT
DURCH UNSERE GRÖSSE SORGFALT DURCH INDIVIDUELLE BETREUUNG



FERRARI PARTS SPECIALIST

SUPERFORMANCE

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

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

GEWINNER **SPEZIALIST DES JAHRES** BEI DEN HISTORIC MOTORING AWARDS 2023

HILL ENGINEERING

WIR LIEFERN TEILE IN DIE GANZE WELT

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

WIR BEWAHREN DEN KLASSISCHEN FERRARI SPIRIT

BIBLIOTECA

JAMES PAGE
FERRARI UOVO

„L'Uovo" – das Ei – ist der sprichwörtliche bunte Hund der frühen Ferrari-Szene. Die rennbegeisterten Marzotto-Brüder Vittorio, Umberto, Giannino und Paolo zählten zu den wichtigsten Kunden für den noch jungen Automobilhersteller Ferrari. Ihr Verschleiß an Renn- und Sportwagen war enorm, und so entstand aus verschiedenen Ferrari aus dem Garagenbestand in Zusammenarbeit mit dem Karosseriebauer Fontana und dem Designer Franco Reggiani ein aerodynamisches Coupé, das beim Giro di Sicilia 1951 sein Renndebüt gab. Ursprünglich taufte Reggiani seine Kreation „Jet Coupé", doch der Volksmund nannte das skurrile Fahrzeug schlicht „l'Uovo", und der Rest ist Ferrari-Geschichte.
Das reich bebilderte Buch von James Page erscheint – auf Englisch – im Verlag Porter Press und kostet 35 GBP zuzüglich Porto, Verpackung und Zoll. Info unter **www.porterpress.co.uk**





ALESSANDRO SILVA
MILLANTA ON FERRARI

Die meistbeachtete Neuvorstellung in diesem Jahr ist zweifellos der opulente Bildband mit dem Ferrari-Oeuvre von Corrado Millanta. Der Industriedesigner und Ingenieur mag nur ein ambitionierter Amateur-Fotograf gewesen sein, doch seine berufliche Nähe und engen Freundschaften mit den Protagonisten der italienischen Automobilszene ermöglichten ihm Zugang zu höchst exklusiven Motiven. Autor Alessandro Silva hat die Sammlung des 1983 verstorbenen Corrado Millanta kuratiert und ein 350 Seiten starkes, bildgewaltiges Portrait der Ferrari-Frühzeit erschaffen (338 s/w-Fotografien und 8 Farbabzüge).
Das in Englisch verfasste Buch kostet in der Limited Edition (550 nummerierte Exemplare) 495 Euro, die von Millantas Witwe handsignierte Collector's Edition (75 Expl.) 795 Euro und die Edizione Ferrari (47 Expl.) mit der Unterschrift von Piero Ferrari 1995 Euro.

In Deutschland erhältlich beim Sportfahrer-Verlag in Düren, Info unter www.sportfahrer.com

SELL OR BUY

YOUR FERRARI

WITH US

L'ASTAROSSA®

100% FERRARI DEDICATED AUCTION

MONACO CAR AUCTIONS®

www.MonacoCarAuctions.com

24H VON SPA-FRANCORCHAMPS

REGENSCHLACHT

BIS KURZ VOR ENDE DER 24 STUNDEN VON SPA FUHR DER FERRARI 296 GT3 MIT DER STARTNUMMER 51 DES TEAMS AF CORSE FRANCORCHAMPS MOTORS AUF SIEGKURS.



Widrigste Wetterbedingungen bremsten die Protagonisten bei der Jubiläumsausgabe des 24-Stunden-Rennens von Spa ein. Am Ende siegte ein Aston Martin, wenn auch eher zufällig.

Am Ende belegten Alessandro Pier Guidi, Alessio Rovera und Davide Rigon Platz zwei in der Pro-Klasse. In der Bronze-Klasse fuhren Andrea Bertolini, Louis und Jef Machiels sowie Tommaso Mosca den Ferrari mit der Nummer 52 von AF Corse auf den dritten Podestplatz. Der Sky Tempesta Racing 296 GT3 mit der Startnummer 93, gefahren von Lilou Wadoux mit Christopher Froggatt, Jonathan Hui und Eddie Cheever, verpasste das Podium nur knapp.

Das Rennen war von zahlreichen Zwischenfällen überschattet und wurde von mehr als zwanzig Gelbphasen unterbrochen. Bei teilweise sintflutartigen Regenfällen rollte das Starterfeld unter Dauer-Gelb durch die Nacht. Als sich das Wetter besserte, konnten die Teams am Sonntagmorgen auf Slick-Reifen das Rennen wieder aufnehmen. Der Wendepunkt in der zweiten Runde des GT World Challenge Europe Endurance Cup kam, als Alessandro Pier Guidi nach 457 Runden mit einem Vorsprung von über 20 Sekunden in der Boxengasse auf den Lamborghini mit der Startnummer 19 traf, der die Boxengasse blockierte. Das stehende Auto verzögerte den entscheidenden letzten Tankstopp für den Ferrari, was Pier Guidi mehr als 40 Sekunden kostete. Pier Guidi, der das Rennen als Achter wieder aufnahm, gelang ein bemerkenswertes Comeback, bei dem er sechs Plätze gutmachte und sich einen Platz auf dem Podium sicherte. Das Rennen des zweiten AF-Teams mit der Startnummer 71 wurde in den frühen Morgenstunden des Sonntags durch eine Kollision mit zwei anderen Fahrzeugen in La Source beendet. Großes Pech hatte das Team Kessel Racing, das beide Fahrzeuge wegen Unfällen auf der Strecke zurückziehen musste. Auch für den 296 GT3 mit der Startnummer 333 von Rinaldi Racing kam es zu einem frühen Ausfall.



TEXT: PETER BRAUN, FOTOS: FERRARI





„TAILOR MADE“ IM MUSEUM

Die neue permanente Sonderausstellung im Museo Enzo Ferrari (Casa Natale) in Modena nimmt die Besucher mit auf eine einzigartige Reise. Sie zeigt nicht nur außergewöhnliche Fahrzeuge, von denen viele noch nie zuvor in der Öffentlichkeit zu sehen waren, sondern bietet auch eine umfassende Einführung in die Personalisierungsprogramme, die ausschließlich Ferrari-Kunden vorbehalten sind. Das Herzstück der Ausstellung ist eine interaktive Wand, die es den Besuchern ermöglicht, mit den Materialien, Stoffen, Farben und der großen Auswahl an Optionen, die das Ferrari Styling Centre bietet, in Berührung zu kommen und so ihr Traumauto zu gestalten. Die Ausstellung steht unter dem Motto „Ferrari One Of A Kind“ und zeigt zahlreiche private Leihgaben. Zum Beispiel den Ferrari 166MM von Gianni Agnelli, der mit seiner außergewöhnlichen Farbgebung bereits 1948 den Trend zu personalisierten Einzelstücken begründete. Auch der erste Ferrari Monza SP1 der Sonderserie Icona von 2018 ist zu sehen, der 812 Competizione Tailor Made von der Benefizgala in New York 2023 und der Daytona SP3 Carbon Look, das zweite Modell der Icona-Reihe. Bis Februar 2025 werden ständig Exponate ausgetauscht und aktualisiert, damit die Besucher so viele einzigartige Ferrari wie möglich erleben können.

ANZEIGE

DinoParts



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

Dino Parts und Service GmbH
Weidenhäuser Str. 9a
D - 37269 Eschwege
+49 (0)5651 3328-30
info@dinoparts.de
www.dinoparts.com

Ersatzteile

Service

Restaurierung

TESTTAG IM BADEN AIRPARK

ESPERIENZA FERRARI

DANKEND NAHMEN WIR DIE EINLADUNG UNSERES HÄNDLERS AN, UM UNS MAL WIEDER MIT GLEICHGESINNTEN ÜBER FERRARI AUSZUTAUSCHEN UND DEN NEUEN 296 GTB PROBEZUFAHREN.



Das über die Ferrari-Händlerorganisation mit voller Werksunterstützung aus Maranello vorbereitete Test-Event hat 2024 zwei Termine auf deutschem Boden, am 22. Juni im Fahrsicherheitszentrum auf dem Baden Airpark in der Nähe von Baden-Baden und am 6. Oktober auf der Privatrennstrecke Bilster Berg in Bad Driburg.

Bei einer so exklusiven Marke wie Ferrari kann ein Händler bei Probefahrt-Anfragen leicht in Verlegenheit kommen, denn neue Modelle sind normalerweise vorbestellt, wenn nicht sogar bereits verkauft, sobald sie auf den Hof kommen. Deshalb stellt Ferrari in den wichtigen Märkten eine kleine Probefahrzeugflotte zusammen und organisiert an einem geeigneten Ort ein Testzentrum für einen Tag, mit Informationsveranstaltung, Catering, Instruktoren und zwanzig Autos – in unserem Falle in Baden-Baden zehn 296 GTB und zehn Roma Spider.

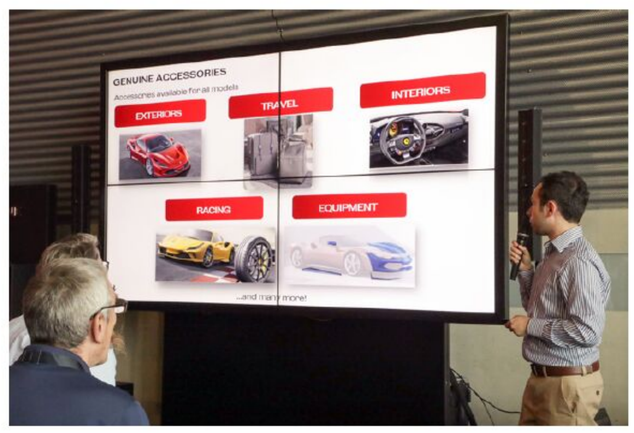


Händler aus ganz Süddeutschland hatten die Gelegenheit, interessierte Kunden und potenzielle Käufer an die Organisato-



Vor das Fahrvergnügen hat die Marketingabteilung die Informationsveranstaltung gesetzt: Alles Wissenswerte über Ferrari Tailor Made, Accessoires und Ferrari Approved, gefolgt von einem Fahrerbriefing vom hauptberuflichen Ferrari-Test- und Entwicklungsfahrer.







ren der „Esperienza Ferrari“ zu vermitteln.

Vor Ort kümmerte sich ein eingespieltes Team um den Empfang und die Registrierung der Fahraspiranten, die zunächst einen kurzen Informationsvortrag über Ferrari Tailor Made, Accessoires und Zubehör sowie die erweiterbare Gebrauchtwagengarantie zu hören bekamen. Danach folgte

ANZEIGE

SPORTFAHRERTRAINING
SOLO FERRARI AM HOCKENHEIMRING

quer ist mehr

Wir freuen uns, Euch ein exklusives Fahrsicherheitstraining am renommierten Hockenheimring anbieten zu können, welches speziell auf die Bedürfnisse und Anforderungen von Ferrari-Fahrern zugeschnitten ist.



TERMIN

Montag, 23. September 2024
Ort: Hockenheimring, Motodrom / Hockenheim

Exklusiver Anschluss:
Nach Abschluss des Fahrsicherheitstrainings habt Ihr die Möglichkeit, Eure erworbenen Fähigkeiten zwischen 17:00 und 20:00 Uhr auf der Grand-Prix Strecke des Hockenheimrings zu testen.

€ 699 INKL. MWST.
Teilnahme am Fahrsicherheitstraining:
Inklusive Platzmiete, Instruktoren, Catering sowie Abschlusszertifikat.

€ 529 INKL. MWST.
Zusätzliche Teilnahme am Rennstreckentraining:
Inklusive Rennstreckenmiete, geteiltem Instruktor, technischer Support vor Ort.

WEITERE FAHRERTRAININGS AM SALZBURGRING UND DER LEGENDÄREN NORDSCHLEIFE AB 639 €.

ALLE TERMINE UND INFOS UNTER: WWW.QUER-IST-MEHR.DE

MG Motorsport & Event GmbH – Am Mittelkai 22 - 70327 Stuttgart Hotline: 0049-172-962 284 3







Vor dem Veranstaltungs-Hangar auf dem Gelände des Fahrsicherheitszentrums im Baden Airpark standen verschiedene „Ferrari Approved"-Gebrauchte, die ebenfalls für Probefahrten zur Verfügung standen.

ein Fahrerbriefing mit anschaulichen Diagrammen zur Kurvenfahrtechnik, und danach brachte man die in Gruppen eingeteilten Testwilligen zu ihren Fahrzeugen. Die Roma-Tester wurden in einem kleinen Konvoi in die freie Wildbahn entlassen, um auf dem Kurvengeschlängel der öffentlichen Schwarzwaldsträßchen den Unterhaltungswert des potenten Cabriolets zu erleben. Mit dem 296 GTB ging es direkt auf den Handlingkurs neben den Hangars des ehemaligen Militärflughafens. Erst einmal auf dem Beifahrersitz, denn jeder der knapp 300.000 Euro teuren Mittelmotor-Hybrid-Sportwagen wurde von einem offiziellen Ferrari-Fahrinstruktor aus Maranello behütet. Der zeigte den Novizen die Streckenführung auf dem Rundkurs und in den einzelnen Handling-Stationen, und pünktlich zum Fahrerwechsel öffnete der Himmel seine Schleusen …

Die nasse Strecke war nun natürlich nicht mehr für Bestzeiten geeignet, doch dafür geriet die Demonstration der Fahrassistenzsysteme des 296 GTB überaus eindrucksvoll – vor allem, wenn man sie ausschaltete! Slalomwedeln, Zielbremsen, Power-Oversteering und ein paar flotte Schwünge nur mit Elektroantrieb offenbarten trotz der widrigen Witterung die Qualitäten des 296 GTB und hinterließen ein breites Grinsen im Gesicht des Testers. Ein kleiner USB-Stick mit den Aufzeichnungen der Dashcam als Souvenir hält die Erinnerung an die Esperienza Ferrari wach und den Traum vom 296 GTB lebendig!

TEXT: PETER BRAUN | FOTOS: KUNI



TERMINE 2024

30. AUGUST – 1. SEPTEMBER
Classic-Gala Schwetzingen
20. Internationaler Concours d'Elegance vor der traumhaften Kulisse des Barock-Schlossparks von Schwetzingen. Auch in diesem Jahr mit 180 Fahrzeugen hochkarätig besetzt. Große Präsentationsflächen für Oldtimer-Clubs.
Info unter: www.classic-gala.de

1. SEPTEMBER
60 Jahre 275 GTB
Ein Feiertag für alle Besitzer und Bewunderer eines 275 GTB oder GTS, der in diesem Jahr 60 Jahre alt wird. Die Tagesveranstaltung findet im bayrischen Alpenvorland statt, Treffpunkt ist in der Frühe der Driver's Club in der Münchner Lilienthalstraße. Nähere Informationen von jedem Ferrari-Händler oder unter ferrari@ecd-international.com

5. – 8. SEPTEMBER
Ferrari Racing Days Nürburgring (D)
11. und 12. Lauf zur Ferrari Challenge Europe Trofeo Pirelli und Coppa Shell. Im Umfeld XX Programme, F1 Clienti und Sport Prototipi.
Info: www.ferrari.com/en-EN/corse-clienti/europe

15. SEPTEMBER
Chantilly Arts & Elegance (F)
Großartig inszenierter und hochkarätig besetzter Concours d'Elegance mit unterhaltsamem Rahmenprogramm.
Info: www.chantillyartsetelegance.com

16. – 20. OKTOBER
Ferrari Finali Mondiali Imola (I)
13. und 14. Lauf zur Ferrari Challenge Europe, UK, USA und Japan, Weltmeisterschaftsläufe für die Trofeo Pirelli und Coppa Shell. Im Umfeld XX Programme, F1


FOTO: HAN MARTENS

Clienti und Sport Prototipi sowie Demonstrationen der Scuderia Ferrari.
Info: www.ferrari.com/en-EN/corse-clienti/europe

24. – 27. OKTOBER
Auto Moto d'Epoca Bologna (I)
Die größte Oldtimermesse Europas mit über 4000 zum Verkauf angebotenen Fahrzeugen (meist italienischer Provenienz) und einem wahren Schatz an gesuchten Ersatzteilen. Info unter www.automotodepoca.com

ANZEIGE

DEM HIMMEL SO NAH
WALD-WELLNESS-URLAUB IM HOCHSCHWARZWALD

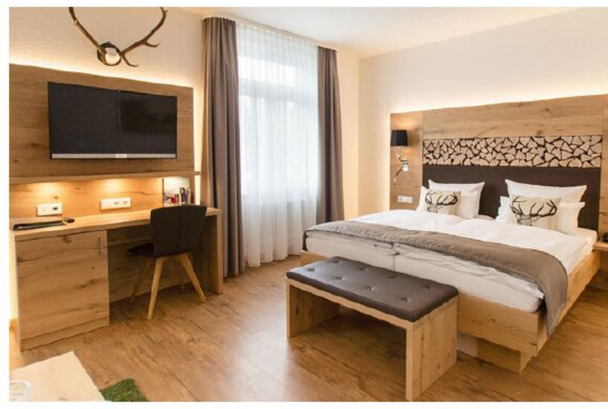




Das Waldhotel am Notschreipass liegt zwischen den zwei höchsten Bergen des Schwarzwaldes - dem Feldberg und dem Belchen. In dieser Bergwelt finden Sie ein wahres Naturparadies. Das Aktiv- und Wellnesshotel ist mit vier Wellness-Stars ausgezeichnet und macht den Namen Waldhotel zum Programm: Von der Wald-Küche über den Wald-Spa bis zu den Waldflair-Suiten.

„Der Wald ist der beste Wellnessbereich der Welt" meint die Gastgeber-Familie Albiez-Bock. Alle Zimmerkategorien orientieren sich mit ihrer heimeligen Atmosphäre und Massivholzelementen an der Geborgenheit des Waldes. Die Wald-Küche von Küchenchef Tobias Winkelmann bringt die Produkte des Waldes auf kreative Weise auf den Teller.

Der Spa des Waldhotels bietet neben dem Panorama-Hallenbad mit herrlichen Blicken über die bewaldeten Berge auch lichtdurchflutete Ruheräume, Saunas, ein Dampfbad, ein Saunahaus und ein Massage- und Kosmetikstüble.

Waldhotel
Genuss & Wellness am Notschreipass
www.schwarzwald-waldhotel.de

VOLL AUF DIE ZWÖLF

FERRARI 12CILINDRI

„DODICI CILINDRI“ SPRICHT SICH DER NAME DES NEUEN PARADEPFERDES AUS MARENELLO AUS – EINE CHIFFRE, DIE SEIT 1947 FÜR DIE TRADITION DES HAUSES FERRARI STEHT: ZWÖLF ZYLINDER.

TEXT: PETER BRAUN | FOTOS: FERRARI PRESSEDIENST



A

Anfang Mai stellte Ferrari den Nachfolger des 812 vor, der ursprünglich ja einmal als der Letzte seiner Art gehandelt wurde: Der letzte frei atmende Frontmotor-V12, ohne Turbo, ohne Elektromotoren, ohne Schnickschnack.

Das war vor sieben Jahren, und bei aller Vorfreude auf die erste Generation der rein elektrisch angetriebenen Straßensportwagen aus Maranello scheint doch die allgemeine Euphorie über den CO_2-neutralen Fahrspaß inzwischen etwas abgekühlt.



Die flach angestellte Frontscheibe geht bei der Berlinetta (oben) optisch nahtlos in ein getöntes Glasdach über. Beim Spider endet der Cockpitausschnitt in zwei langgestreckten Kopfstützenverkleidungen.

EIN HOCH AUF DEN SAUGER

„Dodici Cilindri“ heißt der neue große Gran Turismo aus dem Hause Ferrari, und was für unsere Ohren wie ein Liebesversprechen klingt, hat im Italienischen eine nüchterne Bestimmtheit: Zwölfzylinder. Als ob es keinen anderen gäbe. Und in der Tat gibt es heutzutage nichts Vergleichbares.

Beim Motor des 12Cilindri handelt es sich um die jüngste Entwicklungsstufe des legendären V12, der nach dem Zweiten Weltkrieg den Grundstein für die Legende aus Maranello legte. In der neuesten Version entfesselt er 830 Pferdestärken (611 kW) bei astromischen 9250 Umdrehungen pro Minute. Wer daraus auf eine schwachbrüstige Drehmomentkurve schließt, sieht sich getäuscht, denn diese Kurve ist eher ein Plateau, das bereits bei 2500/min – also knapp über Leerlaufdrehzahl – auf 80 % des maximalen Werts von 678 Nm steigt. Die außerordentlich hohe Nenn- bzw. Maximaldrehzahl von über 9000/min ist eigentlich nur ein Indikator dafür, dass die Kraftentfesselung des 12Cilindri buchstäblich kein Ende nehmen will.

Der V12 vom Typ F140HD verfügt über zahlreiche modifizierte Komponenten und Softwarelösungen, die teilweise bereits in der Sonderserie 812 Competizione enthalten waren. Um dem V12 derart hohe Drehzahlen abzugewinnen, reduzierten die Ingenieure das Gewicht und damit auch die Massenträgheit der Motorkomponenten. So kommen beispielsweise Titanpleuel zum Einsatz, die im Vergleich zu Stahl 40





Die Designanleihen an den ikonischen Ferrari Daytona sind insbesondere bei der Verkleidungsblende zwischen den Scheinwerfern unübersehbar.

Prozent weniger bewegte Masse aufweisen – bei gleicher mechanischer Festigkeit. Für die Kolben wird eine neue, leichtere Aluminiumlegierung verwendet, die Kurbelwelle selbst ist ebenfalls leichter geworden – wenn auch nur um 3%.

Der Schlepphebel-Ventiltrieb ist eine Entwicklung aus der Formel 1. Er wurde seinerzeit speziell für den V12 entwickelt, um die bewegten Massen zu reduzieren und extrem steile Nockenprofile nutzen zu können. Die Gleitfläche der Schlepphebel ist mit einer DLC-Beschichtung (Diamond-Like-Carbon) versehen; ein Ende des Schlepphebels betätigt vom Nocken gesteuert das Ventil, das andere stützt sich drehbar auf einem hydraulischen Ventilspielausgleicher ab.

Ein ausgeklügeltes System von Saugrohren mit variabler Geometrie optimiert den Drehmomentverlauf über das gesamte Drehzahlband. Dadurch verändert sich je nach Drehzahl und Lastzustand die wirksame Länge des Ansaugtrakts, um die dynamische Ladung im Zylinder zu maximieren. Weil die Leistungsabgabe dieses 6,5-Liter-V12 derart brachial ist, wurde für den 12Cilindri – erstmals bei einem Sauger – eine Softwarestrategie entwickelt, die das maximal verfügbare Drehmoment im dritten und vierten Gang beschneidet. Das sogenannte Aspirated Torque Shaping (ATS) vermeidet damit unnötigen Stress für die Antriebsschlupfregelung …

Neu ist auch die Ölpumpe mit variabler Fördermenge. Mithilfe eines Magnetventils, das die Motor-ECU in einem ge-





Sämtliche Kühlluftöffnungen für Motor und Bremsen sind unterhalb der Scheinwerfermaske angeordnet.

schlossenen Regelkreis ansteuert, wird die Förderleistung der Pumpe in Bezug auf Motordrehzahl und Druck geregelt, sodass nur die erforderliche Ölmenge zirkuliert und dadurch die Verlustleistung reduziert wird. Die mit 350 bar arbeitende Kraftstoff-Direkteinspritzung besteht aus zwei Benzinpumpen und vier Rails mit Drucksensoren. Das Motorsteuergerät kann für jeden Zylinder pro Arbeitstakt je nach Anforderung bis zu drei Einspritzvorgänge und auch mehrere Zündimpulse auslösen.

DER SOUND MACHT DIE MUSIK

Der Sound spielt bei einem Ferrari-V12 eine maßgebliche Rolle. Zu diesem Zweck wurde jedes Element des Ein- und Auslasstrakts optimiert. Abgasstränge gleicher Länge, ein 6-in-1-Krümmer für jede Zylinderbank und das innovative Design der Schalldämpfer führen zum typischen aggressiven Fauchen eines Ferrari-V12, das einen englischen Jounalisten einst an den Klang zerreißenden Segeltuchs („the sound of ripping canvas“) erinnerte.

Damit der Soundtrack auch in der Kabine perfekt ausbalanciert ist, wurde der Ansaugtrakt modifiziert: Durch eine neue Positionierung der Resonatoren veränderten sich die Druckwellen, was zu einem satteren Klang insbesondere im Bereich der mittleren Frequenzen führt.

Der 12Cilindri verfügt über das 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, das bereits bei anderen Modellen einhellige Begeisterung erntete. In Kombination mit größeren Reifen auf 21-Zoll-Felgen bietet diese Lösung im Vergleich zu früheren V12-Anwendungen fünf Prozent kürzere Getriebeübersetzungen in den unteren Gängen und zwölf Prozent mehr Drehmoment an den Rädern – alles zum Vorteil der Beschleunigung und zur Verkürzung der Schaltzeiten, die beim 12Cilindri rund 30 Prozent schneller sind als bei früheren Frontmotor-Berlinetten.



GEOMETRIE UND VOLUMEN

Mit dem 12Cilindri entfernten sich Flavio Manzoni und das Designteam des Ferrari Centro Stile noch einen Schritt weiter vom skulpturalen Denken, das in den Zehner-Jahren die Formgebung beeinflusste. Zwar dominieren klare Linien noch immer die Geometrie des Fahrzeugs, doch unterstreichen sie nun in erster Linie die Volumen, die ein nahtlos ineinanderfließendes Ganzes bilden. Die extrem sauber gearbeiteten Flanken verlaufen von einer V-förmigen Fläche ausgehend entlang des gesamten Fahrzeugs nach hinten, die Kotflügel sind mit äußerster geometrischer Präzision geformt: Alle Linien sind das Ergebnis von Schnittstellen zwischen den Volumen. Bei aller formalen Nostalgie ist der muskulöse Heckflügel zwar imposant, zeigt sich aber auch geometrisch perfekt kontrolliert. Am Frontflügel kommt diese muskulöse Spannung noch etwas deutlicher zum Ausdruck, während sie an den Flanken zurückgenommen wurde, was die monolithische Ästhetik der Karosserie nochmals betont.

An der Fahrzeugfront erinnern die längliche Form der Scheinwerfer und das dunkle Band dazwischen an den Daytona aus den siebziger Jahren, doch sind sie deutlicher als damals das Resultat von Geometrien und Schnittlinien, die dem Design inhärent sind. Bei der Architektur am Heck ist ebenfalls Strenge angesagt. Die Rückleuchten sind in einen breiten Flügel eingelassen, der den gesamten konkaven Heckbereich durchzieht und wohl das eigentliche Markenzeichen des 12Cilindri darstellt. Anstelle eines Heckspoilers haben die Designer zwei aktive Klappen in die Heckscheibe integriert, die in zwei ver-

TECHNISCHE DATEN
FERRARI 12CILINDRI

MOTOR
Typ: F140 HD
Bauart: V12, Zylinderwinkel 65°, Trockensumpfschmierung
Hubraum: 6496 cm^3
B x H: 94 x 78 mm
Leistung: 611 kW (830 PS) bei 9250/min
Höchstdrehzahl: 9500/min
Drehmoment: 678 Nm bei 7250/min
Verdichtungsverh. : 13,5:1
Literleistung: 128 PS/l

ANTRIEB UND FAHRWERK
Bauart: Hinterradantrieb, elektronisch gesteuertes Differenzial
Getriebe: 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Steuersysteme: Side Slip Control System (SSC 8.0), Traktionskontrolle, PCV 3.0 („Passo Corto Virtuale" – virtueller kurzer Radstand), Ferrari Dynamic Enhancer FDE 2.0
Radaufhängungen: Doppelquerlenker vorne und hinten
Stoßdämpfer: magnetorheologische Dämpfung mit Doppel-Hubmagneten SCM
Bremsen: innenbelüftete Scheibenbremsen, vorne 398 mm, hinten 360 mm
Hochleistungs-ABS evo mit elektronischer Bremskraftverteilung
Räder & Reifen: vorne 275/35 R21 J 10.0, hinten 315/35 R21 J 11.5

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE
Länge: 4733 mm
Breite: 2176 mm
Höhe: 1292 mm
Radstand: 2700 mm
Spur vorne/hinten: 1686/1645 mm
Leergewicht: 1560 kg
Leistungsgewicht: 1,88 kg/PS
Gewichtsverteilung: 48,4/51,6 %

FAHRLEISTUNGEN
Max. Geschwindigkeit: > 340 km/h
0-100 km/h: 2,9 s
0-200 km/h: < 7,9 s
100-0 km/h: 31,4 m
200-0 km/h: 122,0 m





Die getönte Heckscheibe bildet ein dynamisches Delta und ist außerdem mit dezenten aerodynamischen Hilfsmitteln bestückt.

schiedenen Stellungen genutzt werden: „Low Drag“ (LD) bzw. „High Downforce“ (HD). In der Low-Drag-Position schließen die Klappen bündig mit der Karosserie ab, sodass die Luft ungehindert darüber strömen kann. Diese Lage wird bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h beibehalten, wenn der Abtrieb für die Fahreigenschaften des Fahrzeugs nicht sehr relevant ist – was übrigens auch über 300 km/h der Fall ist. Zwischen diesen beiden Geschwindigkeiten spielt jedoch der Abtrieb eine zentrale Rolle, wobei die Stellung der Spoiler von der Längs- und Querbeschleunigung des Fahrzeugs abhängt.

TECHNOLOGIETRÄGER

Die Einführung von Bremsen mit Brake-by-Wire-Technologie machte die Integration neuester Technologien aus dem Haus Ferrari möglich. Dazu zählen das erstmals beim 296 GTB vorgestellte ABS evo und der 6D-Sensor, der die Präzision des PCV 3.0 (Passo Corto Virtuale – virtueller kurzer Radstand) und des Side Slip Control Systems SSC 8.0 gewährleistet.

Der 12Cilindri ist mit einer unabhängigen Allradlenkung (4WS) ausgestattet, die erstmals in der Sonderserie 812 Competizione vorgestellt wurde. 4WS steuert die Bewegung jedes Rads unabhängig voneinander, um die Giersteuerung in Kurven und die Reaktionsfähigkeit bei schnellen Richtungswechseln zu verbessern. Der 12Cilindri profitiert ferner von einem 20 Millimeter kürzeren Radstand im Vergleich zum 812 Superfast.

Das Vollaluminium-Chassis ist eine komplette Neuentwicklung. Besonderes Augenmerk legten die Entwickler auf die Geometrie von Gusskomponenten (z.B. Federbeinabstützung oder A-und C-Säulen), um die Torsionssteifigkeit zu verbessern und gleichzeitig das Gewicht zu reduzieren.

Der 12Cilindri kann mit Michelin Pilot Sport S5 oder Goodyear Eagle F1 Supersport ausgestattet werden, die beide in neuen Größen speziell für Ferrari entwickelt wurden: 275/35ZR21 vorn und 315/35ZR21 hinten.

Wie nicht anders zu erwarten wird der Ferrari 12Cilindri kein billiger Spaß: Knapp 400.000 Euro für die Berlinetta und noch einmal zehn Prozent mehr für den Spider sind eine Menge Geld. Schwerer aufzubringen als die Kaufsumme dürfte für manchen Zwölfzylinderfreund die Geduld sein, denn die ersten Berlinetten werden nicht vor Weihnachten 2024 auf dem Markt erwartet, der Spider soll frühestens im Sommer 2025 verfügbar sein.

// Treibstoff für Träume

Octane

AUTOKLASSIKER & SPORTWAGEN

Jetzt testen und über 20 % sparen!



JETZT BESTELLEN

3 HEFTE*

21 €

*AT: 24 € / CH: 30 €

Keine automatische Abo-Verlängerung
3 Hefte portofrei nach Hause

QR-Code scannen oder www.ogy.de/octane-testabo eingeben,
Heft bestellen und gleich sparen!

TELEFON
+49 (0) 40 386 666 371

EMAIL
abo@octane-magazin.de

ONLINE
www.ogy.de/octane-testabo

HIMMELHOCH JAUCHZEND …

… UND ZU TODE BETRÜBT: DIE SCUDERIA FERRARI DURCHLEBT IN DER SAISON 2024 EIN WECHSELBAD DER GEFÜHLE. AUF CHARLES LECLERCS GLORREICHEN HEIMSIEG IN MONACO FOLGTE EIN WOCHENENDE ZUM VERGESSEN IN KANADA. WIR ZIEHEN BILANZ KURZ VOR DER SOMMERPAUSE.

TEXT: PETER BRAUN | FOTOS: FERRARI-PRESSEDIENST


Santander
PIT LANE
Santander



Scuderia-Teamchef Fred Vasseur ist mit dem Verlauf der Saison 2024 nicht hundertprozentig zufrieden, auch wenn einzelne Ergebnisse das Potenzial von Wagen und Fahrern unterstreichen.

Die Rückkehr des Großen Preises von China in den WM-Kalender feierte die Scuderia mit einem vierten und einem fünften Platz für Charles Leclerc und Carlos Sainz. Auf der Habenseite standen insgesamt 31 Punkte, einschließlich der Punkte aus dem Sprintrennen, immerhin die zweithöchste Punktzahl hinter Red Bull.

Nach einem schwierigen Qualifying ging es immer darum, Plätze gutzumachen, aber zum ersten Mal in dieser Saison schaffte es keiner der beiden Fahrer auf das Podium. Max Verstappen war in einer eigenen Liga unterwegs, McLaren-Pilot Lando Norris zeigte – nicht zum ersten Mal – kämpferisches Potenzial. Beim Restart nach der Safety-Car-Phase konnte keiner der beiden Ferrari-Piloten das Tempo der schnellsten Autos auf harten Reifen mitgehen. Charles Leclerc: „Wir müssen uns auf zwei Dinge konzentrieren: Zum einen auf unseren Qualifying-Trimm, und zum anderen auf unsere Pace auf den Hards, was heute unsere größte Herausforderung war. Unsere Strategie und unsere Leistung waren bis zum Safety Car stark, aber danach waren wir alle auf der gleichen Strategie und es wurde schwieriger für uns."

Charles Leclercs dritter Podiumsplatz der Saison beim Grand Prix von Miami war einer durchdachten Strategie zu verdanken, und der Monegasse wäre vielleicht sogar als Zweiter hinter Max Verstappen ins Ziel gekommen, wenn nicht in Runde 28 eine Safety-Car-Phase eingeräumt worden wäre. Lando Norris war der große Gewinner dieses Zwischenfalls, da er noch nicht an der Box war und plötzlich vor Max Verstappen in Führung lag, was ihm letzten Endes seinen ersten Formel-1-Sieg bescherte. Sainz konnte leider nicht vom Safety Car profitieren, da er eine Runde zuvor an die Box gekommen war, und wurde hinter Oscar Piastri (McLaren) Fünfter.

Zwei Wochen später begannen die ersten europäischen Rennen der Saison. Am 19. Mai lief der Gran Premio del Made in Italy e dell'Emilia-Romagna in Imola, der im vergangenen Jahr wegen der verheerenden Überschwemmungen in der Region abgesagt worden war. In den 63 Runden

von Imola wurde die Arbeit an der Feinabstimmung des Update-Pakets für den SF-24 deutlich sichtbar: Beide Fahrer waren im Rennen konkurrenzfähig, wie der geringe Abstand (7 Sekunden) zwischen dem drittplatzierten Charles Leclerc und dem Rennsieger Max Verstappen zeigte. Carlos Sainz musste sich mit einem fünften Platz begnügen. Teamchef Fred Vasseur mahnte an, dass das Team nun seine Leistung im Qualifying verbessern müsse. „Es war heute klar, dass die Startposition einen großen Einfluss auf das Endergebnis hat. Und das wird nächste Woche in Monaco umso mehr der Fall sein."

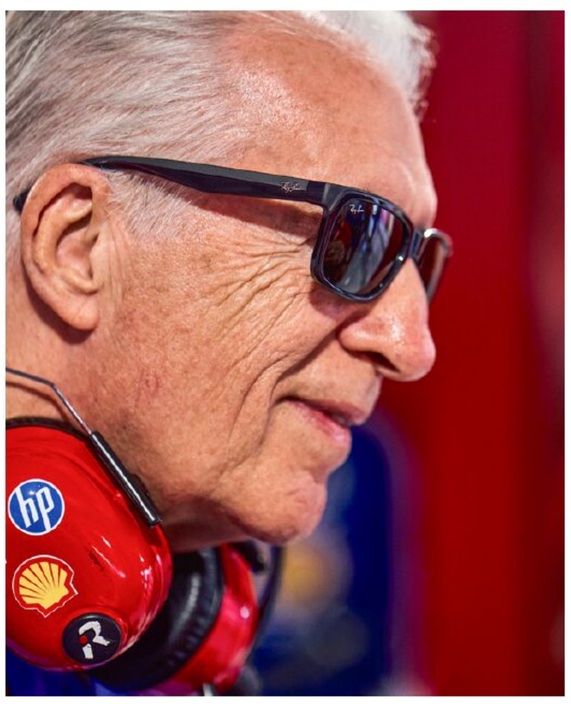
HOHE ERWARTUNGEN ERFÜLLT

Offenbar hatte das Team die Ermahnungen ernst genommen, denn Charles Leclerc sicherte der Scuderia in Monte-Carlo die erste Pole-Position der Saison. Für den gebürtigen Monegassen war es bereits die dritte Top-Qualifing-Platzierung in den Straßenschluchten seiner Heimatstadt – übrigens seine 24., womit er nun in der Liste der Ferrari-Pole-Sitter hinter Michael Schumacher (58) und vor Niki Lauda (23) an zweiter Stelle steht. Carlos Sainz verpasste die erste Startreihe um weniger als eine Zehntelsekunde und reihte sich hinter McLaren-Pilot Oscar Piastri auf Startplatz 3 ein.

Am Rennsonntag gelang es Charles Leclerc endlich, seinen Monaco-Fluch abzuschütteln, und unter den gönnerhaften Worten seines Fürsten Albert I. („Ich freue mich, dass Sie es sind!") nahm er als erster Untertan die Siegtrophäe des Großen Preises entgegen – 93 Jahre nach Louis Chiron, der allerdings damals keine WM-Punkte einfuhr, weil es die Formel 1 noch nicht gab.

Carlos touchierte in der ersten Kurve Oscar Piastri und zog sich einen Reifenschaden zu. Eigentlich wäre sein Rennen







Spezielle hellblaue Overalls und Jacken zum Großen Preis von Miami, der auch in diesem Jahr wieder jede Menge Prominenz anzog. Auch Pietro Ferrari freute sich über Podiumsplatzierungen von Charles Leclerc in Sprint und Rennen..





Endlich: Charles Leclerc gewinnt erstmals seinen Heim-Grand-Prix und wird von seinem Fürstenpaar beglückwünscht – und von seinem Teamkollegen auf dem Podium geduscht Der Sprung ins Hafenbecken gehört zu einem Sieg in Monaco einfach dazu!

hier zu Ende gewesen, doch im Mittelfeld kam es zu einem heftigen Crash, so dass das Rennen mit der roten Flagge abgebrochen wurde. Da dies vor Ende der ersten Runde geschah, konnte Sainz von seinem ursprünglichen Startplatz neu starten. Überdies entfiel der obligatorische Boxenstopp, weil beide Ferraristi nun auf den harten Reifen starteten und bis zum Ende durchfuhren. Für die Zuschauer mochte das langweilig gewesen sein, doch Charles





Leclerc blieb von der ersten bis zur letzten Runde hoch konzentriert: „Das Rennen schien ewig zu dauern, aber vielleicht war es gerade deshalb umso schöner. Hier zu gewinnen bedeutet mir so viel, denn es ist das Rennen, das mich als Kind davon träumen ließ, Formel-1-Fahrer zu werden. In den letzten Runden fängt man an zu beten,

RENNERGEBNISSE SAISON 2024

21. APRIL, GP CHINA

SPRINT

1. Max Verstappen | Red Bull RB20
4. Charles Leclerc | Ferrari SF-24
5. Carlos Sainz | Ferrari SF-24

RENNEN

1. Max Verstappen | Red Bull RB20
4. Charles Leclerc | Ferrari SF-24
5. Carlos Sainz | Ferrari SF-24

5. MAI, GP VON MIAMI

SPRINT

1. Max Verstappen | Red Bull RB20
2. Charles Leclerc | Ferrari SF-24
5. Carlos Sainz | Ferrari SF-24

RENNEN

1. Lando Norris | McLaren MCL38
3. Charles Leclerc | Ferrari SF-24
5. Carlos Sainz | Ferrari SF-24

19. MAI, GP EMILIA-ROMAGNA

1. Max Verstappen | Red Bull RB20
3. Charles Leclerc | Ferrari SF-24
5. Carlos Sainz | Ferrari SF-24

26. MAI, GP MONACO

1. Charles Leclerc | Ferrari SF-24
2. Oscar Piastri | McLaren MCL38
3. Carlos Sainz | Ferrari SF-24

9. JUNI, GP KANADA

1. Max Verstappen | Red Bull RB20
A. Charles Leclerc | Ferrari SF-24
A. Carlos Sainz | Ferrari SF-24

23. JUNI, GP SPANIEN

1. Max Verstappen | Red Bull RB20
5. Carlos Sainz | Ferrari SF-24
6. Charles Leclerc | Ferrari SF-24

30. JUNI, GP ÖSTERREICH

SPRINT

1. Max Verstappen | Red Bull RB20
5. Carlos Sainz | Ferrari SF-24
7. Charles Leclerc | Ferrari SF-24

RENNEN

1. George Russell | Mercedes F1 W15
3. Carlos Sainz | Ferrari SF-24
11. Charles Leclerc | Ferrari SF-24

7. JULI, GP ENGLAND

1. Lewis Hamilton | Mercedes F1 W15
5. Carlos Sainz | Ferrari SF-24
14. Charles Leclerc | Ferrari SF-24

21. JULI, GP UNGARN

1. Oscar Piastri | McLaren MCL38
4. Charles Leclerc | Ferrari SF-24
6. Carlos Sainz | Ferrari SF-24



dass nichts passiert, und ich konnte spüren, wie die Emotionen in mir hochstiegen."

ABSTURZ IM REGEN

Der Große Preis von Kanada sollte für die Scuderia Ferrari eine einzige Enttäuschung werden, denn sowohl Charles Leclerc als auch Carlos Sainz mussten das Rennen vorzeitig aufgeben. Der Grand Prix begann auf nasser Strecke, und die Dinge wurden für Charles sofort kompliziert, da ein Problem mit der Antriebseinheit sein Tempo beeinträchtigte. Auch Carlos hatte einen schwierigen Start von der nassen Seite der Startaufstellung, wodurch er mehrere Plätze verlor. Als Leclercs Problem durch einen Reset an der Box behoben werden konnte, war er bereits überrundet und ein Weiterfahren ohne Chance auf Punkte hätte keinen Sinn ergeben.

FORMEL 1 RENNKALENDER 2024

FIA FORMEL-1-WELTMEISTERSCHAFT 2024

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

FIA FORMEL 1 WELTMEISTERSCHAFT 2024

STAND NACH 13 VON 24 RENNEN

FAHRERWERTUNG

1. Max Verstappen | 265 Punkte
3. Charles Leclerc | 162
4. Carlos Sainz | 154

KONSTRUKTEURSWERTUNG

1. Oracle Red Bull Racing | 389 Punkte
2. McLaren Formula One | 338
3. Scuderia Ferrari | 322





Nach Charles Leclercs Triumph in Monaco machte sich auch Carlos Sainz Hoffnungen auf einen Erfolg vor heimischem Publikum. Trotz ambitionierter Reifenstrategie verpassten jedoch beide Ferraristi in Spanien das Podium.

Carlos lag lange Zeit außerhalb der Punkteränge, doch es sah so aus, als könnte sein Rennen lebendig werden, nachdem der Regen nachgelassen hatte und alle Autos auf Slicks gewechselt hatten. Auf Medium-Reifen war Carlos bis auf den zehnten Platz vorgefahren und hatte gerade seine beste Runde gedreht, als er Alexander Albon



auf dem neunten Platz überholte. In der 53. Runde erwischte der Spanier jedoch einen nassen Randstein, der ihn ins Schleudern brachte. Unglücklicherweise war der Williams-Pilot direkt hinter ihm und konnte einen Zusammenstoß mit dem Ferrari nicht vermeiden. Die Kollision beendete das Rennen für beide.

Nach dem Heimsieg von Charles Leclerc in Monaco machte sich natürlich auch Carlos Sainz Hoffnungen, und der Andrang der spanischen Fans bei der Autogrammstunde in Barcelona war überwältigend. Die Qualifikationsergebnisse – 5. und 6. Startplatz hinter McLaren, Red Bull und beiden Mercedes – dämpften die Erwartungen, und die Ferraristi setzten alle Chips auf die weichste Reifenmischung. Auf der Strecke konnten sie sich jedoch nicht durchsetzen und wurden Fünfter und Sechster, mit Sainz auf dem besseren der beiden Plätze – ein schwacher Trost. Carlos Sainz: „Früh zu stoppen und das Rennen auf dem harten Reifen zu beenden, hat sich heute nicht als die optimale Strategie erwiesen, aber das weiß man immer erst im Nachhinein nach der Zielflagge. Ein Heimrennen ist für einen Fahrer immer etwas Besonderes, und Barcelona ist für mich keine Ausnahme. Schwamm drüber."

GEMISCHTE GEFÜHLE

Schon eine Woche später stand in Österreich ein Grand Prix mit Sprint auf dem Programm, den die beiden Ferrari auf den Plätzen 5 und 7 beendeten. Im Rennen lief es anfangs vor allem für Charles nicht so gut: Er musste nach einer kleinen Rempelei zum Frontflügelwechsel an die Box und hoffte auf ein Safety Car, das aber nie kommen sollte. So brachte ihn seine verbissene Aufholjagd lediglich bis Platz 11 nach vorne. Carlos kämpfte von Anfang bis Ende in einem wirklich engen Kampf mit George Russell um den dritten Platz. Dann kollidierten vor ihnen Lando Norris und Max Verstappen, wobei beide Autos beschädigt wurden. Dies löste eine virtuelle Safety-Car-Phase aus, während Trümmerteile von der Strecke geräumt wurden.

Nach dem Neustart fuhr Sainz hinter Mercedes-Mann Russell auf Platz zwei, bis Oscar Piastri im McLaren sich auf frischeren Reifen hinter den Leader drängte. Es war



In Österreich schaffte Carlos Sainz nach starkem fahrerischem Einsatz den Sprung aufs Stockerl, dafür ging sein Teamkollege punktelos nach Hause.

der fünfte Podiumsplatz für Carlos in dieser Saison und der zehnte für die Scuderia Ferrari.

KARTEN NEU VERTEILT

Der Große Preis von England sollte zu einem Fest für Alt-Weltmeister Lewis Hamilton werden, der hier nach einer schier endlosen Durststrecke endlich wieder an seine früheren Erfolge anknüpfen konnte und sich eindrucksvoll für seine kommende Saison mit Ferrari empfahl. Schon im Qualifying lief alles für die Silberpfeile, während die Ferrari sich unter ferner liefen in die Startaufstellung einreihten. Im Rennen fuhr Carlos Sainz mit großem Respektabstand auf Platz 5 den Mercedes, Red Bull und McLaren hinterher, Teamkollege Charles Leclerc verzockte sich beim zu frühen Wechsel auf Intermediates und wurde überrundeter Vierzehnter.

In der Hitze des ersten Freien Trainings in Ungarn konnten die beiden Ferraristi mit eindrucksvollen Rundenzeiten auftrumpfen, doch im deutlich kühleren Qualifying wurde die mangelnde Pace des SF-24 offenbar: Gegen die beiden McLaren von Lando Norris und Oscar Piastri kämpften sie mit stumpfen Waffen. Das galt auch für Max Verstappen, der mit der Straßenlage seines Red Bull RB20 haderte, sich via Boxenfunk wütend über die Rennstrategie seines Teams ausließ und im Kampf um den letzten Podestplatz um ein Haar Lewis Hamilton im Mercedes abserviert hätte. Charles rettete mit einem vierten Platz die Ferrari-Ehre, Carlos reihte sich auf Platz sechs hinter Max ein. Oscar Piastri und Lando Norris sicherten McLaren einen verdienten Doppelsieg.

FERRARI TESTAROSSA | 390 PS | 47200 KM | ERSTLACK | EZ 02/91| 164.900 €



Wir bieten Ihnen hier einen herausragenden Testarossa! Einmalig ist nicht nur sein Zustand und seine Ausstattung, sondern auch die Historie! Dies ist einer der wenigen Testarossa, welche in Deutschland bei der Firma Gohm ausgeliefert wurden!

Selbstverständlich sind alle Bordbücher, Serviceheft, Bordmappe, Bordwerkzeug und das original Schedoni Reiskofferset vorhanden! Es sind auch diverse Belege von der Historie vorhanden, samt altem deutschen Brief!

Dieser Testarosa ist in seiner äußerst seltenen Farbkombination eine absolute Wertanlage & ein traumhaftes Kunstobjekt!



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



OOPS – WE DID IT AGAIN

ERNEUTER FERRARI-SIEG IN LE MANS



Ferrari wiederholt spektakulär den Vorjahressieg und gewinnt zum insgesamt elften Mal die 24 Stunden von Le Mans. Dabei setzten sich die Roten gegen acht andere Hersteller durch, denn so groß wie in diesem Jahr war die Konkurrenz noch nie!

TEXT GREGOR SCHULZ | FOTOS: GREGOR SCHULZ UND FERRARI



Wieder einmal hatte es Ferrari mit dem größten Automobilhersteller der Welt zu tun. Das Duell Ferrari gegen Toyota erinnerte also erneut ein wenig an Ford gegen Ferrari in den sechziger Jahren. Dabei hatte es vor dem Rennen noch so ausgesehen, als würde Toyota in diesem Jahr keine große Rolle spielen.

Die Hypercar-Klasse in Le Mans hat nämlich weiteren Aufwind bekommen, und inzwischen sind neun Hersteller involviert. Neu hinzugekommen sind in diesem Jahr Alpine, BMW und Lamborghini, nicht zu vergessen ein privates Projekt, dass sich die Namenrechte an der berühmten italienischen Vorkriegsmarke Isotta-Fraschini gesichert hat. Dazu gesellten sich natürlich die aus der vergangenen Saison bekannten Hersteller, neben Ferrari noch Cadillac, Peugeot, Porsche und Toyota.

Vor allem Le-Mans-Rekordsieger Porsche zählte 2024 zum engsten Favoritenkreis. Im vergangenen Jahr hatten die Zuffenhausener noch mit Kinderkrankheiten ihrer LMDH-Boliden zu kämpfen gehabt.





Die ersten Minuten am 15. Juni: Doppelführung in Rot: Nicklas Nielsen vor Antonio Giovinazzi (oben). Bereits aus der Startrunde war der von Platz fünf ins Rennen gegangene Däne als Erster zurückgekommen (rechts).



Safety first: Inzwischen steht während des Rennens vor der berühmten Auberge des Hunaudières an der gleichnamigen Geraden ein Sicherheitszaun. Unten: Immer wieder müssen die schnellen Hypercars die langsameren LMP2-Autos wie diesen orangen Oreca überrunden.

Doch die Zeiten scheinen vorbei zu sein – es sah also nicht danach aus, dass Ferrari die Titelverteidigung auf dem Silbertablett serviert bekommen würde.

Bereits die Hyperpole am Donnerstagabend wurde zu einem echten Krimi, mit dessen Ausgang Ferrari leider nur wenig zu tun hatte. Lange sah es so aus, als hätten Cadillac und Lokalmatador Sebastian Bourdais die Nase vorn, doch in den allerletzten Sekunden brannte Kevin Estre im Porsche eine Fabelzeit von 3:24.634 in den Asphalt. Für Ferrari blieben die Startplätze vier und fünf, wobei Antonio Fuoco die ebenfalls sehr respektable Zeit von 3:25.156 gefahren war. Der geringe Rückstand auf dem 13,626 Kilometer langen Kurs zeigt, wie eng die Spitzenfahrzeuge inzwischen beieinander liegen.

Und wie wenig die Startposition zählt, denn aus der ersten Runde kam der Ferrari mit der Startnummer 51 als Erster zurück! Ein extrem motivierter Nicklas Nielsen hatte sich auf den ersten Kilometern im 499P von Position fünf an die Spitze gekämpft. Auch der zweite 499P (Startnummer 50) mit den Vorjahressiegern Alessandro Pier Guidi, James Calado und Antonio Giovinazzi war von Beginn an mit von der Partie. Ex-Formel-1-Pilot Giovinazzi schloss nach knapp 15 Rennminuten auf den bis dahin auf Platz zwei liegenden Porsche auf und überholte ihn schließlich – Doppelführung für Ferrari in der Frühphase des Rennens! Wenig später konnte der Italiener sogar kurz die Führung übernehmen, als Nielsen einen kleinen Quersteher hatte. Es dauerte aber nicht lange, bis der Däne wieder an ihm vorbeiging.

Als nach den ersten Rennstunden ein kleiner Schauer niederging, wechselten einige Teams auf Regenreifen. So auch der Werks-Ferrari mit der Startnummer 51 – was sich im Nachhinein als falsch herausstellte, denn die Strecke trocknete schnell wieder ab. Durch einen weiteren Boxenstopp und den Tausch zurück auf Slicks rutschte der 499P vorübergehend ab ins Mittelfeld, konnte sich aber schnell wieder in die Top Five zurückkämpfen.





Auch dank mehrerer Safety-Car-Phasen lag die Führungsgruppe lange eng zusammen, so wie hier am Sonntagvormittag. Über die Landstraße D338 rollt normalerweise der Verkehr zwischen Le Mans und Tours.

In den Abendstunden führte schließlich kein rotes, sondern ein gelbes Auto: der 499P von AF Corse (Startnummer 83), gefahren von Robert Kubica, Robert Shwartzman und Yifei Ye. Der Wagen, der genau wie die beiden offiziellen Werksrenner auch in der Weltmeisterschaft WEC antritt, wird an der Rennstrecke ebenfalls von AF Corse betreut, allerdings gehört der nicht dem Werk, sondern einem privaten Kunden.

Als Ex-Formel-1-Pilot Kubica hinter dem Steuer saß, kam es zu einer Kollision zwischen ihm und dem BMW von Dries Vanthoor, die für diesen das Aus bedeutete. Kubica konnte weiterfahren, bekam aber später eine Stop-and-Go-Strafe von 30 Sekunden, was den privaten 499P etwas zurückwarf.

Die Nacht hatte es in Le Mans wieder in sich – oder auch nicht, es kommt ganz auf die Sichtweise an. Als ein heftiger Regenschauer niederging, entschied die Rennleitung, die Safety-Cars auf die Strecke zu schicken. Wegen der Streckenlänge gibt es in Le Mans deren drei. Diese Maßnahme nahm zwar für mehrere Stunden die Spannung aus dem Rennen, war aus Sicherheitsgründen aber mehr als nachvollziehbar.

Als das Rennen in den Morgenstunden wieder freigegeben wurde, führte Toyota vor Porsche. Die Japaner hatten sich langsam nach vorne gearbeitet und einige taktisch kluge Entscheidungen getroffen. Doch Ferrari war immer noch in Schlagdistanz, denn alle drei Autos lagen stets in der Führungsrunde.

Für den gelben 499P war das Rennen allerdings um die Mittagszeit zu Ende: AF Corse musste den Wagen nach einem spektakulären, mit starker Rauchentwicklung einhergehenden Elektronikdefekt in die Box schieben.

Doch die beiden roten Ferrari liefen wie Uhrwerke – wie übrigens die meisten Autos. Von 62 gestarteten Rennwagen in den drei Klassen Hypercars, LMP2 und LMGT3 erreichten sage und schreibe 46 das Ziel. Die Zuverlässigkeit bei Langstreckenrennen hat in den letzten Jahren enorm zugenommen. Gleiches gilt für die Wettbewerbsfähigkeit: Nach 24 Stunden waren noch neun Autos in der Führungsrunde. In der Vergangenheit lagen nicht selten mehrere Runden zwischen den Plätzen eins und zwei. Etwas langsamer fahren, den Vorsprung verwalten und das Material schonen kommt unter diesen Umständen natürlich nicht mehr in Frage. Die 24 Stunden von Le Mans sind inzwischen ein Sprintrennen zweimal rund um die Uhr.

Eine gute Stunde vor Schluss musste Ferrari um das am Ende siegreiche Auto noch einmal zittern: Die Beifahrertür ging nicht zu! Alle Versuche von Nicklas Nielsen, die Tür während der Fahrt zu schließen, schlugen fehl. Letztlich ordnete die Rennleitung an, dass der Däne aus Sicherheitsgründen an die Box kommen müsse – bei einem Vorsprung von nur zehn Sekunden auf den zweitplatzierten Toyota. Allerdings ließ sich die Rennleitung mit der Aufforderung zum Zwangshalt ziemlich lange Zeit – so lange, bis kein weiterer Stopp mehr nötig war. Da nun nicht nur die Tür geschlossen, sondern auch Sprit nachgefasst werden durfte, konnte Nielsen anschließend zu Ende fahren. Dank geschickten Energiemanagements des Hybridsystems schaffte er am Schluss 13 statt wie üblich zwölf Runden mit einer Tank-

24H LE MANS 2024



Geschafft: Nach 311 Runden wird der 499P mit der Startnummer 50 als Sieger abgewinkt (oben).

füllung. Bei einem zusätzlichen Halt, um lediglich die Tür zuzumachen, wäre die Führung dahin gewesen.

Bereits zuvor hatte es einen Zwischenfall gegeben, für den sich Ferrari und vor allem die Rennleitung Kritik gefallen lassen mussten: Der 499P mit der Startnummer 50 drehte den bis dahin auf Siegkurs fahren Toyota um – eine Aktion, für die die Rennleitung keine Strafe aussprach, sondern sie als Rennunfall deklarierte.

Am Ende holten Antonio Fuoco, Miguel Molina und Nicklas Nielsen den elften Le-Mans-Sieg für Ferrari. Das fast perfekte Ergebnis in Rot komplettierten die Vorjahressieger Alessandro Pier Guidi, James Calado und Antonio Giovinazzi auf Platz drei. Dazwischen platzierte sich der Toyota von José María López, Kamui Kobayashi und Nyck de Vries.







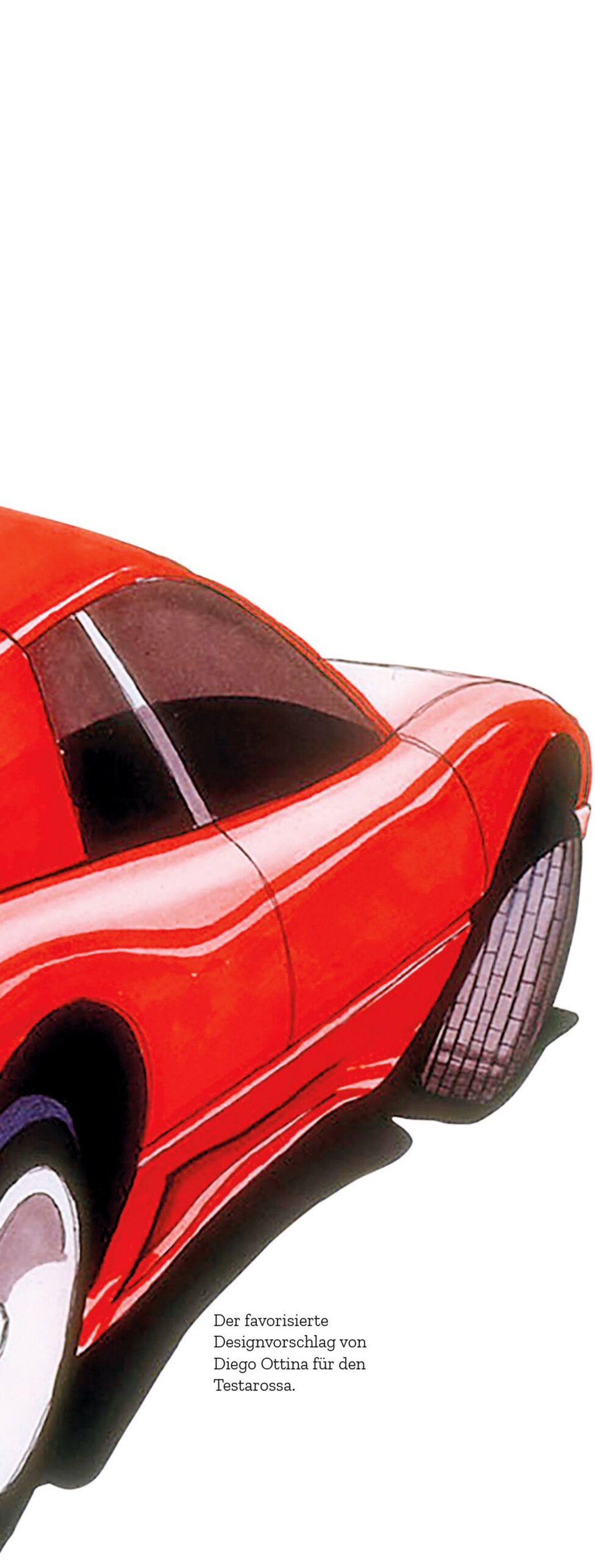


GEBURT EINES MYTHOS

40 JAHRE TESTAROSSA

DIE SCHÖPFER DES EPOCHE MACHENDEN DESIGNS BLICKEN ZURÜCK AUF DAS JAHR 1983 UND DIE ENTSTEHUNG DES TESTAROSSA IN DEN STUDIOS VON PININFARINA IN TURIN.

TEXT: YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | FOTOS: FERRARI, ARCHIV PININFARINA



Der favorisierte Designvorschlag von Diego Ottina für den Testarossa.

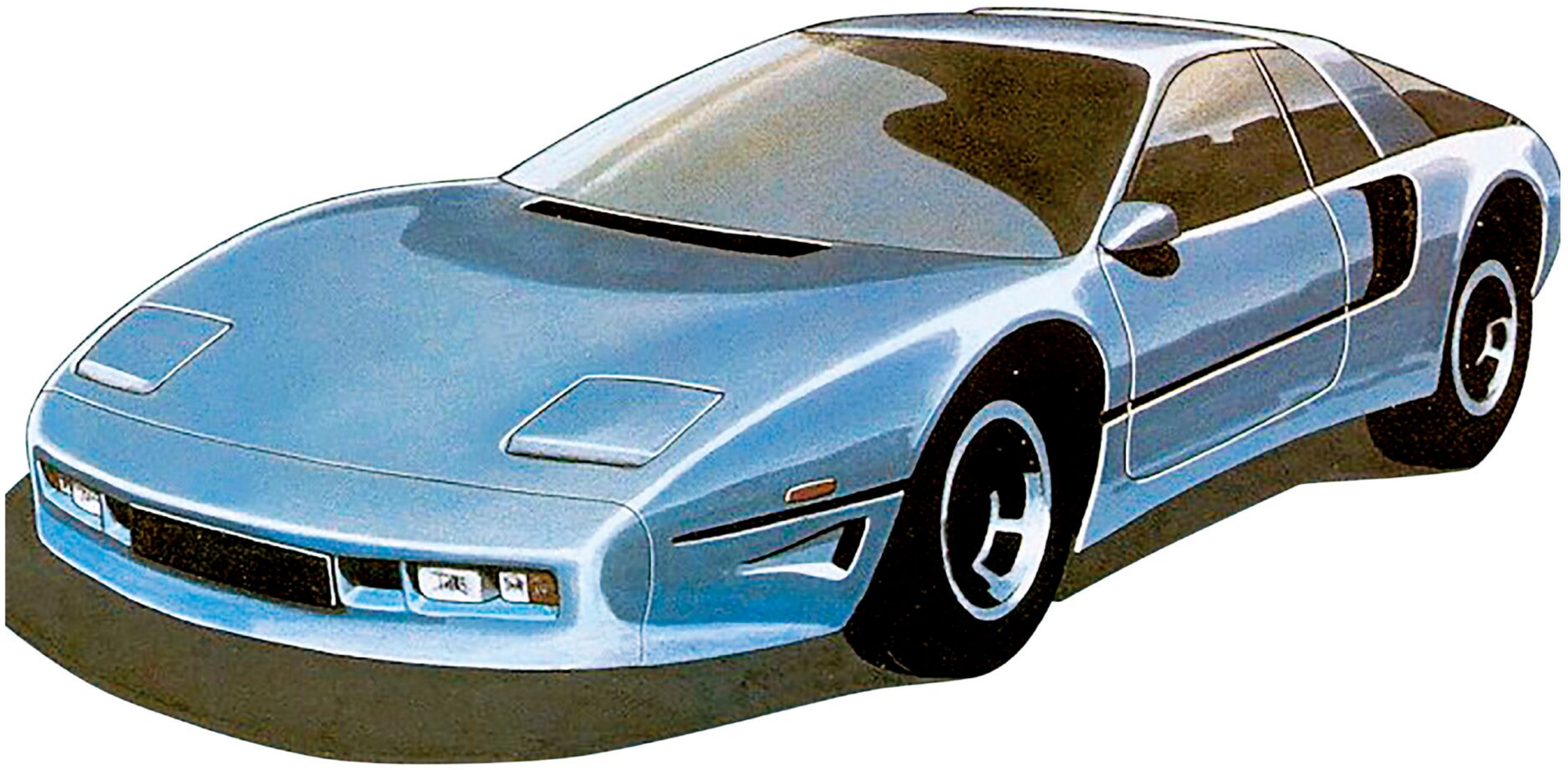
Turin? Ganz recht: Bevor Ferrari 2002 den ersten internen Designchef ernannte, wurden fast alle Modelle der Marke vier Jahrzehnte lang nicht in Maranello entworfen, sondern in einem Vorort von Turin. 1982 eröffnete Pininfarina Studi e Ricerche in Cambiano ein großes Designstudio.

Vier Jahre zuvor hatte Ferrari das Projekt zur Ablösung der Berlinetta Boxer (vorgestellt 1971) ins Leben gerufen mit dem Ziel, den lukrativen amerikanischen Markt zu erobern. Seit der Verschärfung der zuvor schon drakonischen Abgas- und Sicherheitsstandards in den USA waren Supersportwagen nicht mehr erhältlich, und der BB wurde dort nie offiziell verkauft. Lediglich Ferrari-Modelle mit V8-Motor, die weit weniger rentabel waren, überquerten in den 1970er Jahren den Ozean.

Am Ende des Jahrzehnts begann sich jedoch der Wind zu drehen, und Ferrari ging in Planung für einen «neuen BB», der in den USA zugelassen werden konnte. Dies gelang vor allem dank technischer Fortschritte wie der Kraftstoffeinspritzung in Verbindung mit Mehrventil-Zylinderköpfen. So war es möglich, die strengen Abgasvorschriften des nordamerikanischen Marktes zu erfüllen, ohne Kompromisse bei der Leistung eingehen zu müssen, was Enzo Ferrari auch immer abgelehnt hatte.

Natürlich wurde Pininfarina mit der Gestaltung des neuen Wagens beauftragt. Der Leiter des Designstudios, Leonardo Fioravanti, der zuvor schon den Daytona, den 308 GTB und den aktuellen BB entworfen hatte, wurde unterstützt von Lorenzo Ramaciotti und stellte vier seiner besten Designer für das Projekt frei: Ian Cameron, Guido Campoli, Emanuele Nicosia und Diego Ottina.

„Ursprünglich hatte Ferrari ein einfaches Restyling des BB geplant“, erklärt Fioravanti, „mit einer Neugestaltung von Front- und Heckpartie. Die Architektur des Autos sollte unverändert bleiben, mit dem 180°-V12 hinter den Sitzen und dem Kühler



Einige Designskizzen aus den Jahren 1978 und 1979, die bei Pininfarina realisiert wurden. Das blaue Auto ist von Guido Campoli signiert und stammt aus einer Zeit, als der Kühler noch im Vorderwagen untergebracht war. Emanuele Nicosia stellte sich aerodynamische Hilfsmittel aus dem Rennsport wie seitliche Schürzen vor. Ian Cameron entwickelte den Stil weg von der Ferrari-Tradition, während Diego Ottina die „Coke Bottle"-Linie interpretierte.

„URSPRÜNGLICH HATTE FERRARI NUR EIN **EINFACHES RESTYLING** DES BB GEPLANT". Diego Ottina

vorne." Tatsächlich trugen die ersten Skizzen, die bei Pininfarina angefertigt wurden, noch die Bezeichnung „BB".

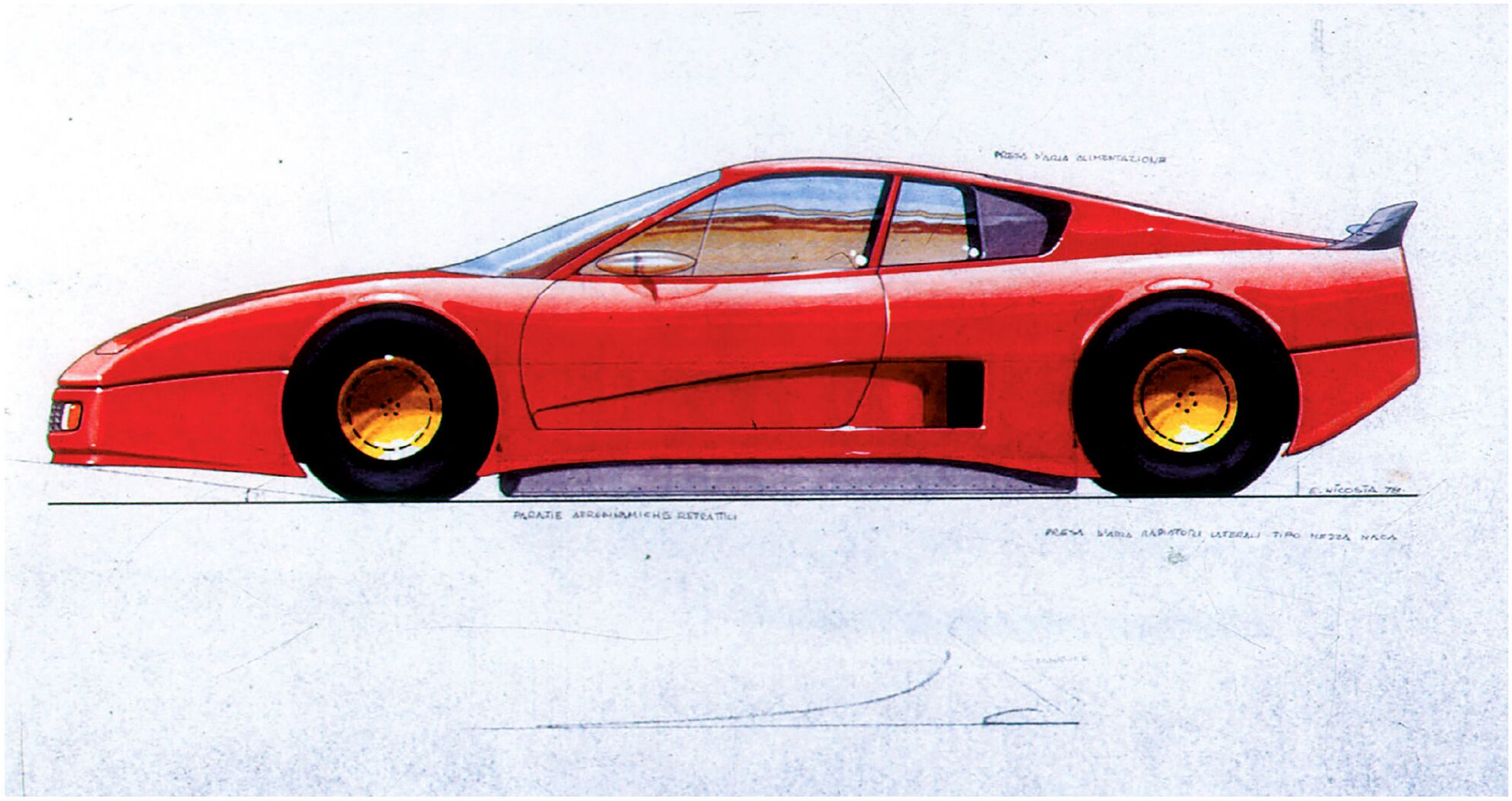
Die vier jungen Männer entwarfen allesamt sehr moderne Entwürfe, die nicht den evolutionären Gewohnheiten von Ferrari entsprachen, bei denen sich die gleichen Stilelemente von einem Auto zum anderen wiederholten. Die Formen waren glatt und monolithisch, wie im Windkanal zugeschliffen, und bei einigen Entwürfen waren die traditionell runden Heckleuchten durch rechteckige Leuchtenblöcke ersetzt. So stellten sie sich einen Ferrari für die 80er Jahre vor, doch Fioravanti konnten die Entwürfe nicht überzeugen.

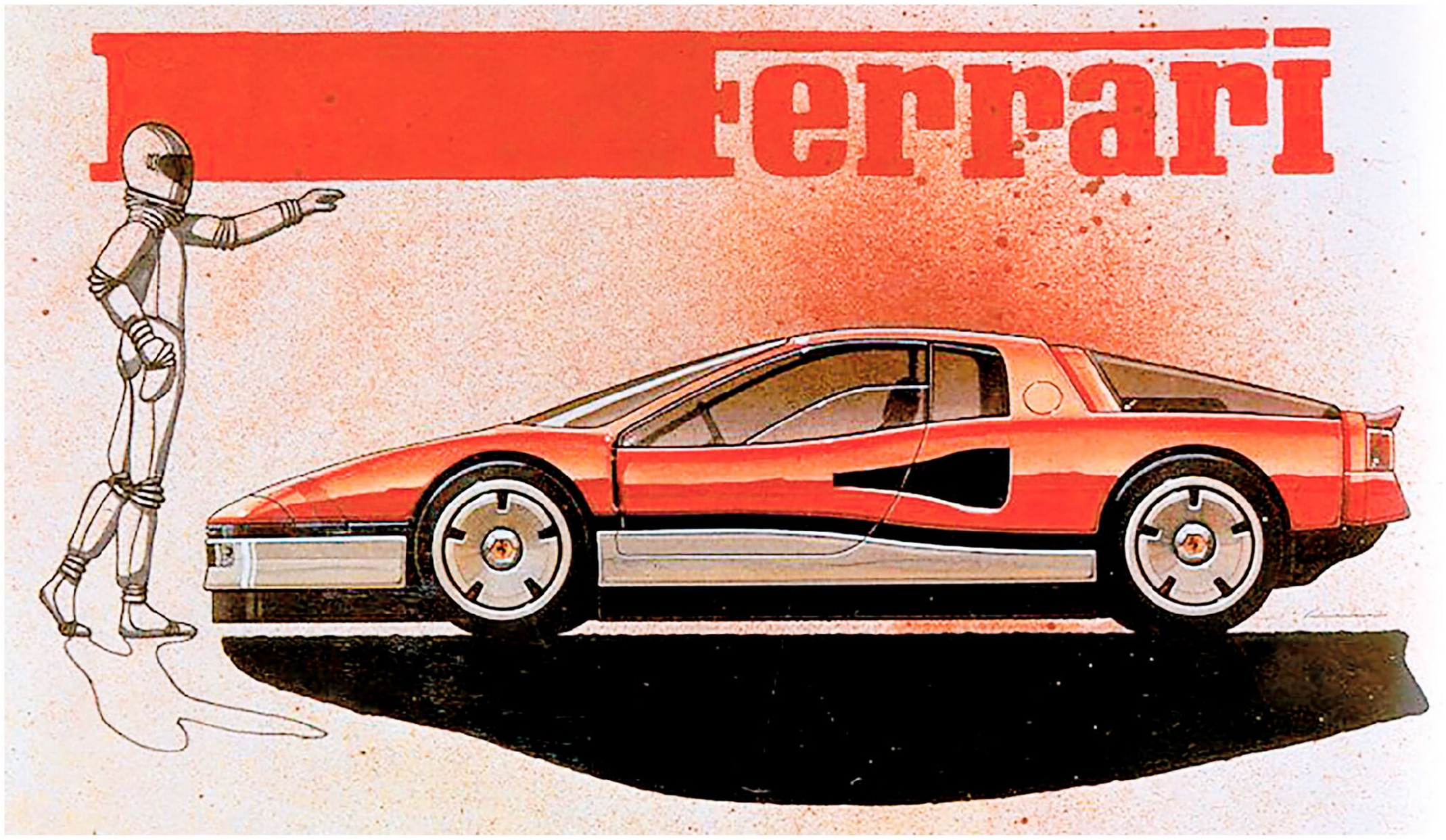
Ian Cameron erklärt: „Man darf nicht vergessen, dass es keine oder kaum klare Briefings für die Designer gab, nur ein paar technischen Zeichnungen von der Seite und von vorne/hinten im Maßstab 1:10, in denen die Minimal- und Maximalabmessungen angegeben waren, die so genannten harten Punkte. Meiner Meinung nach eine verpasste Chance: Es gab uns vielleicht mehr Freiheit, aber es ist nicht sehr effizient, sich ohne Kompass auf eine Reise zu begeben!"

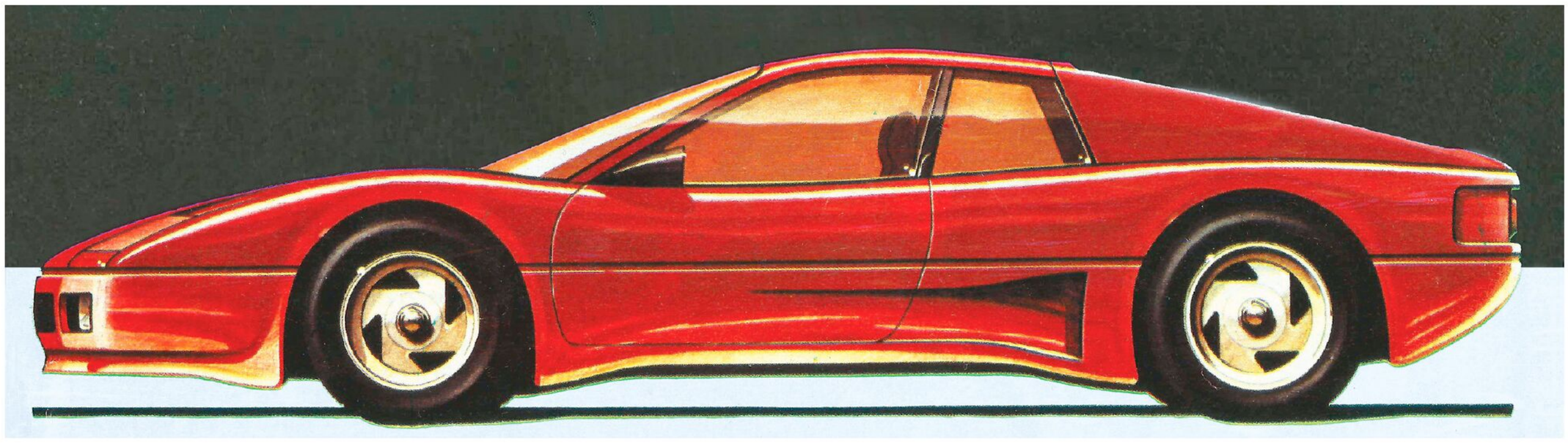
Der Designer Pietro Camardella war zur Zeit des Testarossa noch nicht bei Pininfarina, aber er kennt das Projekt und die involvierten Menschen sehr gut. Camardella, der die Studie „Mythos" und den 456 GT entworfen hat und sowohl am F40 als auch am F50 mitarbeitete, erzählt uns von dem entscheidenden Moment, in dem „der Groschen fiel."

Eines Morgens kam Leonardo Fioravanti ins Studio und sagte: „Für den neuen BB werden wir die Kühler an der Seite anbringen, wie in der Formel 1". Durch den Wegfall des Kühlergrills wurde mehr Platz im vorderen Kofferraum geschaffen und keine am Cockpit vorbeigeführten Kühlwasserleitungen heizten die Fahrgastzelle auf. Dazu kam eine günstigere Schwerpunktlage zur Verbesserung des Fahrverhaltens und nicht zuletzt eine effizientere Aerodynamik, weil die Frontpartie flacher gehalten werden konnte.

Die neue seitliche Anordnung der Kühler ermöglichte – ja inspirierte gera-


PRESA D'ARIA ALIMENTAZIONE
E. NICOSIA 79
PRESA D'ARIA RADIATORI LATERALI TIPO NEZZA NASA

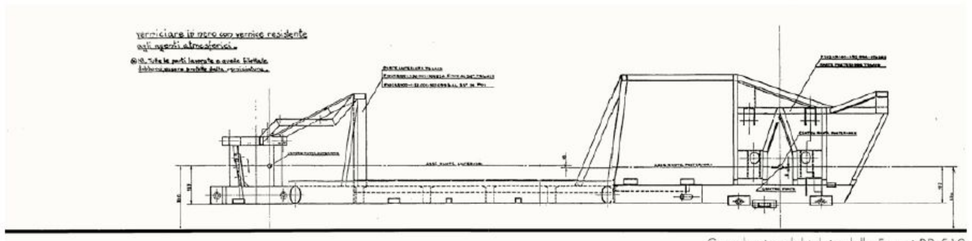

Ferrari



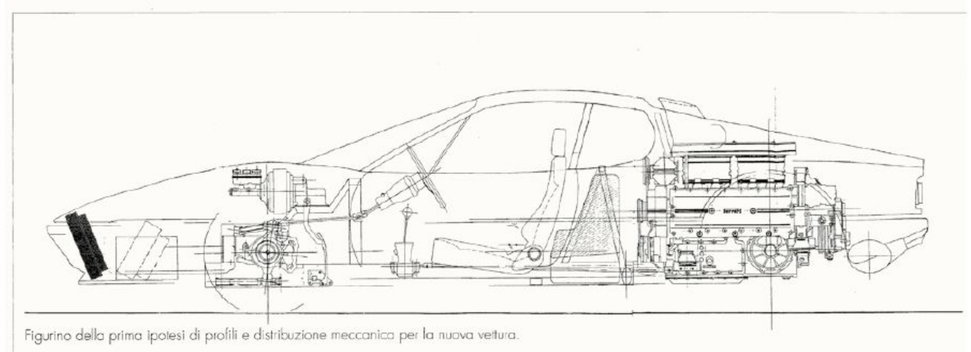


Bei Pininfarina im Jahr 1978: Die Designer Fulvio De Luca (links) und Aldo Brovarone, Chefdesigner und Studiolegende (rechts), flankieren das Team, das am Testarossa arbeitete: Ian Cameron, Guido Campoli, Emanuele Nicosia und Diego Ottina (v.l.n.r.). Darunter: Der Entschluss, die Kühler von der Front an die Seiten zu verlegen, gilt als Geburtsstunde des Testarossa.

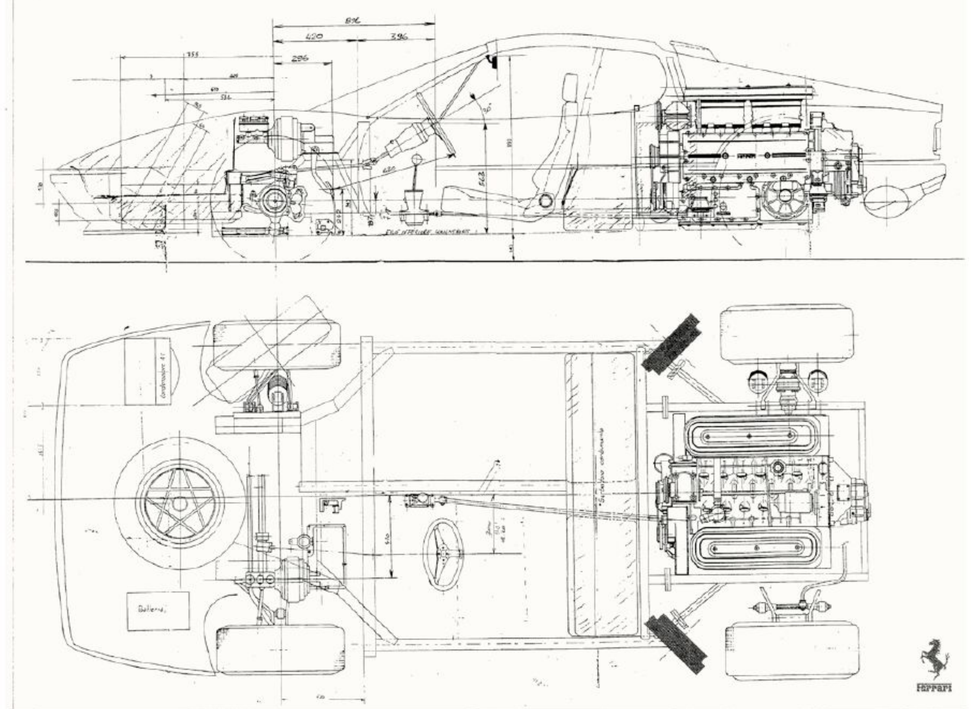
EINES MORGENS SAGTE FIORAVANTI: **„DIE KÜHLER MÜSSEN AN DIE SEITE, WIE IN DER FORMEL 1“.** Pietro Camardella



Complessivo del telaio della Ferrari BB 512



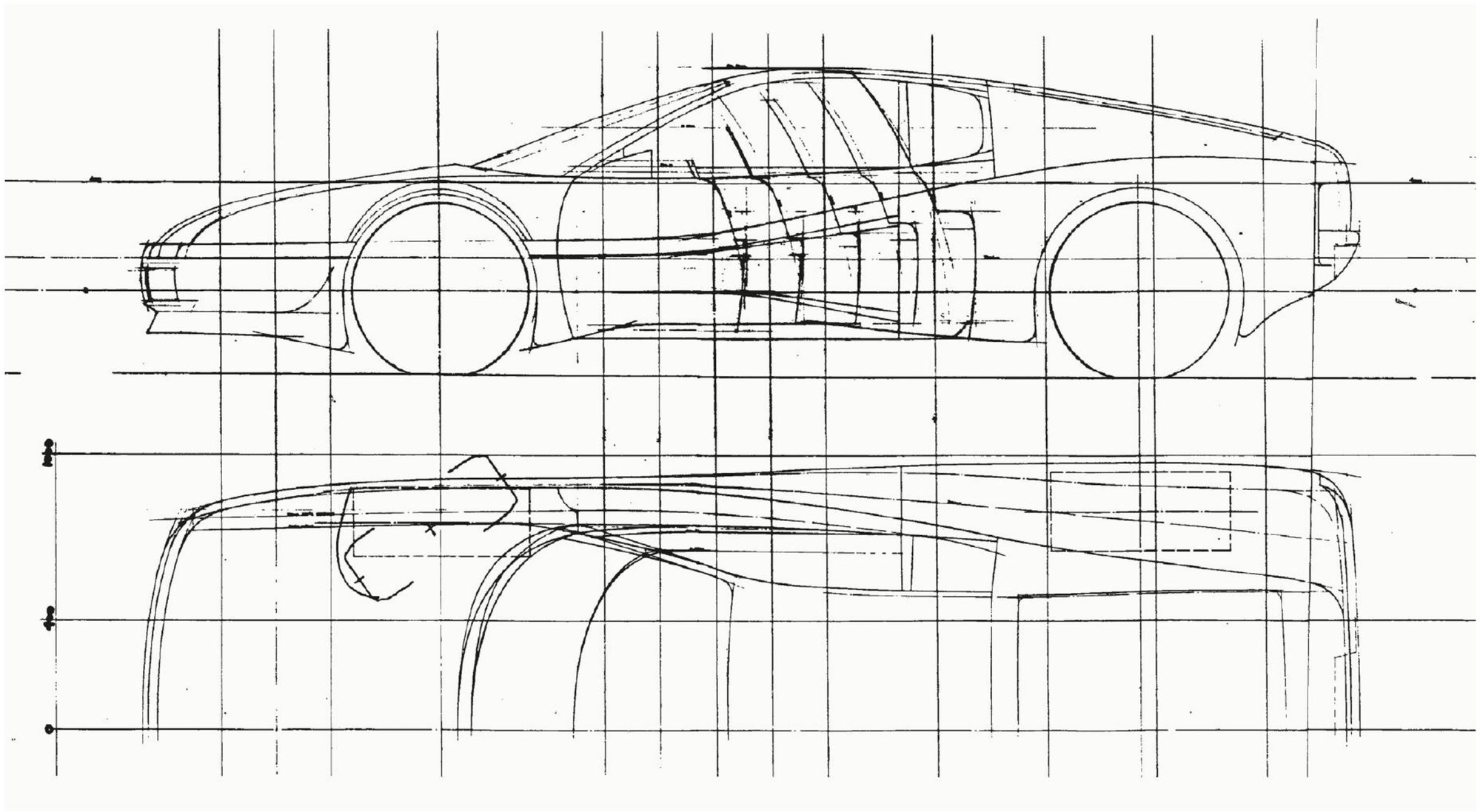
Figurino della prima ipotesi di profili e distribuzione meccanica per la nuova vettura.



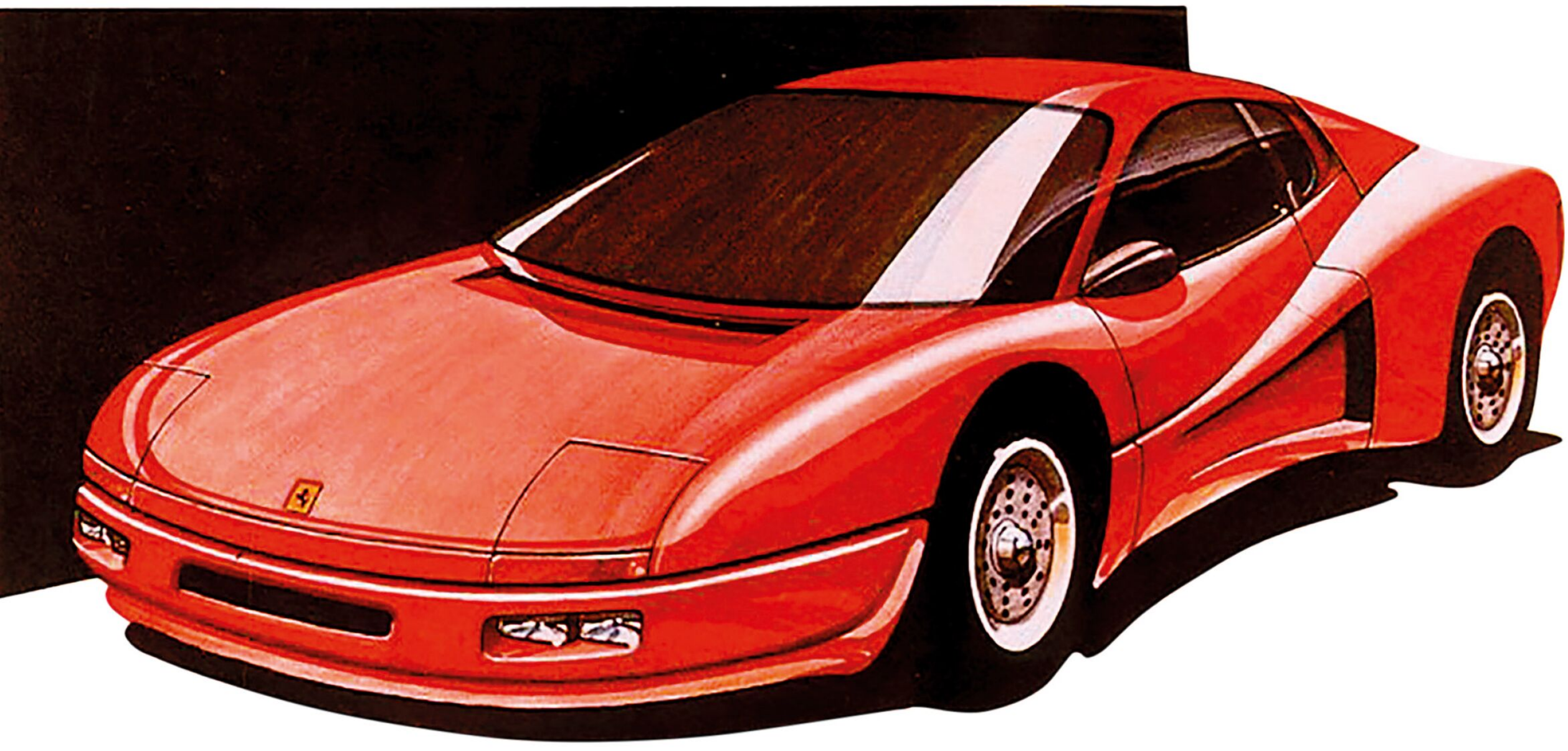
Figurini schematici della prima ipotesi del 1978 e della successiva modifica con i radiatori posteriori attuata nel 1979.

de dazu – eine deutlich breitere Heckpartie, durch die die modernen breiten Hinterradwalzen eindrucksvoll in Szene gesetzt werden konnten. Auf den Skizzen aller Designer ist eine wesentliche Veränderung der seitlichen Konturen mit Lufteinlässen zu erkennen. Bei den unterschiedlichen Gestaltungsvorschlägen musste unter anderem auch die Luftzufuhr zum Motorraum und den Kühlern berücksichtigt werden. „Mein Entwurf wurde schließlich ausgewählt“, erklärt Diego Ottina, „weil er das Konzept sehr deutlich überzeichnete. Aber die Formen, die sich später aus meinen dreidimensionalen Entwürfen ableiteten, wurden nur langsam akzeptiert, da sie sich sehr weit von der Ferrari-Tradition entfernten. Leonardo Fioravanti musste in endlosen Diskussionen Angelo Bellei, der damals bei Ferrari für das Design der Produktionswagen zuständig war, überzeugen, sich auf dieses Abenteuer einzulassen.“

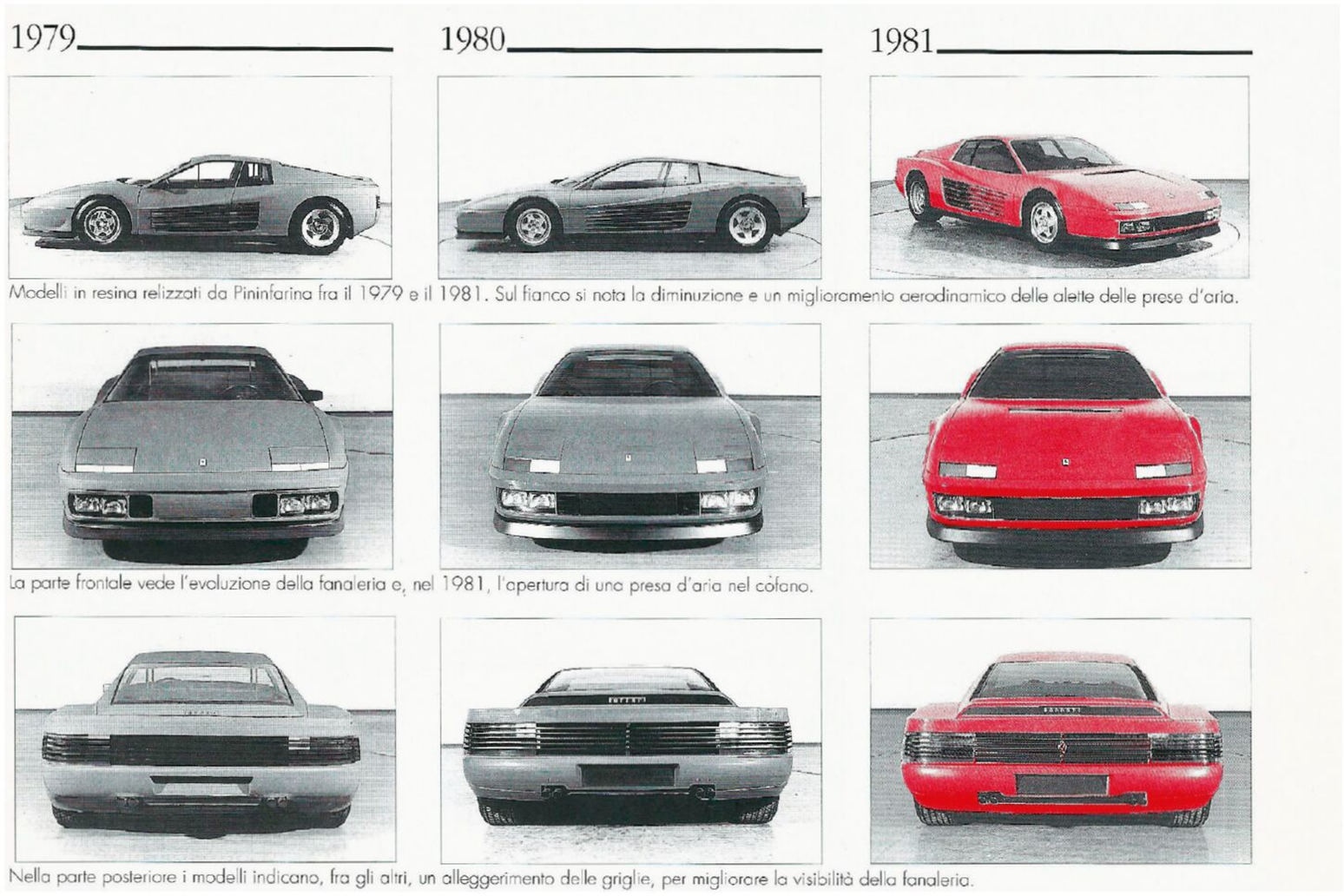
Fioravanti erinnert sich in seinen Memoiren *Il Cavallino nel cuore*: „Wir hatten ein paar kleine Auseinandersetzungen mit Bellei, der ursprünglich nur ein leichtes Restyling des BB wollte. Es gab Probleme mit den Kosten, da wir zwei Kühler statt einem benötigten, und außerdem mussten



Die Form der hinteren Seitenteile entsteht. Auf diesem ersten Formplan ist der seitliche Lufteinlass eine einfache NACA-Hutze, und die ursprüngliche Fronthaube bot reichlich Kofferraumvolumen. Unten: Der Entwurf von Diego Ottina gewann den internen Wettbewerb.



Dieses Dokument von Pininfarina zeigt die Modellentwicklung im Maßstab 1:1. Bei dem Modell von 1981 (unten) hat die Fronthaube das richtige Profil, aber viele Elemente werden noch verändert, darunter die erhöhte Motorhaube.



Modelli in resina relizzati da Pininfarina fra il 1979 e il 1981. Sul fianco si nota la diminuzione e un miglioramento aerodinamico delle alette delle prese d'aria.

La parte frontale vede l'evoluzione della fanaleria e, nel 1981, l'apertura di una presa d'aria nel cofano.

Nella parte posteriore i modelli indicano, fra gli altri, un alleggerimento delle griglie, per migliorare la visibilità della fanaleria.

wir viel Zeit im Windkanal und auf Testfahrten verbringen, um diese Architektur zu validieren... Aber letzten Endes gab der Bezug zur Formel 1 den Ausschlag, und Ferrari genehmigte meine Verrücktheit".

In diesem Stadium war der Entwurf zum späteren Testarossa noch meilenweit vom endgültigen Auto entfernt. Einige Elemente wie das Design der Seitenfenster erinnerten noch stark an den BB, die großen seitlichen Lufteinlässe hatten eine ausgeprägte „NACA"-Form, und die Silhouette erscheint geschwungen. Das bananenförmige Profil der Flanken war vom experimentellen Aerodynamik-Projekt Pininfarina CNR von 1978 inspiriert, dessen c_w-Wert im Windkanal mit 0,17 gemessen wurde. Die meisten dieser Designelemente sollten still und leise in der Versenkung verschwinden, aber andere Stilelemente, wie zum Beispiel die über die ganze Fahrzeugbreite verlaufenden Lamellen in der Heckschürze, waren bereits auf einem Vorschlag von Campoli aus dem Jahr 1978 zu sehen gewesen.

Ein erstes Modell im Maßstab 1:1 wurde 1979 gebaut, und als die Lamellen in den seitlichen Lufteinlässen auftauchten, begann der Entwurf, dem endgültigen Straßenfahrzeug sehr ähnlich zu werden. „Die Lamellen waren ursprünglich nicht vorgesehen", erinnert sich Diego Ottina, „aber die Zulassungsvorschriften – u. a. in Deutschland – verlangten einen Fußgängerschutz vor den riesigen Kühlluftöffnungen in den Flanken. Erst später haben wir festgestellt, dass die Lamellen auch eine aerodynamische Rolle spielen könnten."

Die von der Frontpartie, der Windschutzscheibe und den Vorderrädern verursachten Turbulenzen verwirbelten den Luftstrom, der über die seitlichen Lufteinlässe eintrat. Die Lamellen beruhigten die Strömung und verbesserten den Luftdurchsatz erheblich. Modell- und Prototypenbauer Antonello Cogotti experimentierte mit der Anzahl Lamellen und setzte vertikale Leitbleche hinter den „Spare Ribs" ein, um den Luftstrom zu den Kühlern zu kanalisieren.

Nicht nur in den Karosserieflanken, auch im Heckblech wurde die Anzahl der horizontalen Lamellen verringert, um die Sichtbarkeit der Leuchten zu verbessern. Ottina setzte statt den traditionellen Paaren von Rundleuchten rechteckige Leuch-







Am Karosserie-Mastermodell zur Abformung der Bleche aus dem Jahr 1981 ist die erhöhte Heck-Motorhaube noch zu erkennen.

ten-Cluster ein, weil sie die kantigen Lamellen als wichtigstes Stilelement des Fahrzeughecks, betonen. „Wir empfanden die Kantigkeit der Elemente als modern und irgendwie international“, schmunzelt Camardella noch heute. „Ich nannte es scherzhaft ‚Braun-Design‘“.

1980 wurde ein schmaler Kühlergrill an der Front des Testarossa eingefügt, der notwendig war, um den Kühler der Klimaanlage mit Frischluft zu versorgen. Der Grill wurde von vier rechteckigen Scheinwerfern eingerahmt, die dem Layout des späteren 288 GTO ähnelten. Die Designer versuchten, die kombinierten Blinker und Positionsleuchten vor den Klappscheinwerfern zu anzuordnen, wie beim zeitgenössischen Ferrari 400.

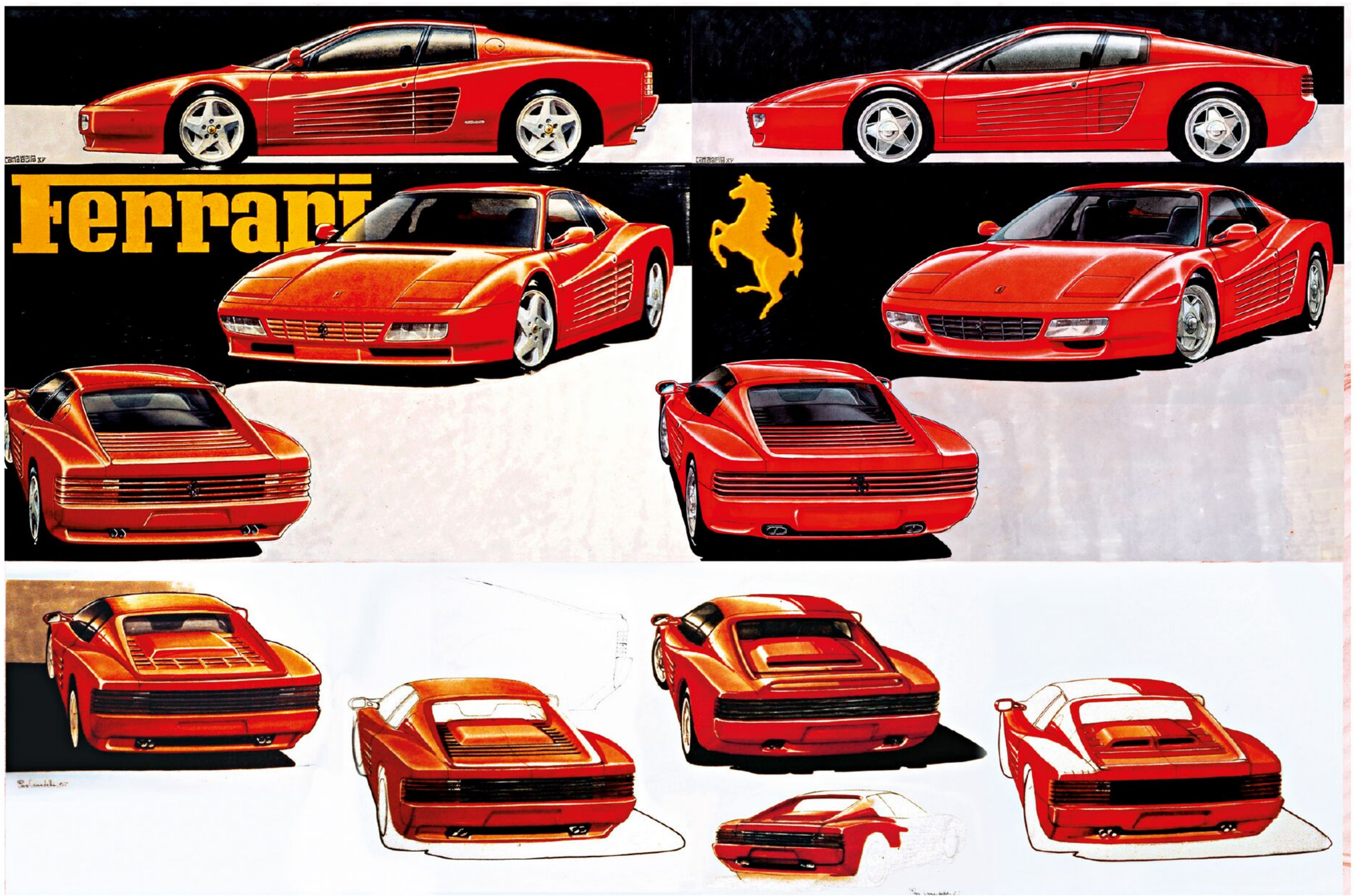
Die letzten großen Entscheidungen wurden 1981 getroffen, wie Pietro Camardella berichtet: „Ferrari verlangte, dass die klobige Fronthaube zugunsten eines klareren, sportlicheren Profils noch weiter abgesenkt werden sollte, auch wenn das Gepäckvolumen, das Pininfarina eingeplant hatte, verloren gehen sollte. Außerdem wollte der Hersteller, dass die große flache Heckscheibe gegen eine schmale, senkrechte Scheibe (wie beim 308 GT4 und beim BB) und eine konventionell mit Schlitzen versehene Motorhaube zwischen zwei langgestreckten C-Säulen ausgetauscht wird. Schon in den ersten Entwürfen hatten sich die Designer von Pininfarina eine durchsichtige Motorhaube vorgestellt, entweder mit einem Bullauge oder einer großen flachen Scheibe, um den Unterschied zum BB zu verdeutlichen. Die enorme Motorabwärme wurde durch die heiße Abluft aus den seitlichen Wasserkühlern verstärkt, und so blieb den Designern keine andere Wahl.

„ES GAB **KEIN PRÄZISES BRIEFING** FÜR UNS DESIGNER“.

Ian Cameron

Ian Cameron war für das Design des Armaturenbretts verantwortlich. Durch die konsequente Verwendung von Kunststoffelementen gilt es als das erste Ferrari-Armaturenbrett der Moderne, auch wenn die Abstammung vom BB unverkennbar ist. „Wenn man bedenkt, dass Windschutzscheibe, A-Säulen und Türausschnitte vom BB übernommen wurden“, erklärt der Designer, „so war ein Großteil der Architektur bereits vorhanden. Ich muss gestehen, dass ich ein großer Fan des BB war, von der Silhouette bis zum Cockpit, insbesondere von der Instrumententafel. Ich war aber auch von dem von Hans Braun gestalteten Innenraum des Porsche 928 beeindruckt.“

1987 erhielt Pietro Camardella die Gelegenheit, das Design des Testarossa zu überarbeiten, um dessen Weiterentwicklung, den 512 TR, zu kreieren. „Die Idee war, den Kühlergrill zu verkleinern, der bei dem Auto absolut unnötig war, da die Kühlung über seitliche Wäremtauscher in den Flanken erfolgte. Und so entschied ich mich für das „Triptychon“, das ich beim F40 eingeführt hatte. Ich schlug auch ei-



Einige Designideen von Pietro Camardella für den 512 TR.

nen perforierten Kühlergrill wie beim aktuellen Ferrari Roma vor. Die Motorhaube wurde grundlegend verändert, indem der zentrale „Panettone“ verkleinert und die Grillgitter durch Schlitze ersetzt wurden. Die Entscheidung, den schwarzen Streifen an der vorderen Spoilerkante zu entfernen, der sich seitlich in den Schwellern fortsetzte, war einfach, aber entscheidend. Das gab den Seiten wieder mehr Kraft und verringerte gleichzeitig den schwebenden Eindruck der Frontpartie“.

An der letzten Evolutionsstufe des Testarossa-Konzepts, dem F512 M von 1995, war das Designteam von Pininfarina nicht mehr beteiligt. „Die Änderungen wurden von der Marketingabteilung bei Ferrari diktiert“, erklärt Lorenzo Ramaciotti, „um dem sich zusehends schlechter verkäuflichen Modell noch etwas mehr Zeit zu verschaffen, bis der Nachfolger fertig war.“ Und so erhielt der F512 M feststehende Scheinwerfer unter Glas, runde Rückleuchten und einen Kühlergrill, der einen Vorgeschmack auf den 550 Maranello mit Frontmotor gab. Eine Ära ging zu Ende: Im Frühsommer 1996 wurden die letzten Exemplare des F512 M produziert.

WAS IST AUS IHNEN GEWORDEN?

Ian Cameron verließ Pininfarina 1981 und wurde Designchef bei Iveco. Er wechselte 1992 zur BMW Group, wo er für die 3er-Reihe (E46), Z8 und den Range Rover L322 verantwortlich war und von 1999 bis 2012 das Design von Rolls-Royce leitete. Guido Campoli hatte 1981 bei DeTomaso-Maserati angefangen und war von 1989 bis 1994 bei Ferrari. Emanuele Nicosia verdanken wir das Jaguar-XJS-Konzept von Pininfarina aus dem Jahr 1978, außerdem war er am Design des 288 GTO beteiligt. Er machte sich 1985 selbstständig und arbeitete an den Innenausstattungen des Lamborghini Diablo und des Bugatti EB110. Er verstarb 2016. Diego Ottina blieb bei Pininfarina, für die er das Design des Peugeot 405 zeichnete. Er war auch am Styling des Maserati Quattroporte V beteiligt. Pietro Camardella arbeitete von 1984 bis 1990 bei Pininfarina, wo er sich für den Ferrari Mythos und den 456 GT verantwortlich zeichnete und am F40 und F50 mitarbeitete. Er wechselte 1993 zum Fiat-Konzern, für den er bis heute arbeitet.

BÖRSE ONLINE

Das Anlegermagazin

seit 1987

Mehr Rendite durch Wissensvorsprung

Profitieren Sie schon dienstags von unseren Empfehlungen. Zwei Tage, bevor die Print-Ausgabe erscheint.

- **Paragon** (WKN 555869)
  + 80 % in 2 Tagen*
  empfohlen in BÖRSE ONLINE 11/2024

- **Norcom** (WKN A12UP3)
  + 25 % in 2 Tagen*
  empfohlen in BÖRSE ONLINE 11/2024

- **Encavis** (WKN 609500)
  + 20 % in 2 Tagen*
  empfohlen in BÖRSE ONLINE 11/2024



3 digitale Ausgaben

9,90 €

~~17,40 €~~

Jetzt digital lesen mit dem BÖRSE ONLINE Aktions-Abo.

BÖRSE ONLINE
im Aktions-Abo lesen

*Kursentwicklung vom Erscheinen der digitalen Ausgabe bis zum Erscheinen der Print-Ausgabe von BÖRSE ONLINE

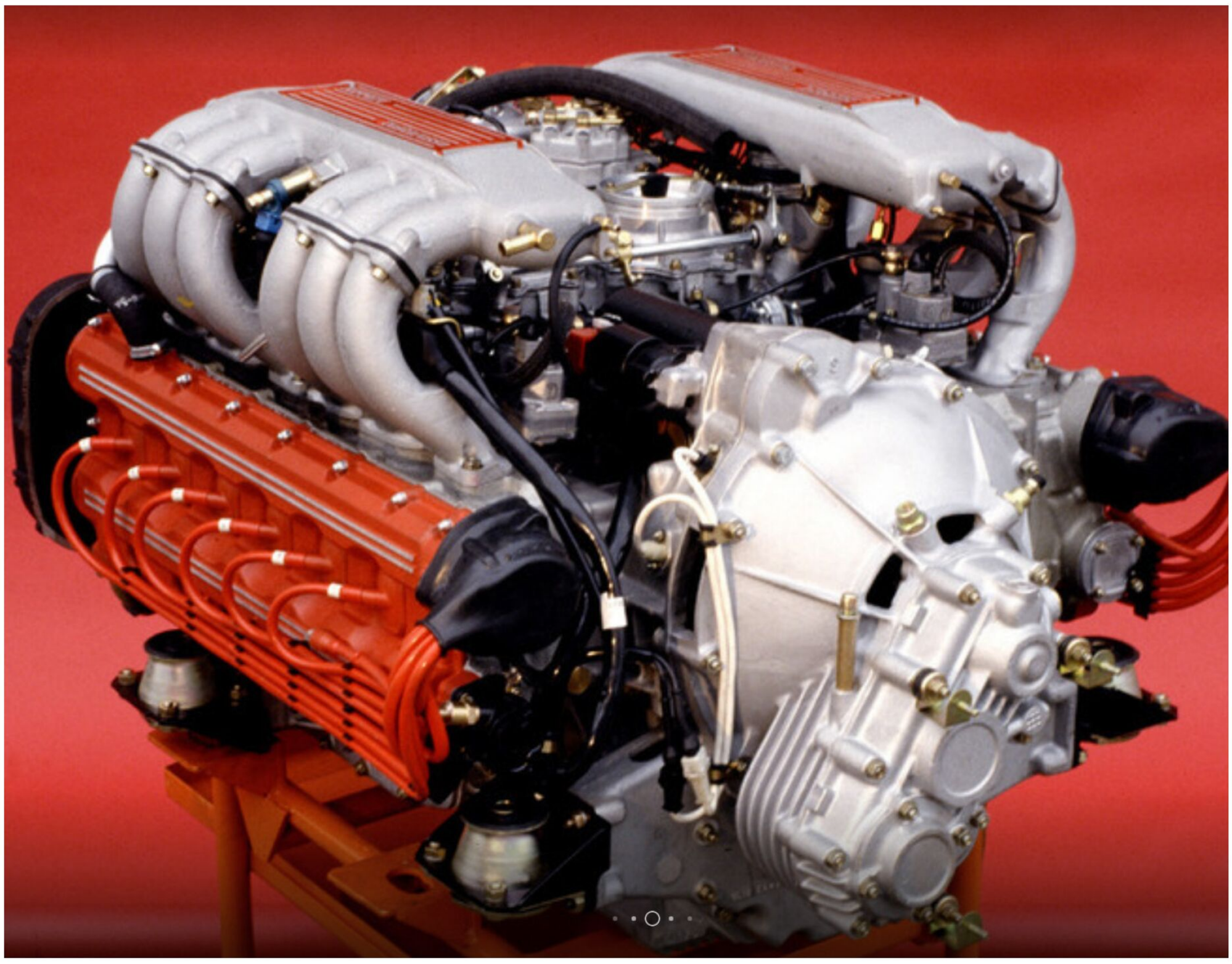
boerse-online.de/testen

EVOLUTION eines Mythos

TESTAROSSA – 512 TR – F512 M

NACH SO VIELEN DESIGNSTUDIEN, SKIZZEN UND PROTOTYPEN:
WIE SAH DER TESTAROSSA NUN AM ENDE WIRKLICH AUS?
WIR ERINNERN UNS AN DIE HOCH-ZEIT DER SUPERSPORTWAGEN
VON 1984 BIS 1996.

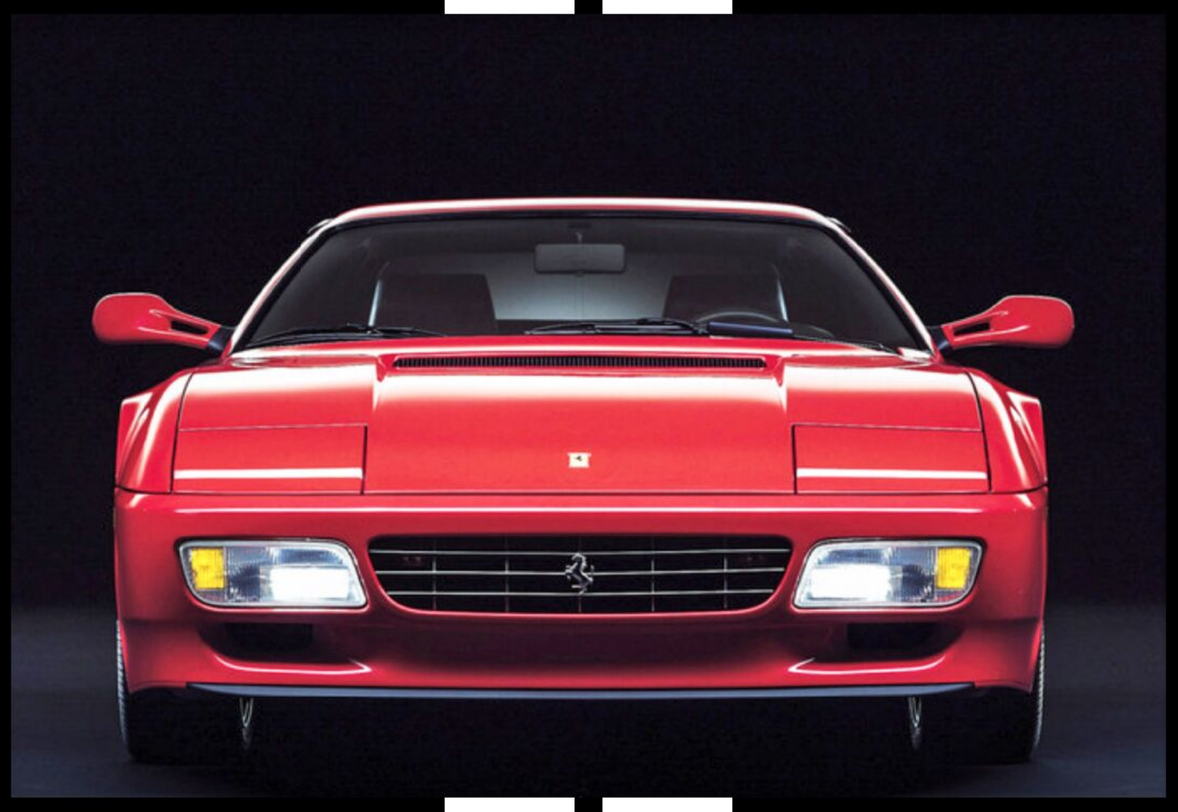
TEXT: HENRY T. KISTLER FOTOS: FERRARI PRESSEDIENST



TESTAROSSA



TESTAROSSA

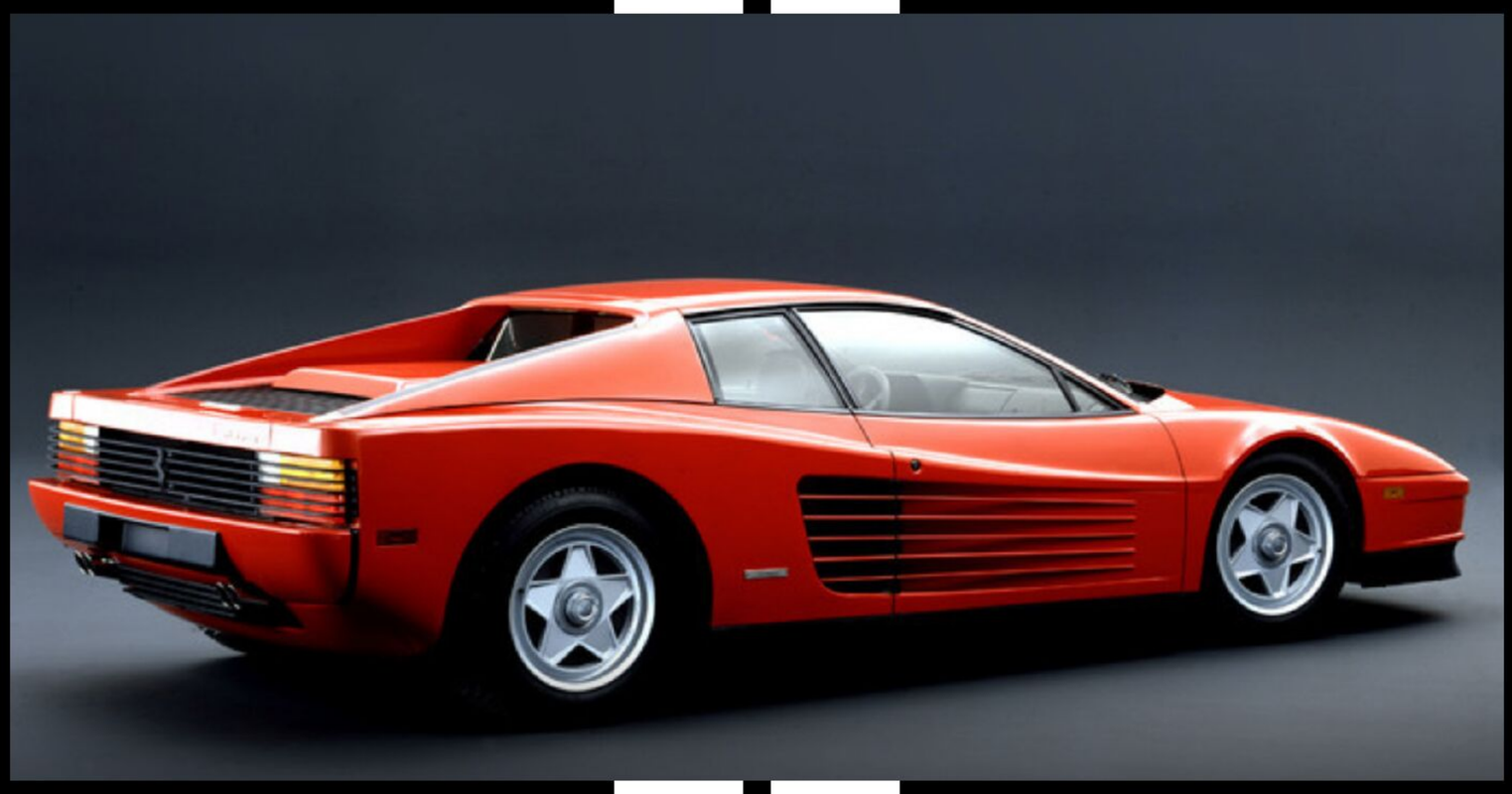


512 TR



F512 M

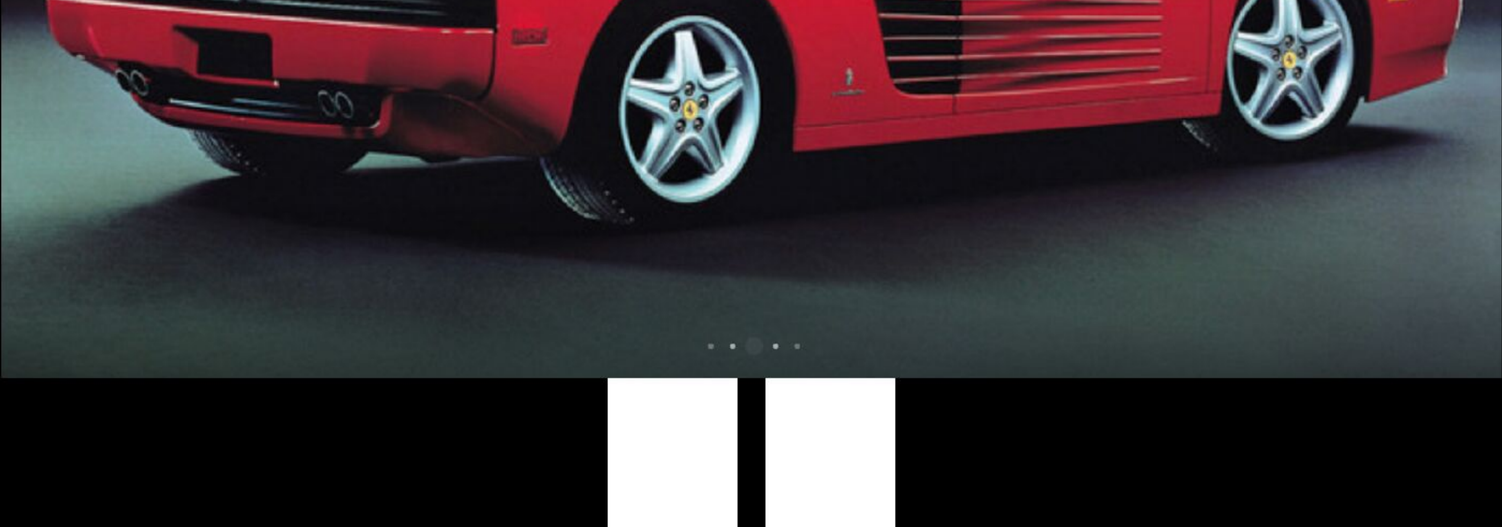
TESTAROSSA



512 TR



F512 M





KLARE KANTE:

Mit dem Testarossa begann auch im Ferrari-Cockpit die Zukunft.







FERRARI TESTAROSSA

Produziert 1984 – 1991,
7177 Exemplare

Mit großem Pomp wurde im Oktober 1984 die Vorstellung des Testarossa in Paris zelebriert. Der Name Testarossa („Rotkopf", wegen der rot lackierten Zylinderköpfe, genauer gesagt Ventildeckeln) weckte natürlich sofort Erinnerungen an den erfolgreichen 250 Testa Rossa der 50er Jahre. Und erfolgreich sollte der neue Testarossa auch werden. Wie kaum ein anderer Ferrari setzte der BB-Nachfolger, der von Grund auf neu konstruiert war, einen Meilenstein im Automobildesign. Pininfarina hatte es geschafft, eine für damalige Verhältnisse geradezu futuristische Form zu schaffen, die später nicht nur bei Ferrari Pate für weitere Modelle stehen sollte. Aber auch der modernisierte 180°-V12, der echte 390 DIN-PS auf den Prüfstand brachte, trug zur allgemeinen Testarossa-Euphorie bei.

FERRARI 512 TR

Produziert 1992 – 1994,
2280 Exemplare

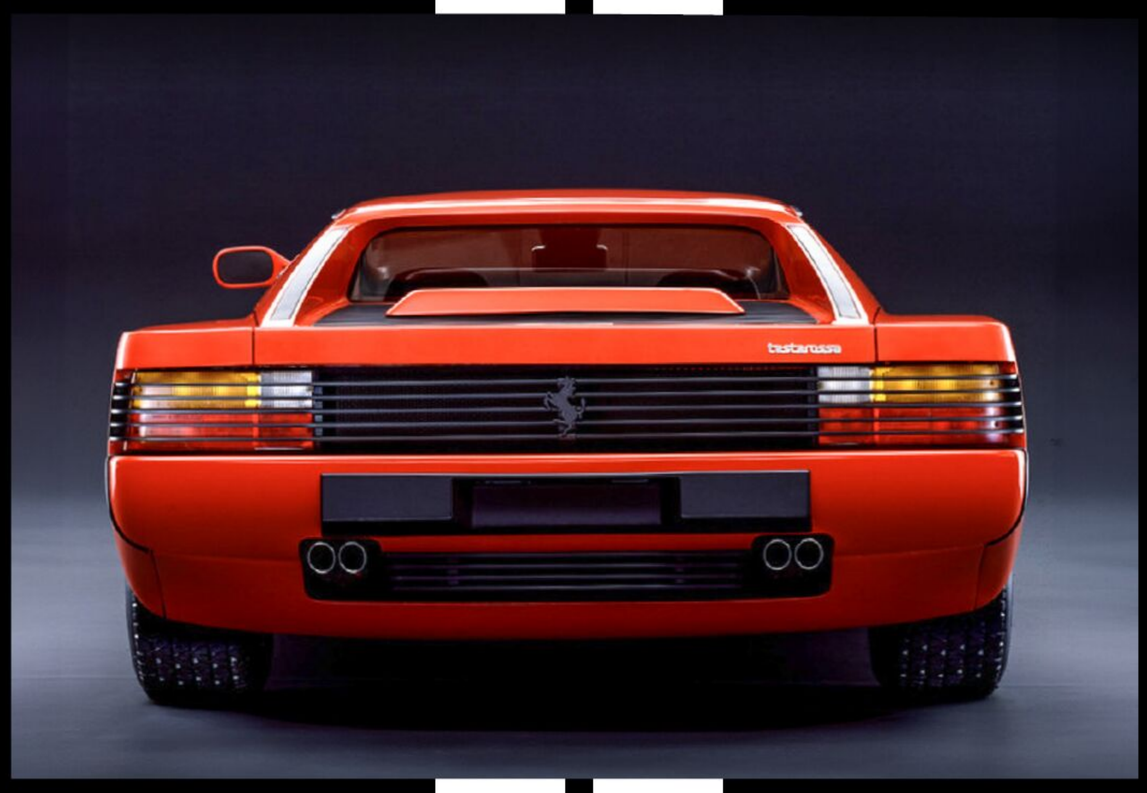
Zum Jahreswechsel 1992 stellte Ferrari eine überarbeitete Form des Testarossa vor. Im Wesentlichen wurde das Fahrzeug dem Stil der 90er Jahre angepasst: Der Wagen bekam eine neue Frontpartie, die stark an die des 348 angelehnt war, die Schwellerleisten wurden in Wagenfarbe lackiert, die Motorhaube wurde geändert, neue Spiegel wurden angebracht und das Fahrzeug bekam neue Felgen spendiert. Technisch änderte sich am Wagen nicht viel. Feinarbeiten entlockten dem Testarossa-Motor nun 428 PS. Mit der Zahl 512 hatte Ferrari wieder die Nomenklatur der Berlinetta Boxer (5 Liter Hubraum, 12 Zylinder) aufgegriffen und mit dem Testarossa-Kürzel versehen.

FERRARI F512 M

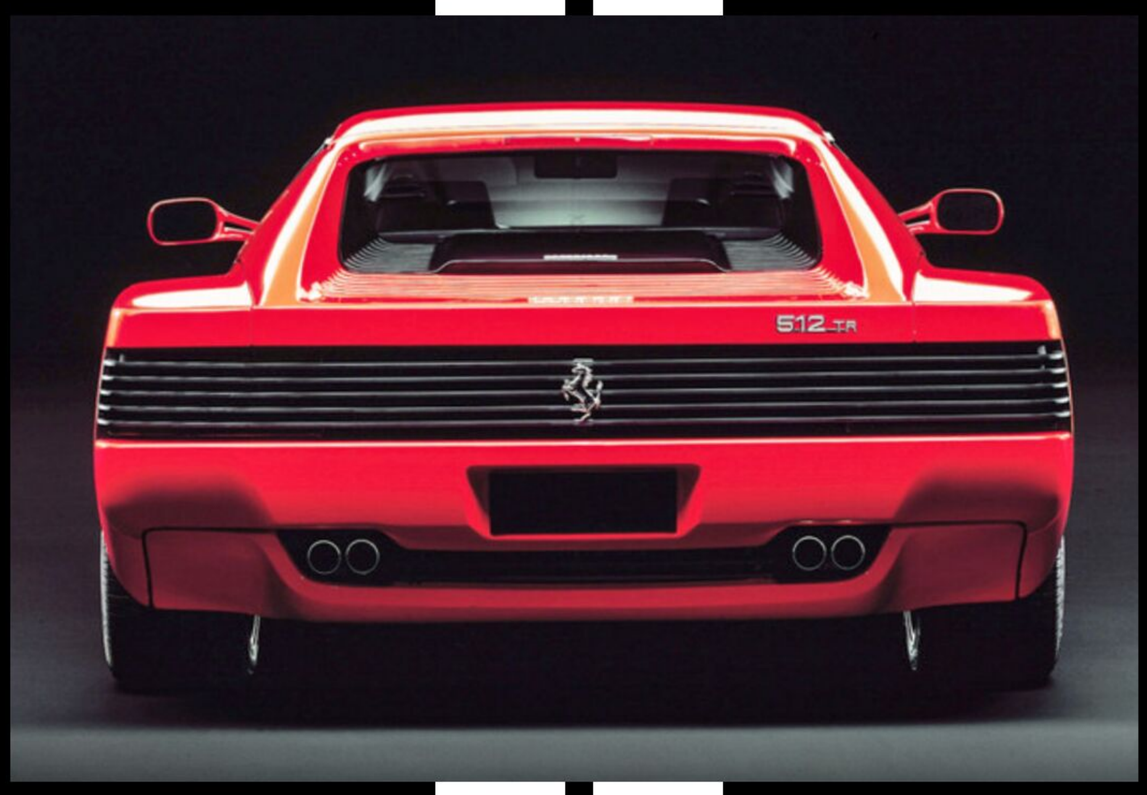
Produziert 1995 – 1996,
500 Exemplare

Auf dem Pariser Autosalon 1995 stellte Ferrari eine letzte Evolutionsstufe des Testarossa vor. Zahlreiche optische Änderungen sollten frischen Wind in die Bestellungen bringen. Auffälligste Neuheit war der Wegfall der Lamellen vor den Rückleuchten, die seit 1984 ein Erkennungsmerkmal des Testarossa gewesen waren. Dafür erhielt der F512 M runde Rückleuchten, die indes nicht so recht zu dem Auto passen wollten. Außerdem wurde die Frontpartie überarbeitet, wobei der Kühlergrill optisch dem des F355 angepasst und die Klappscheinwerfer gegen fest montierte, flache Ellipsoid-Scheinwerfer ausgetauscht wurden. Weitere sichtbare Neuerung waren die neuen, asymmetrischen Felgen. Aber auch unter der Haube tat sich einiges: Der Testarossa-Motor (der Schriftzug stand nach wie vor auf dem Aggregat zu lesen) leistete nun 440 PS. Wahlweise konnte der F512 M mit einer zweifarbigen Sportsitzanlage bestellt werden.

TESTAROSSA



512 TR



F512 M



HOCH-FREQUENZ-WERK

DER SCHLEPPZEIGER-CHRONOGRAPH IST DIE KOMPLEXESTE ARMBANDUHR MIT AUTOMATISCHEM AUFZUG, DIE RICHARD MILLE JE GEBAUT HAT. ÜBER DAS KOORDINIERTE ZUSAMMENSPIEL VON 600 EINZELTEILEN.

TEXT: PETER BRAUN



RICHARD MILLE RM 65-01

Der Chronograph zählt zu den kompliziertesten Mechanismen der mechanischen Uhrmacherei. Unabhängig vom Uhrwerk, das mit höchster Präzision die aktuelle Uhrzeit anzeigt, lässt sich über seitliche Gehäusedrücker ein separater Zeigersatz in Bewegung setzen und unabhängig vom Lauf des Uhrwerks starten, stoppen und wieder auf Null rückstellen. Damit lassen sich jederzeit kürzere oder längere Zeitintervalle messen. Die Hohe Schule des Chronographenbaus wird vom so genannten Schleppzeiger-Chronographen repräsentiert, der über zwei übereinander liegende Sekundenzeiger verfügt, von denen einer kurzzeitig angehalten werden kann, während der andere weiterläuft. So lassen sich zum Beispiel Zwischenzeiten nehmen, und nach der Notiz springt der gestoppte Zeiger seinem inzwischen vorangeeilten Kollegen hinterher. Die Franzosen nennen diese Funktion „rattrapante“ von (ratraper = einholen), auf Englisch sagt man „split seconds“. Alles, was einen Chronographen kompliziert macht, hat der Schleppzeiger-Chronograph gleich zweimal.

Die Anforderungen an die Konstruktion sind sehr hoch. Die beiden Uhrwerkmechanismen müssen wirksam voneinander isoliert sein, um sich nicht gegenseitig zu





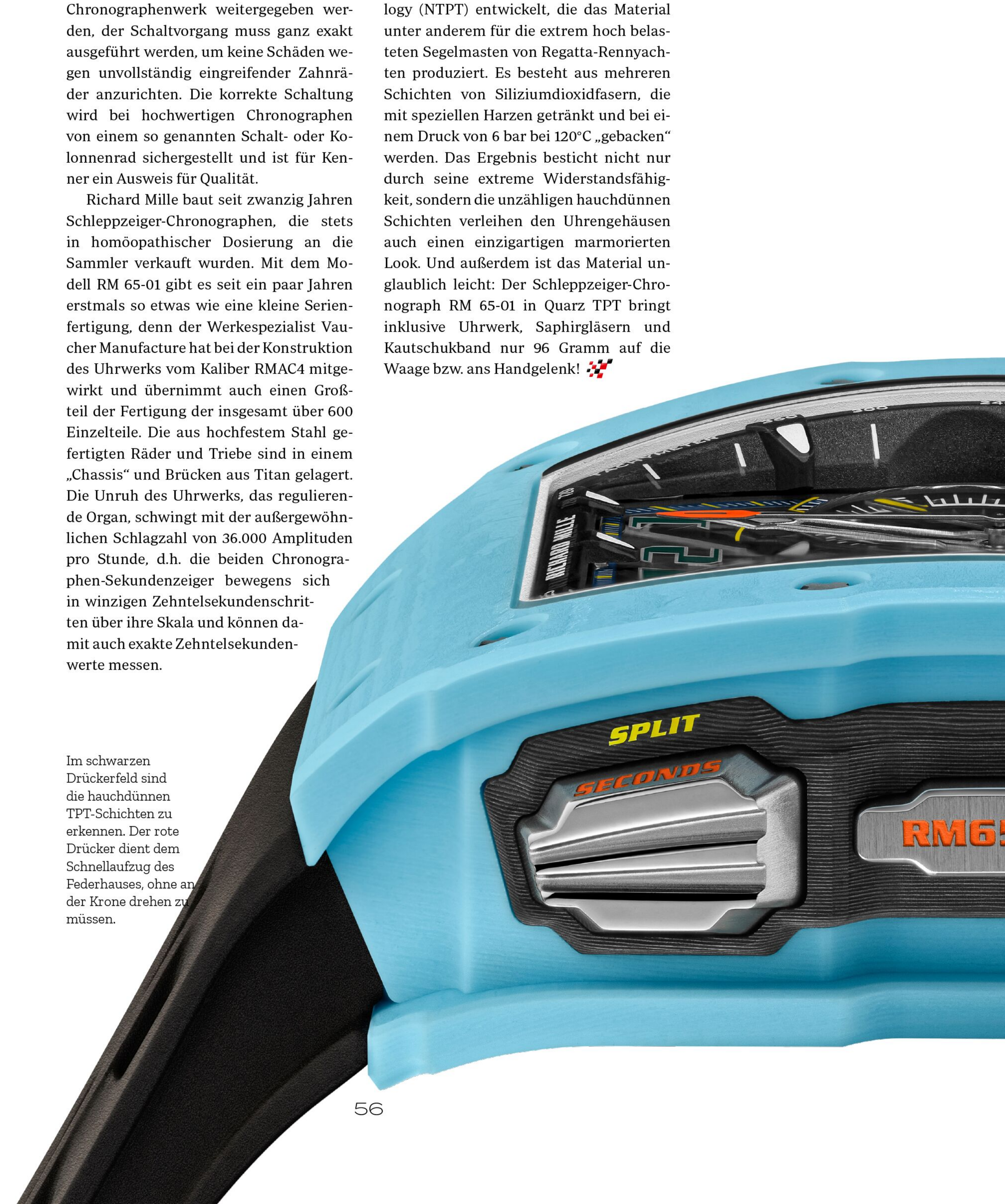
stören. Der zusätzliche Kraftbedarf beim Starten der Zeitmessung darf zum Beispiel ebenso wenig den Gang des Uhrwerks beeinflussen wie der Impuls des plötzlichen Ein- oder Ausschaltens der Zeitmessung. Und die Chronographenzeiger dürfen weder beim Starten noch beim Stoppen springen, noch nicht einmal um den Bruchteil einer Sekunde.

Der vom Träger der Uhr ausgelöste Impuls muss mit großer Präzision an das Chronographenwerk weitergegeben werden, der Schaltvorgang muss ganz exakt ausgeführt werden, um keine Schäden wegen unvollständig eingreifender Zahnräder anzurichten. Die korrekte Schaltung wird bei hochwertigen Chronographen von einem so genannten Schalt- oder Kolonnenrad sichergestellt und ist für Kenner ein Ausweis für Qualität.

Richard Mille baut seit zwanzig Jahren Schleppzeiger-Chronographen, die stets in homöopathischer Dosierung an die Sammler verkauft wurden. Mit dem Modell RM 65-01 gibt es seit ein paar Jahren erstmals so etwas wie eine kleine Serienfertigung, denn der Werkespezialist Vaucher Manufacture hat bei der Konstruktion des Uhrwerks vom Kaliber RMAC4 mitgewirkt und übernimmt auch einen Großteil der Fertigung der insgesamt über 600 Einzelteile. Die aus hochfestem Stahl gefertigten Räder und Triebe sind in einem „Chassis“ und Brücken aus Titan gelagert. Die Unruh des Uhrwerks, das regulierende Organ, schwingt mit der außergewöhnlichen Schlagzahl von 36.000 Amplituden pro Stunde, d.h. die beiden Chronographen-Sekundenzeiger bewegens sich in winzigen Zehntelsekundenschritten über ihre Skala und können damit auch exakte Zehntelsekundenwerte messen.

Pünktlich zum Sommer wird die bestehende RM-65-01-Kollektion mit Gehäusen aus Rotgold/Karbonfaser, Titan, Karbonfaser oder grauem Quarz TPT um zwei farbenfrohe Varianten ergänzt. Das erste Modell aus hellblauem Quarz TPT wird in die reguläre Kollektion aufgenommen, während das zweite in einer limitierten Auflage von 120 Exemplaren aufgelegt wird.

Der Verbundwerkstoff Quarz TPT wurde von der Firma North Thin Ply Technology (NTPT) entwickelt, die das Material unter anderem für die extrem hoch belasteten Segelmasten von Regatta-Rennyachten produziert. Es besteht aus mehreren Schichten von Siliziumdioxidfasern, die mit speziellen Harzen getränkt und bei einem Druck von 6 bar bei 120°C „gebacken“ werden. Das Ergebnis besticht nicht nur durch seine extreme Widerstandsfähigkeit, sondern die unzähligen hauchdünnen Schichten verleihen den Uhrengehäusen auch einen einzigartigen marmorierten Look. Und außerdem ist das Material unglaublich leicht: Der Schleppzeiger-Chronograph RM 65-01 in Quarz TPT bringt inklusive Uhrwerk, Saphirgläsern und Kautschukband nur 96 Gramm auf die Waage bzw. ans Handgelenk!



Im schwarzen Drückerfeld sind die hauchdünnen TPT-Schichten zu erkennen. Der rote Drücker dient dem Schnellaufzug des Federhauses, ohne an der Krone drehen zu müssen.

RM 65-01 SPLIT SECONDS CHRONOGRAPH AUTOMATIC

WERK: Automatik, Kaliber RMAC4; 31,78 x 29,98 mm, Höhe 8,69 mm; 51 Steine; 36.000 A/h; Werkplatine und -brücken in Titan, komplett skelettiert; Aufzugsrotor mit verstellbarer Massenträgheit; Gangreserve 60 Std.
FUNKTIONEN: Stunden, Minuten, Kleine Sekunde; Kronenmodus-Anzeige; Schleppzeiger-Chronograph; Datum
GEHÄUSE: Quarz TPT Verbundwerkstoff, 44,5 x 50 mm, Höhe 16,1 mm; Saphirglas; Boden mit Sichtfenster; Krone mit Selektor-Funktion; Drücker für Schnellaufzug; wasserdicht bis 5 bar
BAND: Kautschuk, Dornschließe
BEMERKUNG: gelbe Version auf 120 Exemplare limitiert
PREIS: 395.000,- Euro

Das Zifferblatt bietet neben der Uhrzeit eine Fülle von Informationen: Links oben eine zweistellige Datumsanzeige, bei der „9" und der „3" zwei Totalisatoren für gestoppte Stunden und Minuten, unten bei der „6" eine permanent umlaufende Kleine Sekunde. Aus dem Zentrum die beiden separat schaltbaren Chronographen-Sekundenzeiger mit gelber und orangefarbener Spitze, und unten rechts die Anzeige für den Kronen-Wahlschalter (Handaufzug – Datumseinstellung – Zeiteinstellung).







DIE SCHÖNE SCHWESTE

FERRARI 275 GTS

DER TECHNISCH, ABER NICHT STILISTISCH MIT DER BERLINETTA 275 GTB VERWANDTE SPIDER 275 GTS STAND IN SEINER SECHZIGJÄHRIGEN KARRIERE STETS IM SCHATTEN DES GESCHLOSSENEN ZWEISITZERS. DAS MACHT DEN OFFENEN SPIDER HEUTE ZU EINER BESONDERHEIT.

VON PETER BRAUN MIT FOTOS VON KENO ZACHE

Mit Anbruch der sechziger Jahre war das Zeitalter der italienischen Sportwagen-Manufakturen vorbei. Die großen Turiner Karossiers, die noch zehn Jahre zuvor halbfertig montierte Chassis eingekauft und mit komplett eigenen Aufbauten bestückt hatten, arrangierten sich mit großen Automobilherstellern und übernahmen teilweise sogar feste Aufträge zur Serienproduktion.

Pininfarina hatte das große Karosseriewerk in Grugliasco gebaut und produzierte vor allem Spider-, Cabriolet- und Coupéversionen verschiedener Modelle von Fiat, Alfa Romeo und Lancia. Auch der erste „Serien-Ferrari“ entstand in der neuen Pininfarina-Fabrik: Vom viersitzigen 250 GTE wurden in etwas über drei Jahren fast 1000 Exemplare gebaut, nachdem zuvor kaum jemals mehr als 200 Exemplare eines einzelnen Ferrari-Typs entstanden waren.

Auch in den kommenden Jahren sollte der Karosseriebauer in verschiedene (Klein-) Serien-Projekte eingebunden werden, obwohl Ferrari mit der Modeneser Carrozzeria Scaglietti bereits feste Verträge hatte.

ERSTMALS EINZELRADAUFHÄNGUNG HINTEN

Die Baureihe 250 GT mit dem Dreiliter-V12 und der antiquierten blattgefederten Starrachse hinten war nach zehn Jahren Bauzeit ziemlich ausgereizt. Der „Lusso“ markierte im September 1964 das Ende der Ahnenreihe, die sich bei genauer Betrachtung bis 1947 zurückverfolgen ließ: Schon der erste Ferrari 125 S hatte einen Zwölfzylinder-V-Motor und eine blattgefederte Starrachse gehabt. Das nächste Modell sollte für Ferrari und Pininfarina einen Aufbruch zu neuen Ufern symbolisieren.

Der neue Ferrari sollte wieder ein konventionelles Konzept – Motor vorne, Antrieb hinten – verfolgen, weil die Zeit ganz offensichtlich noch nicht reif war für einen Mittelmotor-

Klassensiege 2024 in Lugano und an der Villa d'Este belegen den außergewöhnlich guten und bis ins Detail authentischen Zustand des 275 GTS aus der Steel Collection.




Ferrari
275
BN
CH 261




NEBEN DER BERLINETTA WIRKT
DER 275 GTS KONSERVATIVER
UND KONVENTIONELLER. DABEI
WAR DER SPIDER 1964 DAS
MODERNERE AUTO.
BN
CH26H



Nach einem Intermezzo in Rot erstrahlt das Interieur von 08015 heute wieder im originalen cremefarbenen Leder. Einen Sammlerschatz stellt die umfangreiche und offenbar rege genutzte Werkzeugrolle dar. Die Dokumentation zum Fahrzeug ist vollständig, inklusive der marokkanischen Kennzeichen.







BESTES PFERD AUS KÖNIGLICHEM STALL

Der auf diesen Seiten präsentierte Ferrari 275 GTS mit der Fahrgestellnummer 08015 ist eines der letzten Exemplare dieses Modells, Nummer 189 von insgesamt 200 produzierten Autos. Der Wagen wurde 1966 neu an Prinz Moulay Abdallah von Marokko ausgeliefert, den Bruder des regierenden Königs Hassan II., der übrigens ebenfalls einen 275 GTS bestellt hatte. Prinz Abdallah war ein großer Autofan und besaß neben anderen Sportwagen bereits ein 250 GT Cabriolet Serie 2.

Er hatte seinen 275 GTS in den marokkanischen Nationalfarben Grün und Weiß bestellt, genauer gesagt in Verde Pino Metallizzato mit hellem, cremefarbenem Leder-Interieur. Weil der Prinz um den Zustand des marokkanischen Straßennetzes wusste, orderte er den Spider statt mit den Borrani-Drahtspeichenrädern mit den robusteren Leichtmetall-Scheibenrädern. Noch eine marokkanische Eigenart von 08015 sind die beiden rechteckigen Nebelscheinwerfer auf der vorderen Stoßstange, die seinerzeit offenbar von der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung des Königsreichs vorgeschrieben waren.

08015 gehört heute zur „Steel Collection“ des Bonner Geschäftsmanns und Amateurrennfahrers Christopher Stahl. Stahl hat den Spider 2021 zur Ferrari-Classiche- Zertifizierung bei Ferrari Eberlein in Kassel von Grund auf restaurieren lassen, obwohl sich der Wagen auf den ersten Blick in einem sehr guten Zustand befand. Aber selbst nach der peniblen Erfüllung sämtlicher Vorgaben aus Maranello und der wunschgemäßen Zertifizierung fand der akribische Blick des Besitzers noch einige Details, die unbedingt korrigiert werden mussten. „Wenn man einmal angefangen hat, gibt es kein Zurück“, schmunzelt Stahl heute. Das bislang größte Lob für die hochwertige Restaurierung und die außergewöhnlich gute, authentische Präsentation sind zwei im Sommer 2024 erzielte Klassensiege bei den Schönheitswettbewerben Lugano Elegance und Concorso d‘Eleganza Villa d‘Este.

Seinen besonderen Status in Christopher Stahls Ferrari-Sammlung genießt der 275 GTS aber nicht nur wegen der schönen Kombination aus Zustand und Seltenheit, sondern letzten Endes auch aufgrund seiner hervorragenden Fahrleistungen, dank des modernen Fahrwerks mit Einzelradaufhängung und Transaxle-Getriebe.

(pb)









Das marokkanische Königshaus pflegte in den 1960er Jahren einen ausgeprägt westlichen Lebensstil. Prinz Abdallah, der Bruder des Königs Hassan II., besaß mehrere schnelle Autos und war in der Sportwagenszene von Rabat und Casablanca etabliert.

Das freundliche Gesicht und die schlichte, elegante Linienführung täuschen: Mit 260 PS war der 275 GTS ein wahrer Wolf im Schafspelz und ist dank seines modernen Fahrwerks auch heute noch ein überaus schneller Wagen.

Sportwagen für den Straßenbetrieb. Man wirft in diesem Zusammenhang Ferrari oft Starrsinn vor, und dass die Sportwagenschmiede in Maranello viel zu spät auf den Mittelmotor-Trend bei den „Supercars“ einschwenkte (der „BB“ ging in der Tat erst 1973 in Serie). Dabei übersieht man gerne, dass der 250 LM mit Mittelmotor-V12 schon 1964 debütierte und dass von den 31 gebauten Exemplaren auch einige eine Straßenzulassung erhielten. Nebenbei bemerkt waren bis auf den ersten Prototypen alle 250 LM mit 3,3-Liter-Zwölfzylindermotoren ausgestattet und hätten eigentlich „275 LM“ heißen müssen. Aber das ist eine andere Geschichte.

Basierend auf dem Mittelstück des Rohrrahmens der alten 250-GT-Baureihe verfügte das neue Ferrari-Chassis (Tipo 563) über eine modifizierte Vorderradaufhängung – wie bisher mit Doppel-Dreieckquerlenkern – sowie über eine völlig neue Hinterachse mit ebenfalls unabhängig an Querlenkern aufgehängten Rädern. In der Tradition des berühmten „Squalo“-Formel-1-Renners und des 1958er Werks-Tes-

TECHNISCHE DATEN
FERRARI 275 GTS

Bauzeit: 1964-1966
Fgst.-Nr. von - bis: 06315-08653
Produktionsstückzahl: 200

Motor
Bauart: V12 Tipo 213, ohc
Hubraum: 3287 cm^3
Leistung: 260 PS bei 7000/min
max. Drehmoment: 30mkg bei 5000/min
Gemischaufbereitung: 3 Doppelvergaser Weber DCZ/6 oder 40DFI/1
Getriebe: Fünfgang, in Transaxle-Bauweise mit dem Hinterachsdifferenzial verblockt

Fahrwerk
Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer und Scheibenbremsen rundum
Länge: 4350 mm
Breite: 1675 mm
Höhe: 1250 mm
Radstand: 2400 mm
Gewicht: 1150 kg

ta-Rossa war das Schaltgetriebe in Baueinheit mit dem Hinterachsdifferenzial verblockt und zwischen den Hinterrädern montiert.

OPTIMALE GEWICHTSVERTEILUNG

Das so genannte „Transaxle“ (von „transmission“ – Getriebe und „axle“ – Achsantrieb) sorgte für eine bessere Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse, hatte aber auch den Nachteil, dass die Verbindungswelle zwischen dem vorne eingebauten Motor und dem hinten liegenden Getriebe stets mit Kurbelwellendrehzahl rotierte.

Da die hochdrehende Verbindungswelle sehr empfindlich auf die exakte Ausrichtung von Motor und Getriebe/Hinterachseinheit reagierte (in der Tat geriet die Justierung der beiden Aggregate nach einem Ausbau zu einem Geduldsspiel mit unzähligen Ausgleichs- und Distanzscheiben), wurden beim 275 GTB beide Bauteile durch ein stabiles Rohr miteinander verbunden. Im englischen Sprachgebrauch benutzt man gerne den Begriff „Torque Tube“ (etwa: Drehmomentrohr), der anschaulich beschreibt, wie dieses Rohr Lasten und Biegemomente von der empfindlichen Antriebswelle fernhält. Der Spider behielt dagegen bis zum Ende seiner Bauzeit das alte Chassis ohne „Torque Tube“.

Das neue Triebwerk war durch Aufbohren des bekannten Colombo-Blocks von 73 auf 77 mm entstanden, unter Beibehaltung der „magischen“ Hublänge von 58,8 mm, die seit den frühen fünfziger Jahren zum Markenzeichen der Mittelklasse-Zwölfzylinder avanciert war. 12 Einzelhubräume à 272,3 cm^3 ergaben einen Gesamthubraum von 3286 cm^3. Daraus schöpfte das Triebwerk (Tipo 213) reichlich 280 Pferdestärken bei 7500/min bzw. 260 PS bei 7000/min in der Version, die für den Spider bestimmt war. Zusammen mit der Berlinetta wurde 1964 auf dem Pariser Automobilsalon nämlich der 275 GTS vorgestellt, mit quasi identischem technischem Layout, aber optisch völlig eigenständig.

ZWEIEIIGE ZWILLINGE

Das für Berlinetta und Spider so unterschiedlich ausgefallene Ergebnis beruhte auf zwei verschiedenen Zielvorgaben: Die neue Berlinetta sollte die Nachfolge des 250 GT „Lusso“ antreten, während die Spi-









Die zwei Nebelscheinwerfer waren 1964 eine Vorschrift der marokkanischen Zulassungsbehörden.

der-Variante sowohl das elegante 250 GT Pininfarina Cabriolet (Serie 2) als auch den sportlicheren 250 GT California Spyder ablösen musste.

Auf den ersten Blick würde man 275 GTB und 275 GTS nie für zwei Versionen ein und desselben Typs halten, ja noch nicht einmal für Schwestermodelle. Während die Berlinetta mit ihrer hohen Gürtellinie, der fast überproportioniert langen Motorhaube und dem kurzen Heck mit kraftvollen Wölbungen über den Hüften noch in der Rennwagen-Nostalgie der fünfziger Jahre schwelgte und mit unverhohlener Aggressivität wie ein Raubtier zum Sprung auf der Straße kauerte, wirkte der Spider auf den ersten Blick konventioneller und sanfter. Dabei war er das modernere Auto.

Viele Designelemente des 275 Spider griffen die Themen des im Jahr zuvor präsentierten 330 GT 2+2 auf, den Tom Tjaarda während seiner kurzen Zeit bei Pininfarina maßgeblich gestaltet hatte. Vor allem die umlaufende Sicke unterhalb der Gürtellinie, die entlang ihrer Peripherie die größten Längenausdehnung der Karosserie markiert, entsprang der neuen Designschule und ebnete in mancherlei Hinsicht den Weg für den nächsten „Generationssprung“ im europäischen Automobildesign.

Für einen Zwölfzylinder-Sportwagen mit 260 Pferdestärken gab sich der 275 GTS optisch bemerkenswert zahm. Die Fahrzeugfront mit ihren unverkleideten, senkrecht stehenden Rundscheinwerfern entbehrte jeglicher Aggressivität. Die verchromte Stoßstange zog sich über die gesamte Breite, die Windschutzscheibe stand steiler. Das Profil der Karosserie fiel klassisch und kompakt aus, das Heck sanft abfallend und in einer runden „Runabout“-Kante auslaufend. Die hinteren Kotflügel waren zwar betont, beherbergten jedoch schmalere Pneus als bei der Berlinetta. Während diese von Anfang an serienmäßig mit modernen Leichtmetallrädern ausgestattet wurde, blieben für den Spider Borrani-Drahtspeichenfelgen Standard. Die Modellpflege beschränkte sich im Wesentlichen auf die Einführung neuer Motorraum-Entlüftungsschlitze in den Vorderkotflügeln – erst mit elf, später mit drei Lamellen. Der Prototyp und eine Handvoll

Serienmodelle für den US-Markt verfügten über einen überbreiten Beifahrersitz, auf dem zwei schlanke Personen Platz fanden. In Europa erhielt diese Sitzordnung wegen sicherheitstechnischer Bedenken keine Betriebserlaubnis.

VOM SCHATTEN INS LICHT

Der Verzicht auf die sportlichen Ausstattungsmerkmale und leistungssteigernden Zutaten fiel den Besitzern des Spider leicht. Knapp 200 betrug ihre Zahl, nicht eben viel für einen Bauzeitraum von mehr als zwei Jahren, aber auch kein Wunder, da der 275 GTS bereits in seinem letzten Produktionsjahr (1966) nicht mehr in der offiziellen Preisliste geführt wurde. Von der Berlinetta entstanden im selben Zeitraum mehr als doppelt so viele Exemplare, was den Spider heute zu einem gesuchten Sammlerstück macht. Er wurde 1966 vom 330 GTS mit Vierliter-Maschine abgelöst, der von der A-Säule nach hinten im Prinzip das gleiche Karosseriedesign aufwies. Dieser Spider wurde nur 100 Mal gebaut, und von dem 1969 nachgeschobenen 365 GTS gab es gar nur 20 Stück. Während die geschlossenen Karosserievarianten aller drei Baureihen übrigens bei Scaglietti in Modena gebaut wurden, entstanden sämtliche Spider-Versionen nach alter Väter Sitte in weitgehender Handarbeit in einem separaten Bereich der Pininfarina-Produktionsanlagen in Turin.



REPORTAGE

IM VISIER DER AUTOMAFIA

IMMER WIEDER VERSCHWINDEN WERTVOLLE FERRARI AUS TIEFGARAGEN – VORWIEGEND IN STÄDTEN NORDRHEIN-WESTFALENS. WER STECKT HINTER DIESEN DIEBSTÄHLEN, WAS GESCHIEHT MIT DEN FAHRZEUGEN, UND WIE KÖNNEN SICH FERRARI-BESITZER DAGEGEN SCHÜTZEN?

Der Schock für den Besitzer muss riesig gewesen sein: Dort, wo bis gestern zwei neuwertige Ferrari standen, waren am Morgen des Gründonnerstags nur noch leere Stellplätze! In der Nacht waren Unbekannte in die Tiefgarage im noblen Düsseldorf-Oberkassel eingedrungen und hatten beide Autos gestohlen. Einen Ferrari 812 GTS und einen 488 Pista, beide grau und jeweils nur rund 1000 Kilometer gelaufen, Gesamtwert: Rund eine Million Euro. Gehört oder gesehen hat in jener Nacht niemand etwas. Trotz sofortiger Großfahndung sind beide Fahrzeuge bis heute verschwunden.

Der Doppelcoup vor Ostern ist der vorläufige Höhepunkt einer Serie von Ferrari-Diebstählen in Nordrhein-Westfalen. Im Nachbarstadtteil Niederkassel klauten Diebe im August vergangenen Jahres einen roten Ferrari 488 Spider. Kurz zuvor wurde in einer Tiefgarage in Köln ein grauer F8 Spider gestohlen. Im September 2022 verschwand ein schwarzer 812 Superfast aus einer Garage in Mülheim an der Ruhr. Doch es trifft nicht nur aktuelle Sportwagen aus Maranello. Im Oktober 2022 wurde ein Ferrari 365 GT4 2+2, Baujahr 1975, aus einer Tiefgarage in Köln-Lindenthal entwendet. Und von einem silbernen 328 GTB aus dem Jahr 1986 fehlt seit vier Jahren jede Spur: Der Ferrari-Klassiker wurde seinem Besitzer ebenfalls in Düsseldorf gestohlen.



Diese beiden Ferrari verschwanden vor Ostern zusammen in Düsseldorf-Oberkassel: Ein 812 GTS (unten) und ein 488 Pista (rechts oben).



Handelt es sich bei den Diebstählen von Luxussportwagen um einen neuen Trend oder nur um spektakuläre Einzelfälle? „Grundsätzlich ist eine Tendenz nach oben festzustellen“, erklärt auf Anfrage die Württembergische Versicherung, einer der größten Versicherer von Oldtimern und Exoten in Deutschland, sagt aber auch: „Eine besorgniserregende Entwicklung können wir in unserem Hause nicht feststellen.“ Ähnlich sieht es Martin Mehlhorn, Kriminaldirektor im Landeskriminalamt (LKA) Nordrhein-Westfalen. „Die Diebstähle hochpreisiger Fahrzeuge sind seit Corona spürbar zurückgegangen“, berichtet er im Gespräch mit MARANELLO WORLD. „Inzwischen nehmen die Fälle allerdings wieder zu, die bei prestigeträchtigen Marken wie Ferrari oder Porsche natürlich für viel Aufsehen sorgen.“

HOTSPOT DÜSSELDORF

Die Daten des Bundeskriminalamts bestätigen den Trend. So ist die Zahl der Autodiebstähle im Jahr 2022 bundesweit um knapp 20 Prozent gestiegen. Zum Hotspot hat sich der Raum Düsseldorf entwickelt. Dort war 2021 das Risiko eines Autodiebstahls nach Angaben des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft dreimal so hoch wie im Landesdurchschnitt, gefolgt von Köln mit einem doppelt so hohen Risiko. Und: In Düsseldorf werden bundesweit die teuersten Autos entwendet, darunter viele Luxussportwagen. Außerdem ist die Landeshauptstadt mit rund 7500 zugelassenen Fahrzeugen mit H-Kennzeichen eine Hochburg der Oldtimer-Liebhaber.

Neben der hohen Zahl wohlhabender Bürger erklärt vor allem die Nähe zu den Niederlanden, warum Düsseldorf im Visier der Automafia ist: „Ob Sprengungen von Geldautomaten, Raubüberfälle auf der Königsallee oder Diebstähle hochwertiger Fahrzeuge – die Spur führt fast immer nach Holland“, sagt Polizeisprecher André Hartwich gegenüber MARANELLO WORLD. Die gute Autobahnanbindung ermögliche den Tätern eine schnelle Flucht über die Grenze. Gelegentlich würden gestohlene Autos auch in Lagerhallen am Niederrhein versteckt und später, nach Ende der zwölfwöchigen Intensivfahndung, nach Belgien oder die Niederlande geschafft.



Im August 2023 wurde dieser 488 Spider aus einer Tiefgarage in Düsseldorf-Niederkassel gestohlen. Wert des 2018 gebauten Sportwagens laut Besitzer: 340.000 Euro.



Allein die nachgerüstete Soundanlage dieses F8 Tributo kostete rund 20.000 Euro. Das auffällige Fahrzeug wurde im vorigen Oktober im Essener Südviertel gestohlen.

DIE ERSTEN STUNDEN ENTSCHEIDEN

Tatsächlich entscheiden oft die ersten Stunden über einen möglichen Fahndungserfolg. „Sobald ein Diebstahl eines Luxusfahrzeugs gemeldet wird, leitet die Polizei eine Großfahndung ein – teilweise sogar mit Kontrollstellen und dem Einsatz von Hubschraubern“, berichtet Mehlhorn vom LKA. Zusätzlich befragen die Beamten Anwohner und etwaige Zeugen, werten öffentliche und private Überwachungsvideos aus und suchen auch online und mit Hilfe der Medien nach gestohlenen Autos. „Wir analysieren zudem die Daten der Handys, die zum Tatzeitpunkt in den Funkzellen am Ort des Geschehens eingeloggt waren“, ergänzt Hendrik Heyer, Sprecher der Essener Polizei, gegenüber MARANELLO WORLD. Dort verschwand im Oktober 2023 der Ferrari F8 Tributo des Unternehmers Phil Sokowicz. Doch trotz Funkzellenauswertung und einer Belohnung von 10.000 Euro ist der Wagen bis heute nicht wieder aufgetaucht.

Wer steckt hinter diesen Diebstählen? „Wir haben es mit hochprofessionell agierenden, internationalen Tätergruppen zu tun“, sagt Ermittler Heyer. „Der Diebstahl von hochwertigen Fahrzeugen ist organisiert, die Täter gehen arbeitsteilig vor“, bestätigt Mehlhorn, der für die Analyse der Allgemeinkriminalität zuständige Dezernatsleiter im LKA Nordrhein-Westfalen. „Nach unseren Erkenntnissen stammt rund die Hälfte der Tatverdächtigen aus dem Ausland, vorwiegend aus den Benelux-Staaten und den Ländern der ehemaligen Sowjetunion.“

VERSIERTE TÄTER, VIELFÄLTIGE METHODEN

Wenn die Täter also häufig im Ausland sitzen, woher kennen sie dann die Standorte von Luxussportwagen in deutschen Städten? Sind sie dafür auf Tippgeber vor Ort angewiesen? „Nicht unbedingt“, sagt Mehlhorn. „Wir wissen aus unseren Ermittlungen, dass die Täter beispielsweise Anzeigen in Immobilienportalen durchsuchen. Auf den Bildern aus Tiefgaragen sind nicht selten hochpreisige Autos zu sehen, die ihr Interesse wecken. Weitere Informationsquellen sind Internetseiten von Carspottern und Markenclubs sowie Social-Media-Profile. Mit Hilfe von Informanten etwa bei Straßenverkehrsämtern gelangen die Diebe dann an die Halteradressen“, erklärt der Kriminaldirektor beim LKA. Die Erfahrung lehrt Kriminelle zudem: Wo bereits ein Luxusauto gestohlen wurde, steht mit hoher Wahrscheinlichkeit bald wieder eins.

Haben die Täter ein Zielfahrzeug ausgespäht, bereitet ihnen der eigentliche Diebstahl oft keine große Mühe mehr. Im Internet sind Geräte erhältlich, mit denen sich sowohl das Funksignal von Tiefgaragentoren als auch das von einigen Automodellen imitieren lässt. Eine weitverbreitete Methode ist es, das Signal eines „Keyless Go“-Schlüssels mit entsprechenden Hilfsmitteln aus der Wohnung durch Wände und Decken hindurch zu verlängern und mit dem Auto davonzufahren. Oder die Täter verladen die Wagen auf mitgebrachte Anhänger oder Tieflader. Die Täter stellen die Fahrzeuge einfach auf vier Rollwagenheber (Car-Jacks) und ziehen sie dann auf einen Kippanhänger. Diebe, die sich ihrer Sache ganz sicher sind, tarnen sich mitunter sogar als Abschleppdienst. Der Abtransport des Wagens wirkt dann für mögliche Beobachter wie vom Besitzer beauftragt.

Viel spricht dafür, dass die Fahrzeuge ins benachbarte Ausland verbracht, dort einige Monate versteckt und in dieser Zeit für den Verkauf ins meist außereuropäische Ausland vorbereitet werden. So wie bei der niederländisch-litauischen Bande, die vor zwei Jahren von der Kripo Osnabrück ausgehoben wurde. Sie hatte einen großen Teil der von ihr gestohlenen Autos über den Rotterdamer Hafen nach Dubai verschifft. Dazu manipulieren die Kriminellen nicht nur die Fahrgestellnummern der Autos und statten sie mit gefälschten Papieren aus. Über die OBD-Diagnoseschnittstelle gelingt es den technisch versierten Tätern auch, in die Fahrzeugelekt-



Kriminaldirektor Martin Mehlhorn (links) beobachtet die Automafia im LKA Nordrhein-Westfalen. Unten: Fast 30 Jahre nach dem Diebstahl in Italien stellte die Metropolitan Police den Ferrari 512M von Gerhard Berger wohlbehalten in London sicher.

ronik einzudringen und neue Schlüssel für die gestohlenen Wagen zu codieren.

AUFWAND UND RISIKO FÜR DIE TÄTER ERHÖHEN

Was können Ferrari-Besitzer tun, um den Diebstahl ihrer Schätze zu verhindern? „Es kommt darauf an, es den Tätern so schwer wie möglich zu machen, sie mit zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen zu überraschen und so Aufwand und Risiko für sie zu erhöhen“, sagt Kriminaldirektor Mehlhorn. „Das können mechanische Wegfahrsperren sein, extrem laute Sirenen, das Zuparken eines wertvollen Autos oder Alarmsysteme, die den Besitzer sofort auf seinem Handy über einen Diebstahlversuch informieren oder die Zündung unterbrechen.“

So wie etwa der GPS-Tracker der Heppenheimer Firma MICARE PS, die sich auf den Diebstahlschutz und die Wiederbeschaffung gestohlener Fahrzeuge spezialisiert hat. Ihr Tracker schlägt schon bei Erschütterungen des Fahrzeugs Alarm und meldet im Falle eines Diebstahls präzise seinen aktuellen Standort. „Die größten Chancen, ein gestohlenes Fahrzeug wiederzufinden, bieten passive Ortungsmodule wie unser Re-Locator, weil er unabhängig vom Bordnetz funktioniert und von Dieben nicht aufgespürt oder gestört werden kann“, erklärt Antonina Stumpfernagel, Gründerin von MICARE PS, im Gespräch mit MARANELLO WORLD. Als wirkungsvolle mechanische Sicherung empfiehlt die Expertin den äußerst massiven „Multiblocker“ der Schlosserei Wolff.

Fazit: Besitzer von Luxussportwagen und Oldtimern sollten alles dafür tun, dass ihr Fahrzeug gar nicht erst gestohlen werden kann. Dazu gehört auch eine zurückhaltende Selbstdarstellung auf Social Media. Wird ihr Auto dennoch geklaut, sollten sie die Polizei mittels Sofortalarm und Live-Tracking bei der Intensivfahndung unterstützen können. Zwar stellen Behörden und Privatermittler wie der Niederländer Gerrit Walgemoet immer wieder auch nach längerer Zeit einzelne Fahrzeuge sicher, die Württembergische Versicherung macht Diebstahlopfern indes nur wenig Hoffnung: „Aus unserer Erfahrung ist die Quote der aufgefundenen Fahrzeuge bzw. der Fahrzeugteile sehr gering.“

Gerade für verschwundene Ferrari ist die Lage aber nicht aussichtslos. So tauchte im März in London der 512M wieder auf, der dem Rennfahrer Gerhard Berger 1995 während des Großen Preises von Italien gestohlen worden war – nach 28 Jahren und völlig unversehrt.

TEXT: MARKUS SIEBENMORGEN
FOTOS: POLIZEI, LKA NRW





AUKTIONEN

MONACO IST EIN GUTES PFLASTER

DREI HOCHKARÄTIG BESTÜCKTE AUKTIONEN IM FÜRSTENTUM AN DER CÔTE D'AZUR, EIN SOLIDES GESCHÄFT IN LONDON UND EINE INTERESSANTE SAMMLUNG VON JUNGEN SUPERSPORTWAGEN ZUM TRÄUMEN BEHERRSCHTEN DIE SAMMLERSZENE IM SOMMER.

TEXT: BRUNO VON ROTZ/RED. FOTOS MIT FREUNDLICHER GENEHMIGUNG VON ARTCURIAL, BONHAMS UND RM/SOTHEBY'S

Am 9. Mai 2024 versteigerte Artcurial in Monaco die 44 Autos umfassende Sammlung des Schweden Staffan Wittmark. Der Gesamtwert der Sammlung war im Vorfeld auf EUR 38,5 Millionen Euro geschätzt worden. Trotz Ferraritäten wie einem 250 GT SWB oder einem 250 GT California Spyder LWB kam die ganze Sammlung ohne Mindestpreis unter den Hammer, was im nicht ganz gefüllten Auktionsraum doch zu einigen überraschenden Ergebnissen führte.



Stars bei Artcurial: 250 GT SWB (5,4 Mio Euro) und 250 GT Lusso (1,45 Mio. Euro); der 250 GT California Spyder, der 275 GTS und der 275 GTB (Seite gegenüber) schnitten gut ab. Darunter der 550 Maranello von Bonhams sowie der von Drogo karossierte 250 GT, der leider nicht genügend Kaufinteresse wecken konnte.



Der SWB aus dem Jahr 1962 (Chassis Nummer 3169 GT) war komplett und aufwendig restauriert und durchaus nicht unvernünftig auf 8,5 bis 12 Millionen Euro geschätzt, wechselte jedoch für gerade einmal 5,4 Millionen Euro die Hand. Dem Ferrari 250 GT California Spyder LWB aus dem Jahr 1958 (Chassis 3169 GT), bewertet mit 7 bis 10 Millionen Euro, erging es nicht besser: 5,064 Millionen Euro reichten für den Kauf des schön präsentierten und ebenfalls komplett restaurierten Superklassikers. Da schlugen sich im Vergleich der 275 GTB Bj. 1966 (2,088 Mio. Euro) oder der 275 GTS Bj. 1965 (1,566 Mio. Euro) deutlich besser, zumindest wenn man den Abstand zum mittleren Estimate betrachtet. Generell erwiesen sich die günstigeren Ferrari als die robusteren, auch weil sich teilweise die Bieterkämpfe bei den älteren Modellen sehr lange hinzogen, ohne wirklich in hohen Verkaufspreisen zu enden. Der Ferrari, der am besten abschnitt im Vergleich zu den Erwartungen, war denn auch der jüngste, nämlich ein F12 Berlinetta aus dem Jahr 2014. Für ihn bezahlte der neue Besitzer 261.000 Euro.



FEDERICO REGGIANI





FEDERICO REGGIANI



BONHAMS «LES GRANDES MARQUES À MONACO»

Im Rahmen des Grand Prix Historique de Monaco versteigerte Bonhams am Freitag, den 10. Mai 2024 insgesamt 49 rare Autos in der Villa La Vigie in Monte-Carlo. Die Fahrzeuge wurden in Summe auf EUR 17,4 Millionen geschätzt und waren im Schnitt 42 Jahre alt. Sieben Aston Martin, sechs Ferrari und vier Porsche machten zusammen fast einen Drittel der Autos aus. Der Ferrari 250 GT als interessantes Drogo-Coupé von 1960 schaffte es nicht bis zum Mindest-



preis: Statt der erwarteten 2,5 bis 3 Millionen Euro wurden nur 2 Millionen geboten. So wurden am Ende nur neuere Ferrari zugeschlagen, meist zum üblichen Tarif.

RM/SOTHEBY'S IN MONACO

RM/Sotheby's nutzte den Grand Prix Historique von Monaco ebenfalls zur Organisation einer zweitägigen Versteigerung (10./11.Mai), bei der 104 Fahrzeuge unter den Hammer kamen. Die Autos waren zusammen im Vorfeld auf fast 62 Millionen Euro geschätzt worden. 48 % von ihnen wurden ohne Mindestpreis angeboten. Mit 84 % lag die Verkaufsquote am Ende der beiden Versteigerungstage relativ hoch. Mit 15 Wagen war Ferrari am stärksten präsent, 13 Autos (87 %) konnten verkauft werden, und auch das durchschnittliche Höchstgebot bei 88 % des gemittelten Schätzwerts überzeugte.

Am zweiten Tag wurde die Rennwagensammlung des F1-Weltmeisters Jody Scheckter versteigert. Der Rennsport-Rentner wurde zu Beginn auf die Bühne gebeten, gab sich aber ziemlich wortkarg. Wie eine Warnung klangen seine Worte: „Don't pay too much for the cars" (Bezahlt nicht zuviel für die Autos). Allzu nahe schien ihm die Veräußerung seiner Sammlung nicht zu gehen. Die Bieter hielten sich allerdings nicht an die Empfehlung, speziell beim Ferrari 312 T4 aus dem Jahr 1979: Nicht weniger als drei Siege hatte Scheckter damit eingefahren, entsprechend hoch lag das Estimate mit 5,25 bis 6,5 Millionen Euro. Geboten wurden schließlich 6,8 Millionen, womit der Ferrari inklusive Kommission 7,655 Millionen Euro kostete.

Groß war das Angebot an Superklassikern. Für die höchsten Gebote sorgten ein Ferrari 250 GT Cabriolet Series 1 von 1958 (4.730.000 Euro) und ein Ferrari 365 GTS/4 Daytona Spider von 1972 (3.436.250 Euro). Bei einigen Autos konnten die Verhandlungen allerdings erst nach Auktionsende abgeschlossen werden, weshalb die Ergebnisse auf der Zwischengas-Homepage Verkaufspreisschätzungen enthalten. Mit einem Fahrzeuggesamtumsatz von fast 47 Millionen Euro verfehlte RM/Sotheby's zwar die eigenen Erwartungen um rund 16 %, doch insgesamt hatte sich das Auktionshaus von den drei angetretenen Konkurrenten am besten geschlagen.





Verlockendes Rennwagen-Angebot von RM/Sotheby's im Rahmen des GP Historique. Jody Scheckters 312 T4 räumte ab, auch das 250 GT Cabriolet S1 und der Daytona Spider erzielten respektable Preise (Fotos: Federico Vecchio, Tom Wood, Stephan Bauer).





RM/SOTHEBY'S „DARE TO DREAM“ (TORONTO/ONLINE)

„Träume wagen” ist die Lebensphilosophie von Miles Nadal. Er ist Sammler und legte sich in den letzten zwei Dutzend Jahren über 80 Autos zu, dazu viele Motorräder und Automobilia und überdies eine Turnschuh-Sammlung, die vermutlich ihresgleichen suchte. All dies kam am 31. Mai und 1. Juni 2024 bei RM/Sotheby's unter den Hammer, teilweise live in Toronto (Kanada), teilweise online.

46 Jahre alt waren im Schnitt die 92 Fahrzeuge, die am zweiten Tag in Toronto live versteigert wurden, darunter auch 11 Motorräder. Sie wurden in Summe auf über 59 Millionen Dollar geschätzt, pro Fahrzeug wurden also 643.995 Dollar erwartet. Die ganze Sammlung wurde ohne Mindestpreis angeboten, alle Autos fanden neue Käufer. Obwohl gewisse Estimates durchaus einen gesunden Optimismus des Auktionshauses ausdrückten betrug der Umsatz 63,3 Millionen Dollar, pro Fahrzeug also 688.388 Dollar (inklusive Kommission/Aufpreis).

Die 12 im Schnitt 36 Jahre alten Ferrari zogen sich mehr als ehrenhaft aus der Affäre. Geboten wurde mehr oder weniger genau auf Schätzwertniveau. Nur ein Lamborghini Miura schlug im Ergebnis den versteigerten Ferrari Enzo, der zwar höher eingeschätzt, aber mit 3,951 Millionen Euro günstiger verkauft wurde. Ähnlich erging es den Ferrari-Modellen F50 und 288 GTO sowie dem LaFerrari. Auch der Maserati MC12 von 2005 blieb minimal unter den Erwartungen. Dafür gelang es einem F40, einen neuen Eigner zu finden, der bereit war, über 3 Millionen Euro zu bezahlen. Noch mehr beeindruckte ein 365 GTB/4 Daytona von 1973, der über eine Million Dollar erzielte (EUR 976.120). Gut schlug sich auch der Dino 246 GTS aus dem Jahr 1974, der für 713.000 Euro vermittelt werden konnte.









PETER SEABROOK



SIMON CLAY



SIMON CLAY



SAM CHICK

Traum-Sammlung: Miles Nadal verkaufte seinen Enzo, seinen GTO und seinen LaFerrari bei RM/Sotheby's in Toronto (alle Fotos: Darin Schnabel). Ganz unten das Top Lot von Cliveden House, ein 250 GT SWB, sowie die ebenfalls im Millionenbereich verkauften 330 GTS und 250 GT/L Fantuzzi Coupé. Kleines Trostpflaster für Normalverdiener: Der blaue 400i ging für umgerechnet 13.000 Euro weg.

Die Auktionsergebnisse wurden uns freundlicherweise von der Redaktion Zwischengas zur Verfügung gestellt. Auf www.zwischengas.com sind sämtliche Resultate aller erwähnten Versteigerungen aufgelistet und kommentiert.

RM/SOTHEBY'S CLIVEDEN HOUSE (LONDON)

Am 12. Juni 2024 fand im Cliveden House Hotel, in der Nähe von London, eine Versteigerung von insgesamt 60 Autos sowie Automobilia mit Rennsportbezug statt. Die 60 im Schnitt 53 Jahre alten Autos teilten sich auf 23 Marken auf. Am stärksten war Ferrari mit 15 Autos vertreten, von denen elf verkauft wurden. Aston Martin, Porsche und Jaguar waren weniger gefragt, überdies lagen die Höchstgebote gerade bei Rolls-Royce deutlich unter den Estimates. Dass die Bieter eher vorsichtig agierten, konnte man auch am Abschneiden einiger seltener Ferrari-Modelle erkennen. Der mit 5 bis 6 Millionen Pfund veranschlagte 250 GT SWB von 1960 lockte keine höheren Gebote als 4,5 Millionen Pfund, konnte aber im Nachverkauf trotzdem noch vermittelt werden. Für den 330 GTS von 1967 reichten 1,243 Millionen Pfund zum Kauf, der von Fantuzzi im GTO-Stil karossierte 250 GT/L von 1963 erzielte 1,13 Millionen Pfund.

CAVALLINO CLASSIC MODENA 2024

CASA MARIA LUIGIA

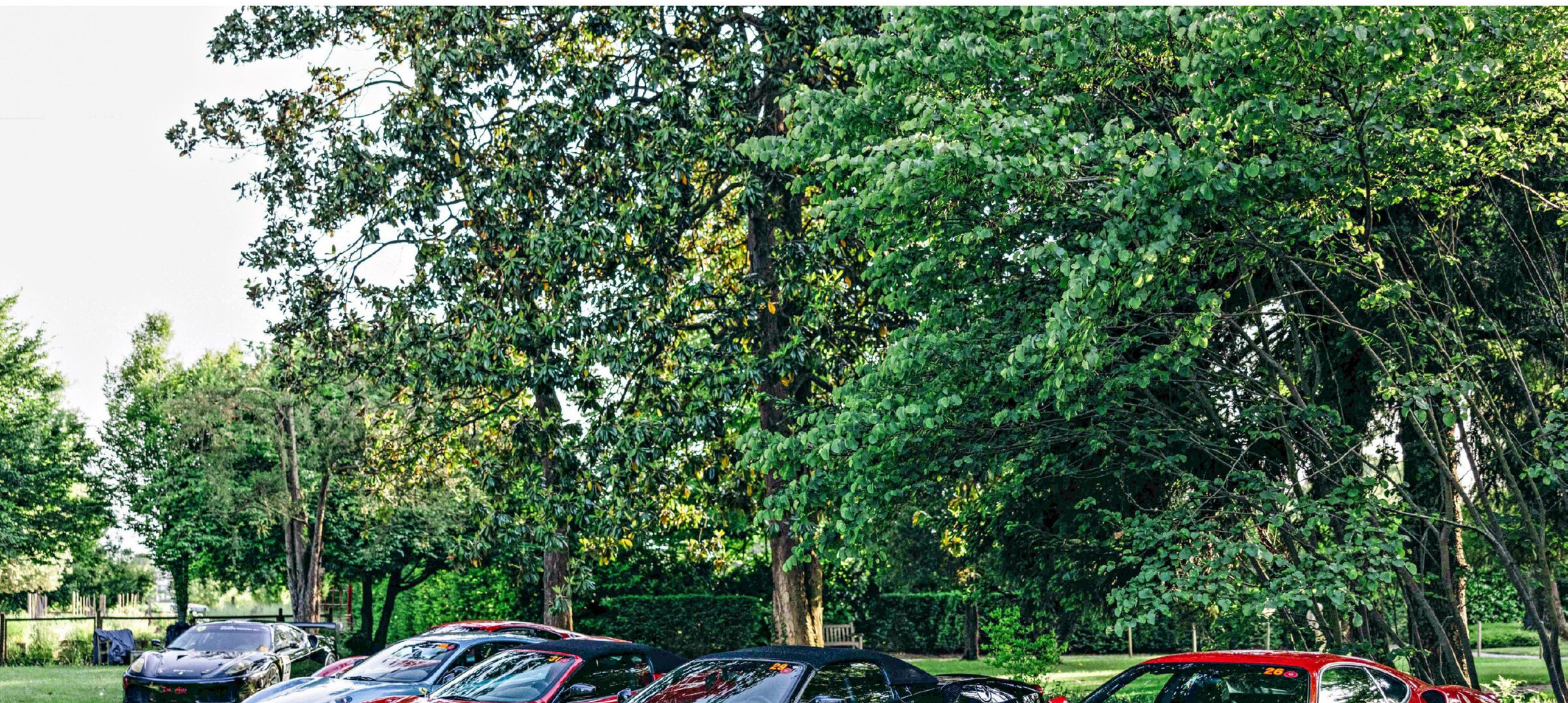
NACH WENIGEN JAHREN HAT SICH DAS „BOUTIQUE-FORMAT“ DES KLEINEN, ABER FEINEN CONCORSO D‘ELEGANZA IN ENZO FERRARIS HEIMATSTADT FEST ETABLIERT.

TEXT: PETER BRAUN. FOTOS VON CANOSSA EVENTS

Vom 17. bis 19. Mai fand die vierte Ausgabe des Cavallino Classic in Modena statt und bestätigte den erwarteten Erfolg. Die appetitliche Mischung aus einer begrenzten Anzahl handverlesener Fahrzeuge, einem einzigartigen Veranstaltungsort und der unvergleichlichen Küche von Massimo Bottura



Stimmungsvoller Concorso im Park der Casa Maria Luigia. Rechts der F50 „Best of Show“ in der Kategorie Ferrari Classiche Certified.









Links die beiden prämierten „Best of Show": 250 Monza und 365 GTB/4 Daytona. Rechts Massimo Bottura, Luigi Orlandini, Jean Arnault und Enzo Mattioli Ferrari. Im Bild darunter Karim Said, Kristian Teär und Andrea Modena. Unten: Die Concours Judges wurden zum Teil aus den USA eingeflogen.







bot einen exklusiven Rahmen, zu dem nur geladene Gäste Zutritt hatten. Doch es gab auch einige Momente, die den von weither angereisten Enthusiasten offen standen. Drei Tage lang schmückten 30 Autos den historischen Park der Casa Maria Luigia, wo die Teilnehmer die außergewöhnliche Gastfreundschaft von Massimo und Lara Bottura genossen, während die Cavallino-Juroren, von denen viele aus den Vereinigten Staaten angereist waren, die Fahrzeuge unter die Lupe nahmen. Piero Ferrari, der Sohn des Firmengründers, war mit seiner Tochter Antonella und seinen Enkeln Enzo und Piero anwesend und verlieh der Veranstaltung einen besonderen Glanz. Zu den Gästen zählten unter anderem auch Ex-Ferrari-Werksfahrer Sebastian Vettel, Louis-Vuitton-Uhrenchef Jean Arnault, Duccio Lopresto, Sammler-Sohn und Direktor bei RM/Sotheby's, Ferretti-CEO Alberto Galassi, Pirelli-Vizepräsident Giovanni Tronchetti Provera sowie der Leiter von Ferrari Classiche, Andrea Modena. Luigi Orlandini, Vorsitzender und CEO der Canossa-Gruppe, die 2020 das US-amerikanische Magazin und Veranstaltungsunternehmen Cavallino übernommen hat, hieß Teilnehmer und Gäste willkommen. Cavallino habe seit der Gründung im Jahr 1978 immer die Aufgabe verfolgt, die Kultur, das Wissen und die Leidenschaft rund um die Geschichte von Enzo Ferrari und seinen Meisterwerken zu bewahren und zu fördern. Das in Palm Beach (Florida) erst-



Die vierte Auflage des Cavallino Classic Modena war mit 30 zum Concorso d'Eleganza angetretenen Ferrari gut bestückt. Das reduzierte Boutique-Format erlaubte jedoch eine angenehme, fast familiäre Atmosphäre. Seite gegenüber: Der Ausflug der Concorso-Teilnehmer in die Innenstadt von Modena und an das Museo Casa Natale Enzo Ferrari brachte die Preziosen auch einem breiten Publikum nahe.





mals veranstaltete Cavallino Classic wird inzwischen auf drei Kontinenten ausgetragen. „Während unsere Richter die gleichen strengen und objektiven Standards bei der Bewertung der Autos beibehalten, unternimmt unser Team große Anstrengungen, um die Veranstaltung immer einzigartiger, unterhaltsamer, internationaler und offener für alle Generationen zu machen“, schloss Orlandini seine Rede. Die Gastgeber Massimo und Lara Bottura bedankten sich bei den Teilnehmern für die Ehre, diese schönen Autos zu beherbergen und die Kunst des Kochens und der Gastfreundschaft mit den Gästen zu teilen.







Beim Cavallino Classic Modena 2024 ging die Auszeichnung „Best of Show Gran Turismo“ an den 365 GTB4 „Daytona“ Bj. 1971 (Fahrgestellnummer 14405). „Best of Show Competizione“ wurde der 250 Monza Bj. 1954 (Fgst.-Nr. 0466), und „Best of Show Ferrari Classiche Certified“ wurde dem F50 Bj. 1997 (107125) zuteil. Während der Veranstaltung gab es auch auf den Straßen von Modena einiges zu erleben: Am Samstag, den 18. Mai, machte die Parade Halt am Geburtshaus von Enzo Ferrari, das heute Teil des MEF-Museums ist. Am Sonntag, dem 19. Mai, folgten die Ferrari den Routen der Testfahrer bis nach Maranello und fuhren dann weiter zur Casa Canossa, wo der Concorso Cavallino Modena 2024 mit einem „Sterne-Lunch“ am Pool endete.

40 JAHRE FERRARI CLUB LUXEMBOURG

PRÄCHTIGES JUBILÄUM

40th 1984 - 2024

Ende Juni 2024 feierte der luxemburgische Ferrari-Club sein 40. Jubiläum mit einer Rundfahrt durch das Großherzogtum, einem Besuch an der Rennstrecke von Spa und im historischen Vianden, einer Gleichmäßigkeitsprüfung, einem geheimen Preview und einem staunenswerten Abschluss vor der Kulisse des Europaviertels von Kirchberg.

Der Wettergott meinte es gut mit den knapp 140 Teilnehmerinnen und Teilnehmern in über 70 Ferrari aller Baujahre, vom 250 GT Cabriolet und 212 Inter Vignale Spider über das komplette Modellprogramm der 2000er- und 2010er-Jahre bis hin zum aktuellen 296 GTS, Roma und Purosangue. Auch Preziosen vom Schlage eines Enzo, 599 GTO und SF90 standen an der Startlinie, als es am Freitagmorgen, den 28. Juni, vom Hotel Sofitel losging in Richtung Spa-Francorchamps in Belgien. Dort fand an diesem Wochende anlässlich des 100. Geburtstages der „Ardennen-Achterbahn“ das 24-Stunden-Rennen mit prominenter Ferrari-Beteiligung statt, und eines der ersten Highlights für die Clubmitglieder war der von Ferrari-Importeur Francorchamps Motors Luxembourg organisierte Empfang in der Hospitality von AF Corse und der Besuch der Boxengasse.

Von Spa aus ging es am Nachmittag zurück nach Luxemburg in das malerische Städtchen Vianden mit seiner historischen Altstadt und dem alles überragenden Schloss, wo der Bürgermeister Francy Weyrich den Ferraristi einen herzlichen Empfang bereitete. Die Ausfahrt endete nach einer ausgedehnten Tour durch das Moseltal entlang der Grenze zu Deutschland passenderweise auf dem großzügigen Parkplatz des italienischen Wein- und Spezialitätenhandels Vinissimo. Bevor man sich im Innern der überdimensionierten Markthalle den lukullischen Verlockungen hingeben durfte, stand jedoch noch eine Geschicklichkeitsprüfung auf dem Programm, die der Rennsport-erfahrene Organisator Ed Goedert mit ein paar Pylonen und einer Lichtschranke eingerichtet hatte. Als alle „durch“ waren, konnte die Festa Italiana endlich beginnen …

Am Samstagmorgen startete der zweite Teil der großen Luxemburg-Rundfahrt in Richtung Westen durch die weniger bekannte hügelige Felder- und Wälderlandschaft des Herzogtums. Auf der nach internationalem Reglement ausgebauten, recht flüssig zu fahrenden Kartstrecke von Mondercange hatten die fleißigen Helfer des Teams vom Automobile Club du Luxembourg (ACL) eine Zeitnahmeanlage aufgebaut, und die Ferrari-Equipen mussten den Parcours nach einer Erkundungsrunde in der Zeit von exakt 1.36,0 min. durchfahren.

Von der Rennstrecke lotste das Roadbook die Teilnehmer auf die Großbaustelle des Projekts GRIDX Automobile, das wenige Kilometer vor den Toren vor der Stadt Luxemburg ein Mekka für alle Autofans werden soll. Der Begriff ist nicht zu hoch gegriffen, denn von außen sieht der gewaltige Gebäudekomplex mit einer Kantenlänge von mehreren hundert Metern aus wie die schwarze Kaaba, die die frommen Pilger in Mekka umrunden – mit dem Unterschied, dass die Sportwagenfreunde über eine Rampe direkt in den großen Innenhof von GRIDX fahren durften. Das Bauteam erklärte das Konzept des Veranstaltungs- und Erlebniszentrums (inklusive Motorworld, Autohandel, Werkstattservice, Gastronomie und gehobenem Einzelhandel), das bereits im September 2024 in einem „soft opening“ seine Tore für gut motorisierte Interessenten öffnen soll.

Nach dem obligatorischen Erinnerungsfoto und einem leichten Lunch ging es auf die Erkundung der westlichen Landesteile Luxemburgs, über sanfte Hügel und kurvige Berge, durch dunkle Wälder





und romantische Dörfer. Die Heimkehr nach Luxemburg-Stadt erfolgte von Süden her aus dem Tal der Alzette, vorbei an den historischen Stadttoren (und den Touristenmassen) bis zum Europaplatz in Kirchberg, wo die verglasten und verspiegelten Wolkenkratzer eine unwirkliche großstädtische Atmosphäre erzeugten.

Die Jubiläumsgala fand am Abend – ohne Ferrari – in dem Restaurant SixSeven statt, wo der Sonnenuntergang auf der Dachterrasse (mit überwältigendem Blick über Luxemburg) genau so lange andauerte, bis die allerersten Regentropfen des Wochenendes die Gäste ins Innere des Restaurants trieben.

Der Präsident des Ferrari Club Luxembourg, Patrice Silverio, hieß die Botschafter verschiedener europäischer Ferrari-Clubs willkommen und richtete seinen Dank an seine Vorstandskollegen, die anwesenden Mitglieder und Ehrengäste sowie an die Unterstützer des 40. Jubiläumstreffens in den Ortsverwaltungen, an den Rennstrecken und in der Gastronomie sowie den zahlreichen tatkräftigen Organisatoren vor Ort. Eine im Vorfeld organisierte Verlosung von 16 wertvollen Ferrari-Devotionalien erlöste einen Spendenbeitrag von 23.600 Euro, der vom Club an die Fondation du Grand-Duc et de la Grande-Duchesse gestiftet wird.

Im Innenhof des derzeit noch im Bau befindlichen GRIDX-Zentrums für Auto-Enthusiasten sind die Ferrari zur „40" gruppiert, die Teilnehmer posieren mit FCL-Flaggen. Der Abschluss der Jubiläumsausfahrt fand auf dem Europaplatz in Kirchberg statt (unten).

TEXT: PETER BRAUN | FOTOS: CARLO MILLER, MIKE KREMER, PETER BRAUN

40th
1984 - 2024





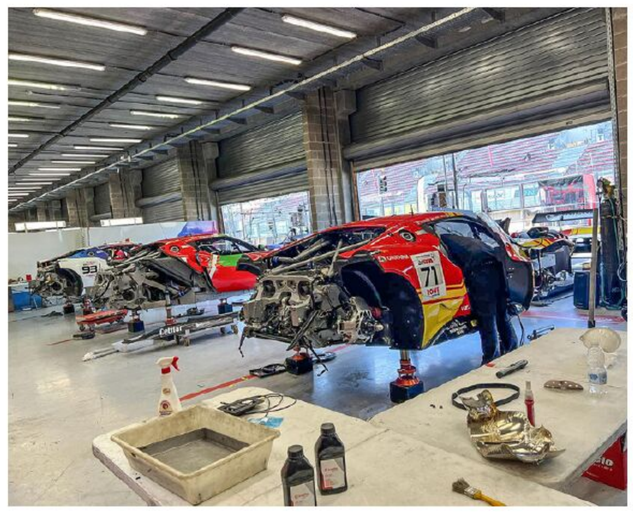
Oben: Geschicklichkeits- und Gleichmäßigkeitsprüfungen auf der Kartbahn von Mondercange und auf dem Parkplatz hinter dem Vinissimo hielten die Pferdchen auf Trab.





Ein Highlight der Jubiläumsveranstaltung des FCL war der Besuch der AF-Corse-Box während des 24-Stunden-Rennens von Spa auf Einladung von Francorchamps Motors Luxembourg (rechts). Imposante Parade vor den Wolkenkratzern im Europaviertel von Luxemburg-Kirchberg.











FCL-Präsident Patrice Silverio (rechts) und Vizepräsident Marc Lenert präsentieren den Spendenscheck an die Stiftung des Großherzogs und der Großherzogin.





Marco Bai von Ferrari S.p.A. (links) und Stéphane Sertang von Francorchamps Motors Luxembourg überbrachten dem Club die offiziellen Glückwunschnoten zum Jubiläum. FCL-Clubsekretärin Malou Stumm und Paola Silverio Di Pinto betreuten charmant und gut gelaunt die Organisation des Jubiläumstreffens





FERRARI CLUB DEUTSCHLAND

AMICI E EMOZIONI

SAUERLANDAUSFAHRT 2024

Nach einjähriger Pause war es wieder so weit: Die „Amici e Emozioni“-Ausfahrt lockte uns ins Sauerland.

Schnell waren Plätze und Zimmer im Vier-Sterne-Hotel Delecke vergeben – mit etwas Glück mit direktem Blick auf den Möhnesee, welcher bereits 1913 durch die Möhnetalsperre entstanden ist (übrigens nach Oberfläche die größte Talsperre in Nordrhein-Westfalen). Bereits im Laufe des Freitagnachmittages füllte sich der von historischen Gebäuden umrahmte Innenhof der Hotelremise mit unseren Ferrari – wie immer ein wunderbarer Anblick!

Gut ausgeruht und voller Vorfreude trafen wir uns am Samstagmorgen nach dem Frühstück zum kurzen Briefing vor dem Hotel, um wenig später – bei strahlendem Sonnenschein und ausgestattet mit dem Roadbook – unsere Fahrt durch die Mittelgebirge des Sauerlandes aufzunehmen. Ob mit offenem oder geschlossenem Dach, ob mit hohen Drehzahlen oder eher gemütlich: nach etwas mehr als einhundert ereignis- und kurvenreichen Kilometern erreichten wir unser erstes Ziel, das italienische Restaurant Da Vinci, wo wir wieder einmal bestens bewirtet wurden.

Physisch und mental gestärkt ging es in die zweite Etappe: etwas mehr als sechzig anspruchsvolle Landstraßenkilometer bei weiterhin herrlichem Sonnenschein. Mehrere Ferraris vor dir, mehrere hinter dir auf einer Route – das ist das gemeinsame Erleben der Faszination Ferrari, die man alleine so nicht erfahren kann. Am Nachmittag erreichten wir mit einem wohligen Gefühl wieder das Hotel und durften unsere Ferrari im Garten direkt am Seeufer auf feinstem Rasen parken. So hatten wir vom Hotelzimmer oder auch von der Terrasse die ganze Zeit den Blick auf die versammelte Auswahl vor dem Möhnesee als Hintergrund – ein schöneres Fotomotiv kann man sich nicht wünschen!

Bis zum Abend blieb genug Zeit zum Entspannen und für die Vorbereitung der Abendgarderobe. Um 19 Uhr erwartete uns der obligatorische Champagnerempfang, um dann mit einem Fünf-Gänge-Menü verwöhnt zu werden. Simon ließ es sich auch dieses Mal nicht nehmen, die Teilnehmer mit einem kleinen Gewinnspiel zu beglücken. Der Abend endete erst sehr spät und war erfüllt mit vielen angeregten und sehr unterhaltsamen Gespräche an den Tischen.

Nach einem ausgiebigen und entspannten Frühstück am Sonntagmorgen verließen dann alle nach und nach das Hotel, und wieder einmal endete eine sehr gelungene Sauerlandausfahrt. Vielen Dank an Simon und sein Organisationsteam!

TEXT: MALCOLM SCHAUF |
FOTOS: OLAF NOWODWORSKI











Der gelungene Mix aus Fahrerlebnis, kulinarischen Genüssen und geselligem Beisammensein im Kreise Gleichgesinnter macht den Reiz der „Amici e Emozioni" aus.





FERRARI CLUB AUSTRIA

GIPFELSTÜRMER

HÖHENLAGEN IN OST- UND SÜDTIROL

Für die Frühjahrsausfahrt des FCA war das gesamte Grandhotel Lienz mit seinen 70 Suiten ausgebucht. Lienz ist bekannt als Stadt mit mediterranem Flair und den meisten Sonnenstunden Österreichs, an diesem Wochenende wollte aber eher der Winter nochmals Präsenz zeigen.

Nach dem Aperitif am Eröffnungsabend brachte die Sondervorführung des Dokumentarfilms „Sturm am Manaslu“ den Teilnehmern die Erkenntnis, dass sie mit dem Schlechtwetter noch relativ gut bedient waren: Reinhold Messner zeichnete in seinem neuesten Dokumentarfilm die tragischen Geschehnisse rund um die Tiroler Himalaya-Expedition 1972 eindrucksvoll nach. Noch bewegender als die Bilder zur Einstimmung war die persönliche Begegnung mit der Legende des Alpinismus am Folgetag. Den Organisatoren der Frühjahrsausfahrt war es gelungen, Reinhold Messner für den Vortrag „Berge versetzen“ am Gipfel des Kronplatzes in 2275 Meter Höhe zu gewinnen.

Motiviert und begeistert wurden die Ferrari nach der Talfahrt mit der Gondel in Bewegung gesetzt, um die Rückfahrt ins Hotel über die Serpentinen des nur einspurig zu befahrenden Staller Sattels anzutreten. Für den Samstag wäre eine Fahrt zur Kaiser-Franz-Josefs-Höhe auf der Hochalpenstraße und Querung des Großglockners auf dem Programm gestanden, Neuschnee und Lawinengefahr machten dem Vorhaben jedoch einen Strich durch die Rechnung. Ersatzweise musste die Mautstraße über den Felbertauern befahren werden, die im über fünf Kilometer langen Tunnel jedoch mit einem Sounderlebnis entschädigte. Wenn 582 Cilindri die Tunnelwände beschallen, vermittelt das Klangfeuerwerk sehr spezielle Eindrücke.

Anders, aber nicht minder eindrucksvoll geriet das Eintauchen in die Präsentationen des Besucherzentrums Nationalparkwelten in Mittersill. Die einem Steinadler umgeschnallte Miniaturkamera fing den Sturzflug des Greifvogels ein, der aus lichter Höhe an den Flanken eines Berges zu Tal stürzt und selbst bei Geschwindigkeiten von bis zu 320 km/h jedes Felshindernis präzise umkurvt. Auf dem Zeller See stellte sich etwas Sonne ein und untermalte das sich einstellende Panorama bei der Schiffsrundfahrt mit der MS Schmittenhöhe. Nach den Tageseindrücken und der Rückreise nach Lienz bot das Galadinner im Grandhotel Gelegenheit, sich mit Ehrengästen aus der Welt des Sports auszutauschen.

Der Olympiasieger und mehrfache Weltmeister im Snowboarden, Bernhard Karl, und sein mit Abfahrtsläufen im Skisport berühmt gewordener Schwiegervater Werner Grissmann beehrten die Gesellschaft und mit einem Festmahl in fünf Gängen fand der Abend erst nach Mitternacht sein Ende. Schlechtes Wetter vermochte die gute Laune der Gipfelstürmer des Ferrari Club Austria nie zu trüben bei dieser Frühjahrsausfahrt zum Start in die Saison 2024!

TEXT: WERNER PAULINZ | FOTOS: HANNES BAUER



Bergsteigerlegende Reinhold Messner begeisterte am Ort seines MMM Corones in 2275 m Höhe die Ferraristi des FCA mit dem Exklusivvortrag „Berge versetzen" und eröffnete neue Sichtweisen auf die Bewältigung von Extremsituationen.





Helden des Alpinismus und des Alpinsports vermittelten nachhaltige Eindrücke bei besonderen Begegnungen. Nach Reinhold Messner am Berg ehrten den Galaabend im Tal Snowboard-Olympiasieger und Weltmeister Benjamin Karl sowie Schwiegervater Werner Grissmann, legendärer Abfahrer und Motorsportler.



FERRARI OWNERS' CLUB SWITZERLAND

THRILLER VON LAUFENBURG

MIT VOLLDAMPF IN DIE ZUKUNFT

Riesige Bauprofile ragen in den Himmel. Die Dimensionen der geplanten Neubauten sind gigantisch. Hochspannungsleitungen, Schaltanlagen und Transformatoren zirren nebenan. Unten beim Stauwehr des Kraftwerks Laufenburg tost der Rhein.

Der FOCS Vizepräsident Marcel Aumer ist total in seinem Element. Seine Vision als Gründer, CEO und Partner der FlexBase Holding wird Realität: Das seit sechs Jahren stillgelegte Swissgrid-Betriebsgebäude samt Landparzelle wird in den nächsten Jahren zu einem der modernsten Technologiezentren.

HÖCHSTSPANNUNG PUR

Entstehen soll ein riesiges KI-Rechenzentrum mit Wasserkühlung, ein gigantischer Batteriespeicher im Direktanschluss an das Stromnetz, ein Fernwärmenetz für die benachbarte Industrie und die Gemeinde Laufenburg sowie ein Sport-Windkanal. Büroflächen für innovative und wissensintensive Unternehmen aus den Sparten Informatik, sichere Kommunikation und Energie komplettieren die Vision. Die Gesamtinvestitionen belaufen sich auf weit über eine Milliarde Schweizer Franken.

GÄNSEHAUT

Nach den packenden Informationen führen uns Marcel und Marcelina Aumer durch die unterirdischen Katakomben bis ganz hinauf auf die Dachterrasse. Ein Labyrinth von Räumen, Rohren, Schächten, Leitungen, Lift- und Lüftungsanlagen – seit Jahren verlassen, aber dennoch voll funktionsfähig. Spinnennetze hängen von der Decke des engen Stollens, der uns direkt zum Kraftwerk Laufenburg führt. Ein paar Schritte – wir überqueren die Landesgrenze und befinden uns in Deutschland. Unter uns tost der Rhein.

FREUDENTRÄNEN

Die Gelegenheit, Mitte Dezember 2023 den Kaufrechtsvertrag für das Gebäude samt Bauland und Anfang April 2024 mit der Gemeinde Laufenburg einen Wärmeliefervertrag abschließen zu können, ist einmalig. Die Vernetzung des Technologiezentrums Laufenburg ist perfekt und rasches Handeln war gefordert. Die Baueingabe erfolgte in Rekordtempo. Was für eine Freude, als FOCS einen exklusiven Rundgang zu erleben. Für ein gutes Gelingen wünschen wir viel Glück!

TEXT: RAPHAEL WEIBEL |
FOTOS: HANS-PETER THOMA





Marcel Aumer, Gründer und CEO der FlexBase Holding, zieht die Zuhörer in seinen Bann. Der Rundgang durch das geplante Technologiezentrum Laufenburg führt durch ein Labyrinth von Räumen.







Direkt neben dem Flusskraftwerk Laufenburg tost der Rhein.





KEINE SOMMERPAUSE

Die Erfolge der Scuderia in Australien und Monaco sowie einige neue Originale neben bekannten Siegertypen motivieren die Modellszene.

VON DIETMAR RUDOLPH



Groß und klein: Den Ferrari 812 Competizione gibt es bei BBR sowohl im repräsentativen Format 1:12 als auch im klassichen Sammlermaßstab 1:43, dort übrigens in der Version Aperta.

Mit dem Versand eines Newsletters befeuert BBR die Sammlerszene und zeigt aktuelle Trends auf, die alle Maßstäbe von 1:43 bis 1:12 einbeziehen. Im Maßstab 1:64 herrscht bei BBR bezüglich Ferrari-Modellen noch Zurückhaltung, die Webseite zeigt nur diverse Maserati-Miniaturen. In der Ankündigung findet man natürlich schon den Ferrari 12Cilindri als Coupé und Spider als Resin-Modell in 1:43 und 1:18 sowie den Ferrari Purosangue mit Panoramadach als DieCast-Modell mit zu öffnenden Hauben und Türen. Diese Modelle stellen wir gerne vor, wenn sie das Stadium der Entwicklung verlassen haben.

Heute schon an der Startlinie stehen in Saronno zwei Ferrari 812 Competizione in 1:12 und in 1:43. Das in sehr geringer Stückzahl produzierte Großmodell dürfte als Designikone rasch seine Liebhaber finden, doch für die Vitrine eignet sich eher der sehr gut verkleinerte 812 Competizione Aperta als echter Blickfang. Beide BBR-Modelle glänzen mit bestens umgesetzten Formen, tollen Details und einer perfekten Wiedergabe der diversen Aerodynamik-Hilfsmittel. Für die Freunde des Ferrari F40 wird die erfolgreiche Kooperation mit Kyosho weitergeführt. Die bestehenden Formen wurden aktualisiert, und so bietet das DieCast-Modell in 1:18 neben vielen anderen Details nun auch funktionierende Radaufhängungen und zu öffnende Klappscheinwerfer. Die Modelle werden in limitierter und nummerierter Auflage



Der hellblaue F40 ist das Produkt einer Kooperation von BBR und Kyosho. Der Ex-Whitehead-SWB mit der grünen Kühlerumrandung besticht durch Detailtreue (beide 1:18). Das 250 GT PF Coupé ist ein Sammler-Klassiker in 1:43 von BBR.





produziert und in einem Plexiglasdisplay mit handgefertigtem Kunstlederboden geliefert.

Wie vom F40 geht auch vom 250 GT SWB eine besondere Faszination aus, die das BBR-Team um Alberto Balestrini immer wieder zu neuen Modellen in Großmaßstäben (1:18) motiviert. Kurz vor den 24 Stunden von Le Mans 1960 wurde der SWB mit der Fahrgestellnummer 2009GT an den englischen Privatfahrer Graham Whitehead ausgeliefert, der die silberfarbene Karosserie noch schnell mit einer grünen Umrandung des Kühlergrills versehen ließ, bevor er zusammen mit Henry Taylor an den Start an der Sarthe ging. Die Berlinetta spulte in 21 Stunden ohne Probleme 258 Runden herunter, bis ein Motorschaden die beiden Privatiers zur Aufgabe zwang. Ein Wiedersehen mit 2009GT gab es 2019 auf dem Concorso di Eleganza an der Villa d'Este.

Obwohl in Sammlerkreisen immer wieder von einem Popularitätsverlust des Maßstabs 1:43 gesprochen wird, freuen sich Ferraristi auf das Modell des Ferrari 250 GT Coupé Pininfarina. Das Coupé mit kantigem Dach gilt als Start der Serienfabrikation. Im neuen Werk von Pininfarina in Grugliasco entstanden







Mut zur Rarität: Tecnomodel bildet den 166 MM Abarth mit Zentralscheinwerfer nach, dazu auch verschiedene Versionen des 735 S (alle 1:43). Auf der Seite gegenüber oben der 330 TRI/LM von Werk83 in 1:18, unten der gelbe 750 Monza von ArtModel in 1:43.

inklusive der Prototypen 350 Exemplare, die ab 1959 mit Dunlop-Scheibenbremsen sowie ab 1960 mit elektrisch zuschaltbarem Overdrive und Teleskop-Stoßdämpfern technisch modernisiert wurden. Das BBR-Modell zeigt einen auffälligen Lufteinlass auf der Motorhaube, der nach eingehender Recherche bei 1959er Modellen – wie z.B. Fgst.-Nr. 1433GT – belegt ist.

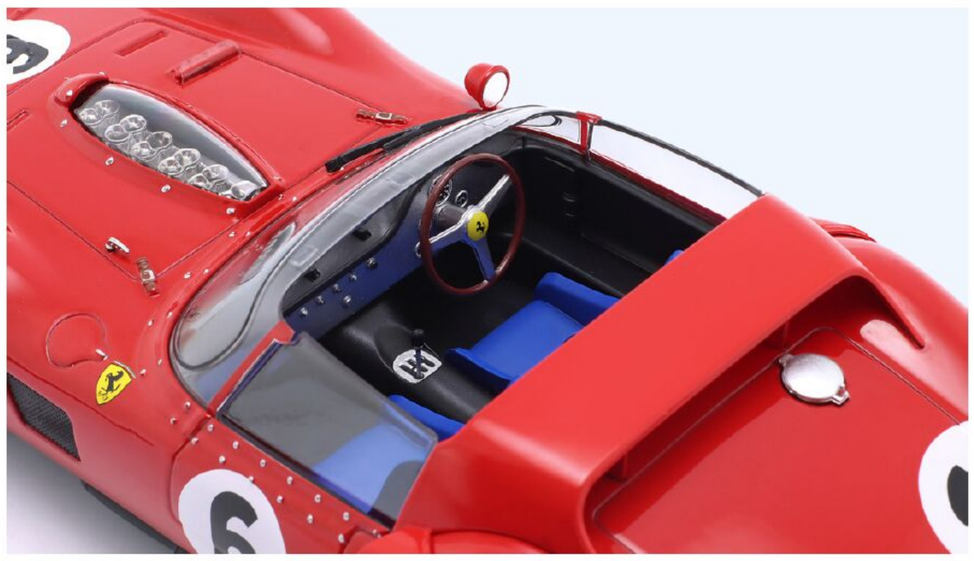
RENNSPORT ALS MOTIVATION

Die Scuderia Ferrari war Anfang der 50er Jahre noch völlig auf den Rennsport fokussiert. Man lebte von den Preisgeldern der Scuderia und vom Verkauf von Rennsportwagen an Privatfahrer. Im Autodromo di Monza stellte man 1953 gleich zwei offene Rennwagen mit vierzylindrigen Lampredi-Motoren vor, den 625 TF (Targa Florio) mit 2,5 Liter Hubraum und den 735 S mit knapp drei Litern. Alberto Ascari musste das Rennen mit dem Chassis Nr. 0428MD nach einer Kollision beenden. Im folgenden Jahr waren den Vierzylinder-Ferrari selbst unter so profilierten Fahrern wie Maglioli, Manzon, Farina und Gonzales keine Rennerfolge mehr gegönnt. Tecnomodell wagt sich an solche „Ferraritäten“ und hat in 1:18 neben 0428MD auch den 166 MM (0272M) aufgelegt, Teilnehmer der Mille Miglia 1953 und Filmstar bei der Mille Miglia 1954. Der Film „The Racers“ mit Kirk Douglas benötigte für die Außenaufnahmen einen typischen Rennwagen, der von „Toulo“ de Graffenried und Giannino Parravicini auf der Mille Miglia außerhalb der Wertung gefahren wurde und danach für weitere Szenen in die Fox-Filmstudios nach Hollywood wanderte.

Den Trend nach Raritäten setzen die Tecnomodel-Miniaturen des Ferrari 166 MM Abarth fort. Die außergewöhnliche Karosserie mit dem zentralen Scheinwerfer an der Front entstand bei Carlo Abarth und wurde 1953 von der Scuderia Guastalla bei mehreren Rennen mit Giulio Musitelli am Volant eingesetzt. Der 166 MM Abarth (0262M) blieb ein Einzelstück; bei Tecnomodel sind die Rennversion der Targa Florio 1953 in Silber und der Teilnehmer des Bergrennens Bologna-Raticosa 1953 im Angebot.

Ein sehr erfolgreicher Exot ist der Ferrari 330 TRI/LM Fantuzzi Spider (Fgst.-Nr. 0808), der als Neuheit im Maßstab 1:18 das Modellprogramm von Werk83 erweitert, einem Label von CK-Modelcars. Christoph Krombach hat ein besonderes Faible für Rennsportmodelle, und so huldigt er dem 330 TRI als dem letzten Testa Rossa im klassischen Sinne. In den um fünf Zentimeter verlängerten Gitterrohrrahmen wurde der Motorblock des 400 Superamerica implantiert. Dessen zuverlässige 390 PS waren für das erfahrene Team Olivier





Gendebien und Phil Hill die beste Voraussetzungen für den Sieg in Le Mans 1962. Werk83 ist es gelungen, hier ein sehr ansprechendes Modell zu einem moderaten Preis auf die Speichenräder zu stellen.

BREITES SPEKTRUM IM MASSSTAB 1:43

Mit viel Erfahrung schafft es M4 aus Pesaro an der Adria immer wieder, bereits vorhandene Formen für Neuheiten von Art Model und Best Model zu nutzen. Für echte Fans steht der 750 Monza (0552) von 1955 für die Vitrine bereit. Mit sauberer Giallo-Lackierung, exakten Linien und schönen Speichenrädern setzt er sich gekonnt in Szene. Im 330 P (0810) lodert das Le-Mans-Fieber fort: Der vom N.A.R.T. eingesetzte Wagen stand 1964 mit Pedro Rodriguez und „Skip“ Hudson am Start, doch nach fünf Stunden brannte die Zylinderkopfdichtung durch und zwang zur Aufgabe. Das Modell zeigt mit der Signallampe an der Front und dem Goodyear-Schriftzug an den Reifen-









Mit der Startnummer 15 der 330 P von Le Mans 1964, mit der 22 der 275 P in der Version Sebring 1964. Unten der berühmte 250 LM „Longnose" von David Piper (alle ArtModel 1:43). Ganz unten der 375 F1 von 1951 (Tecnomodel 1:43).

flanken einige individuelle Feinheiten, doch die tiefen Gravuren lassen erkennen, dass die Gussform schon etwas in die Jahre gekommen ist. Ebenfalls aus alten Formen stammen der Ferrari 275 P (0812) und der 250 LM „Longnose" (5897) von David Piper. Der 275 P begann seine Karriere 1963 als 250 P und erlitt nach seinem Sieg beim 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring (Surtees/Mairesse) einen schweren Brandschaden in Le Mans. Wiederhergestellt und zum 275 P umgebaut glänzte der Wagen im Team Parkes/Maglioli bei den 12 Stunden von Sebring., wobei sich die Quellen widersprechen: Ferrari schreibt den Sieg offiziell 0816 zu und setzte 0812 auf den zweiten Platz. Ein klarer Fall ist dagegen der BP-grüne 250 LM von David Piper (5897 Drogo), der ab 1964 bei zahlreichen Rennen gute Erfolge erzielte. Für das Rennen in Daytona 1965 erhielt der scheinbar unverwüstliche Rennwagen einen schmalen Heckspoiler. Sehr gelungen sind auch die authentische Renndekoration, der filigrane Scheibenwischer, ein Abweiser vor





1:43

Oben der zwölfzylindrige 512 F1 mit 1,5 Liter Hubraum, den Lorenzo Bandini beim GP Italien 1965 auf den 4. Platz fuhr (Tecnomodel 1:43). Darunter das Display zum Ferrari-Doppelsieg in Australien Anfang 2024 (BBR 1:43).

der Frontscheibe sowie der Überrollbügel. Bei Tecnomodel dreht man die Uhren in der Ferrari-Historie zurück zu den Großen Preisen von Italien. Alberto Ascari siegte 1951 mit dem 375 F1 vor seinem Teamkollegen Froilan Gonzales und bewies beim Großen Preis von Deutschland, dass die Alfa Romeo zu schlagen waren. Das Modell ist eine hervorragende Miniatur und darf in keiner Ferrari-F1-Sammlung fehlen. Ein weiteres Schmuckstück ist der Ferrari 512 F1 von Lorenzo Bandini, der 1965 beim Großen Preis von Italien als Vierter das Rennen beendete. Das Modell vermittelt sehr gut die fragile Bauweise der Rennwagen der 1,5-Liter-Formel, die 1965 ihre letzte Saison bestritten.

Für aktuelle Ferrari-Formel-1-Modelle muss der Sammler immer ein Auge auf die Neuheiten von Bburago, BBR oder Looksmart haben, die sich preislich stark unterscheiden. Die Resin-Modelle in 1:43 von BBR sind sehr detailliert, was die SF24-Boliden im Kleinformat zu ganz besonderen Juwelen macht. Für die Enthusiasten wird der Doppelsieg von Sainz und Leclerc beim GP Australien 2024 gebührend gefeiert, neben den einzelnen Modellen auch mit einem Display auf einer dekorativen Platte mit beiden Modellen.



1:64

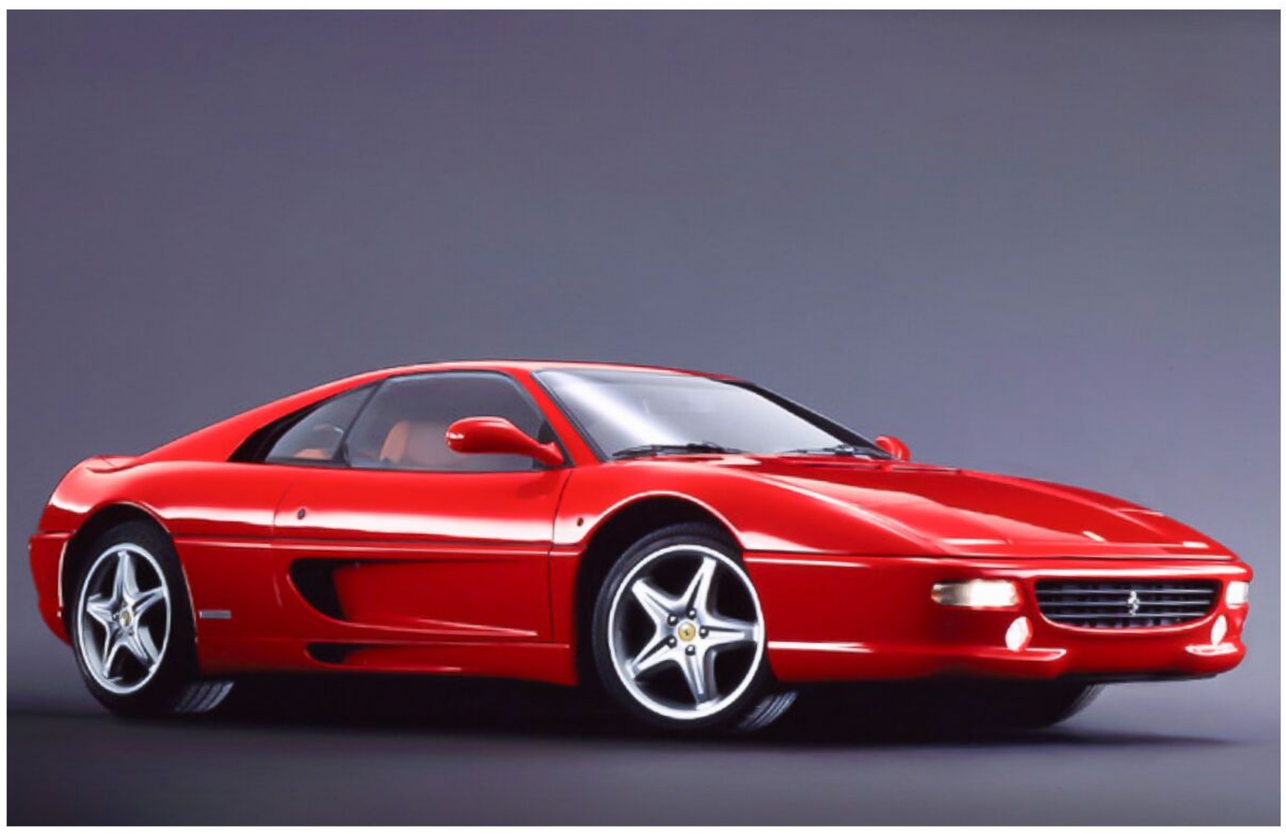
Als besondere Überraschung präsentiert Tecnomodel drei Versionen des Ferrari F40 im Miniaturformat 1:64 und damit auch die ersten DieCast-Modelle in seinem Lieferprogramm. Das Heck der Ferrari-Ikone kann abgenommen und auf einem speziellen Ständer platziert werden, und der Blick ist frei auf einen detailliert verkleinerten Motor. Mit der TM64-Modellserie bietet Tecnomodel den Tarmac-Works-Modellen die Stirn, die bei Ixo gefertigt werden. Man darf gespannt sein, welche anderen Ferrari-Modelle folgen werden!

VORSCHAU

AUSGABE 4-2024 ERSCHEINT AM 14. 11. 2024
ANZEIGENSCHLUSS IST DER 09. 10. 2024

Es ist ein Jahr der großen Ferrari-Jubiläen: 2024 blicken wir zurück auf die Geschichte des 288 GTO und des Testarossa (beide 40 Jahre alt), die Baureihe 275 feiert ihren sechzigsten Geburtstag, der 250 GT mit dem Colombo-V12 sogar bereits seinen siebzigsten, und fast hätten wir ihn vergessen: Der F355 wird 2024 auch schon 30 Jahre alt. Wie doch die Zeit vergeht!

Das Bemerkenswerte an den genannten Jubiläen ist die Signifikanz der Jubilare, denn alle – vom 250 GT Colombo über den 275 GTB/GTS und die Ikonen 288 GTO und Testarossa bis hin zum fünfventiligen Aerodynamik- und Handling-Wunder F355 – waren echte Meilensteine in der an herausragenden Automobilen nicht gerade armen Marke Ferrari. In der kommenden Ausgabe wollen wir der 275 GTB Berlinetta die verdiente Ehre erweisen und die wichtige Stellung des F355 in der Ferrari-Geschichte dokumentieren. Auch eine kleine Renngeschichte schließt sich daran an.



Apropos Rennen: Natürlich blicken wir gespannt auf die Entwicklung der WEC und der Formel 1 und nehmen diesen Lewis Hamilton mal unter die Lupe, der nächstes Jahr im roten Overall antritt ...!

IMPRESSUM

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

Herausgeber: Franz-Christoph Heel

Redaktionsleitung: Peter Braun

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

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

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

Anzeigenpreise: Es gilt die Anzeigenpreisliste 2024.

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

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

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

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

Design und Layout: HEEL Verlag GmbH, Axel Mertens

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

Lektorat: Manfred Kolb, Aschaffenburg

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

Postvertriebskennzeichen: 19089

ISSN: 2367-3672

Gerichtsstand: Königswinter

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

Datenschutzerklärung: ds.heel-verlag.de

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

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

ABONNIEREN LOHNT SICH!



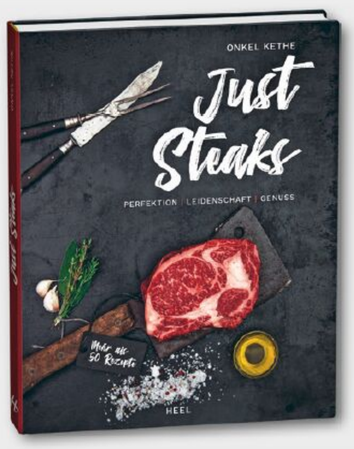
IHRE VORTEILE

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

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

1-JAHRES-ABO FÜR 35,- €

IHRE PRÄMIE



WERT 20,- €



WERT 19,99 €



ZWEI BACK ISSUES NACH WUNSCH

2-JAHRES-ABO FÜR 70,- €

IHRE PRÄMIE



WERT 35,- €



WERT 69,99 €

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

RICHARD MILLE



RM UP-01 FERRARI

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

RICHARD MILLE

A Racing Machine On The Wrist