

MARANELLO WORLD

DAS MAGAZIN FÜR FERRARISTI

**BRINGT
HAMILTON
DEN ERFOLG
ZURÜCK?**



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

FERRARI 296 CHALLENGE

GENTLEMEN, VERGESSEN SIE DIE SAMTHANDSCHUHE! DIESER RACER WILL HART ANGEPACKT WERDEN

QUATTROVALVOLE

DER LANCIA THEMA 8.32 TEILTE SICH DAS TRIEBWERK MIT DEM 308 QV

SF90 XX SPIDER

ÜBERMOTORISIERT, ABER AUCH AUF DER STRASSE GUT ZU BEHERRSCHEN

CURIOSITÀ

TSCHECHISCHE POLIZEI GEHT IM 458 AUF VERBRECHERJAGD





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



EDITORIAL

Liebe Leser,

wird 2025 ein Jahr des Übergangs oder winkt die Fortsetzung der anhaltenden Erfolgsserie? Das Geschäft mit den hochkarätigen Sportwagen brummt, und die limitierten Sonderserien finden trotz leicht inflationärer Tendenzen und exorbitanter Preise immer noch reißenden Absatz. Auf der Langstrecke eilen die 499P und 296 GT3 von Sieg zu Sieg, und Hunderte von ambitionierten Rennsport-Amateuren und Semi-Profis auf der ganzen Welt engagieren sich in der Ferrari Challenge, die sich seit 1993 zu einem der erfolgreichsten Markencups entwickelt hat. Angesichts der hohen Kosten verbietet es sich, hier von Breitensport zu sprechen – die Rennerei war ohnehin noch nie ein preiswertes Hobby (auch wenn die Alten Hasen das gerne anders kolportieren). Aber was ist mit dem Spitzensport los? In der Formel 1 fährt Ferrari seit 2007 dem ganz großen Erfolg hinterher, wo man doch das Jahrzehnt um die Jahrtausendwende dominiert hatte wie selten zuvor eine einzelne Marke. Ehemalige Weltmeister wie Fernando Alonso und Sebastian Vettel bissen sich an der „Roten Diva“ die Zähne aus, und auch aufstrebende Jungtalente wie Felipe Massa, Carlos Sainz und Charles Leclerc mussten sich mehrere Jahre immer wieder neu motivieren. Jetzt greift Ferrari noch einmal tief in die Mottenkiste – und zweifellos auch in die Brieftasche – und verpflichtet einen profilierten siebenfachen Weltmeister als Hoffnungsträger für die Zeit des neuen Reglements (ab 2026). Ein Jahr hat der inzwischen 40-jährige Zeit, um sich in das Leben in Maranello einzugewöhnen und nach elf Jahren unter dem Mercedes-Stern eine neue Hierarchie kennen und kontrollieren zu lernen. Noch ist nicht ganz klar, ob Charles Leclerc sein Wasserträger werden oder Lewis Hamilton das monegasische Talent zu neuen Höchstleistungen anspornen soll. Übergangsjahr oder Erfolgsgeschichte? 2025 wird es uns zeigen!

Wie keine zweite Automarke definiert sich Ferrari durch das Engagement im Motorsport. Nicht nur in der Formel 1 und in der WEC, sondern seit über 30 Jahren auch in der höchst erfolgreichen Amateur-Rennserie Ferrari Challenge.

Con saluti cordialissimi

Franz-Christoph Heel

BESUCHEN SIE UNS ...



www.maranello-world.de



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

1-2025

INHALT



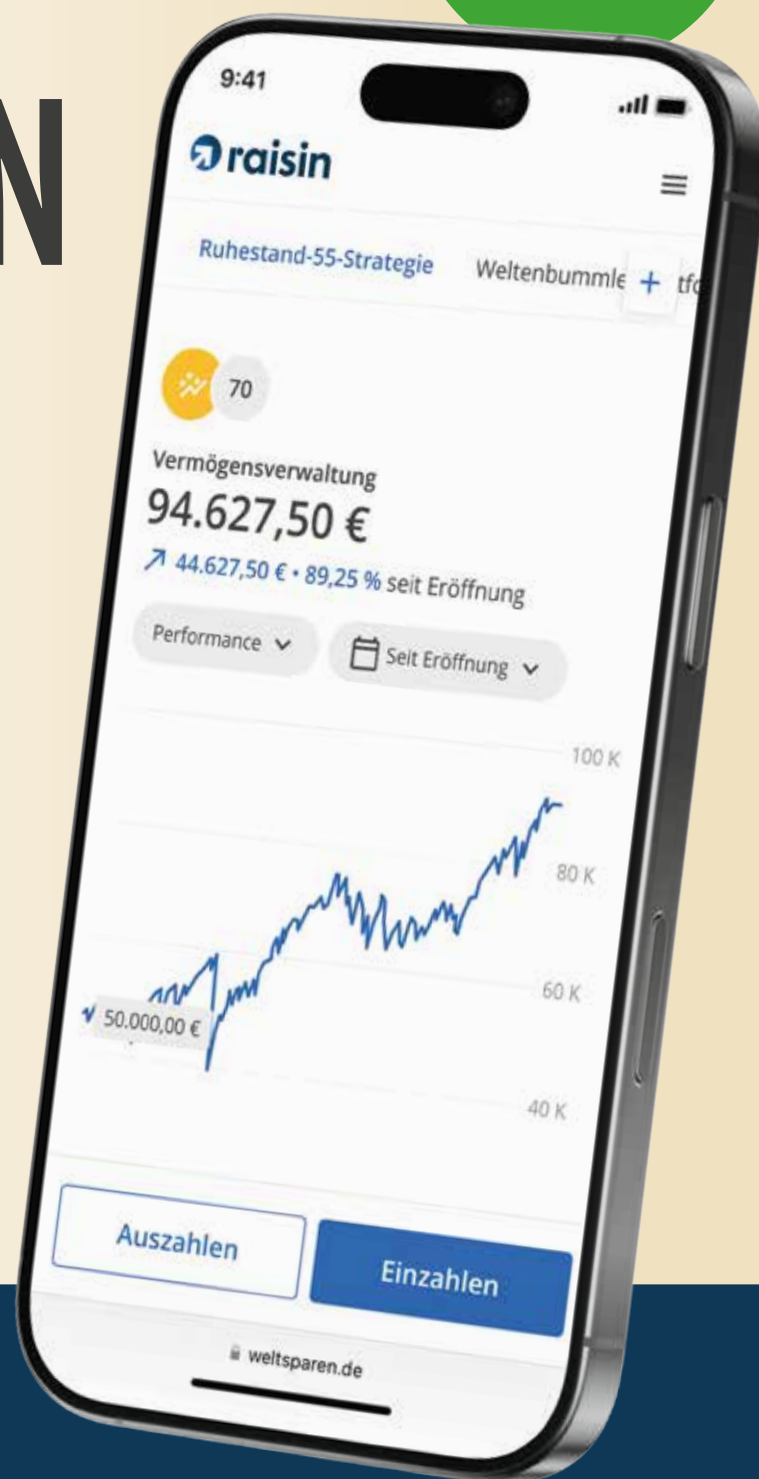
- 6** NEWS & SZENE
Nachrichten rund ums Cavallino, Lewis Hamiltons erster Tag in Maranello, Termine 2025.
- 14** DIE GESCHICHTE DER F1
Bernie Ecclestone verkauft seine große Rennwagensammlung.
- 20** SAISONFINALE 2024
Chronistenpflicht: Die letzten Rennen der Formel-1-Saison 2024. Dazu ein paar interessante Facts & Figures von Reifenlieferant Pirelli.
- 30** 296 CHALLENGE
Spektakuläre Fahrerlebnisse bei der Präsentation des neuen Challenge-Rennwagens für die Saison 2025.
- 40** SF90 XX SPIDER
Die Berlinetta hatten wir auf der Rundstrecke gefahren. Mit dem Spider ging es in die Berge hinter Maranello.
- 50** POLIZEIEINSATZ
Eine Spezialeinheit der tschechischen Polizei geht im Ferrari 458 auf Verbrechjerkagd.
- 56** QUATTROVALVOLE
Der Ferrari 308 GTB QV und der Lancia Thema 8.32 teilen sich dasselbe Triebwerk. Natürlich liegen Welten zwischen diesen beiden Supercars der Achtziger. Aber so ein V8 verbindet ...
- 66** AUKTIONEN
Die Auktionen im vergangenen Herbst bewiesen eindrucksvoll, dass der Ferrari-Markt lebendig bleibt. Und dass es darauf ankommt, wann und wo man kauft.
- 74** SALON PRIVÉ
Interessante Ferraritäten beim Heimspiel von Lord Bamford.
- 80** FINALI MONDIALI
Das Autodromo Enzo e Dino Ferrari in Imola war Schauplatz des sportlichen Saisonabschlusses. Das Wetter hätte ruhig etwas schöner sein können.
- 86** CLUBSZENE
Aktivitäten der Ferrari-Clubs in Deutschland, Österreich und der Schweiz.
- 92** MODELLISMO
Die engagierten Hersteller starten mit zahlreichen außergewöhnlichen und sehr gut gemachten Miniaturen in die neue Saison..



INVESTIEREN MIT DEM TESTSIEGER

Mit unserer **preisgekrönten Vermögensverwaltung** einfach und kostengünstig an den globalen Aktien- und Anleihenmärkten teilhaben.

Stiftung Warentest: „Eine **schlüssige Anlageidee.**“



bia||lo.de

Robo-Advisor Performance
Offensive Anlagestrategie

1. Platz

74,59%

**Weltsparen
Vermögensverwaltung**

6 Jahre Performance
Portfolio: Risikoklasse 100 Gewinnorientiert
Stichtag: 15.08.2024

BONUSCODE:
VERMOEGEN1000

Nur einlösbar über www.weltsparen.de/maranello1000



LESERFORUM

MONDIAL VERGESSEN?

Im letzten Heft ist mir aufgefallen, dass sich in Ihrem Preisguide eine eklatante Lücke auftut. Ich bin mir durchaus bewusst, dass der Mondial (von dem ich das zuletzt gekaufte Cabrio „T“ seit 28 Jahren besitze) in allen seinen Varianten einer der wenn nicht sogar der ungeliebteste von allen ist. Aber nachdem auch der Dino aufgelistet ist, dessen unmittelbarer Nachfolger der Mondial ja ist, bin ich tatsächlich ein wenig traurig, weil dieses Auto überall unterschätzt wird.

H. Staubitzer, per E-Mail

Lieber Herr Staubitzer, normalerweise ist der Mondial ja im Preisguide enthalten, aber aus aktuellem Anlass (F355 Jubiläum im selben Heft) wollten wir die Gebrauchtpreise von 355 und 348 vergleichend gegenüberstellen. Da war dann leider kein Platz mehr für den Mondial. (Red.)



GEWINNER des Weihnachtspreisrätsels aus der letzten Ausgabe

Kunstwerk Ferrari SF90
Hartmut S. aus Saarbrücken

**3 Nächte im Romantik
Jugendstilhotel Bellevue**
Anja S. aus Bergisch-Gladbach

Sonos Ace
Waldemar P. aus Nürnberg

3D Puzzles Ferrari SF90 Stradale
Jörg H. aus Frankfurt
Ralph K. aus Reken
Erik S. aus Ganderkesee
Mathias I. aus Kempen
Bernhard O. aus Bernau am
Chiemsee

Ferrari-Bücherpaket
Alessandro M. aus Gerlingen

Herzlichen Glückwunsch!

24 H DAYTONA

Acht FERRARI 296 GT3 am Start, nur drei im Ziel

Ein Jahr nach dem Klassensieg in der GTD Pro kehrte Ferrari mit einem von DragonSpeed eingesetzten 296 GT3 und dem Profi-Fahrertrio Davide Rigon, Miguel Molina und Thomas Neubauer nach Florida zurück. Mehr als ein sechster Platz war diesmal jedoch nicht drin. Weitere sieben 296 GT3 gingen in der Mixed-Klasse (Amateure und Profis) GTD an den Start. AF Corse betreute zwei Wagen, Triarsi Competizione ebenfalls zwei. Die Teams Conquest Racing, Cetilar Racing und Inception Racing setzten je einen Ferrari ein. Nur einer der AF Corse und der Conquest-Ferrari sahen die Zielflagge. 



TAILOR MADE ROMA

INNOVATIVE MATERIALIEN

Der goldfarbene Roma in der aktuellen Ausstellung „Ferrari One of a Kind“ im Museum in Modena ist ein Schaustück der besonderen Art. Die Abteilung Tailor Made demonstriert hier einige neue Verfahren zur Personalisierung. So zum Beispiel das mit dem Laser eingebrannte Scudetto am Vorderkotflügel oder die mit recyceltem Sand aus der Motorgehäusegießerei strukturierte Schaltkulissee in der Mittelkonsole. Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit standen ganz oben auf der Liste. So ist das verwendete Nappaleder chromfrei gegerbt, das für Einstiegsleisten und Kofferraumboden verwendete Holz stammt aus kontrolliertem Anbau. Ein besonderes Meisterstück ist der von Schreibgerätehersteller Montblanc gefertigte Füllfederhalter, der in derselben Farbe („Oro Mida“) gehalten ist wie die Karosserie des Roma.



WIR BEWAHREN DEN KLASSISCHEN FERRARI SPIRIT VOM KLEINSTEN BIS ZUM GRÖSSTEN TEIL

**GRÖSSTER
UNABHÄNGIGER
LIEFERANT FÜR
FERRARI-TEILE**

**OFFIZIELLER
HÄNDLER FÜR
HILL ENGINEERING**

**KONKURRENZLOSE
TECHNISCHE
EXPERTISE**



**STÄNDIGER
NACHBAU
VON NICHT
LIEFERBAREN
TEILEN**

**ZUVERLÄSSIGKEIT
DURCH UNSERE GRÖSSE
SORGFALT DURCH
INDIVIDUELLE
BETREUUNG**

**EXPRESSSERVICE
TÄGLICH
WELTWEITER
VERSAND**

FERRARI PARTS SPECIALIST **SUPERFORMANCE**

**42 JAHRE ERFAHRUNG MIT FERRARI-TEILEN
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



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





LEWIS HAMILTONS ERSTER TAG IN MARANELLO **TIFOSI VÖLLIG AUS DEM HÄUSCHEN**

Beim ersten Track Day des Jahres, am 22. Januar 2025, trat Scuderia-Neuzugang Lewis Hamilton zum ersten Mal in seiner neuen Arbeitskleidung an die Öffentlichkeit. Hunderte von Tifosi säumten die Teststrecke von Fiorano entlang der Via Giardini, um dem Neo-Ferrarista einen gebührenden Empfang zu bereiten. Um 9.16 Uhr rollte ein SF-23 mit der Startnummer 44 aus dem kleinen Boxengebäude in der Mitte des Streckengeländes, und der gelb lackierte Helm war trotz des neblig-trüben Wetters gut zu erkennen. In der Kommandozentrale wachten Teamchef Fred Vasseur und sein Assistent Jerome d'Ambrosio über die ersten Ferrari-Kilometer des siebenfachen Formel-1-Weltmeisters, der nach seinem ersten Stint erst einmal im Auto sitzen blieb, um per Intercom mit seinem Renningenieur Riccardo Adami zu sprechen. „Ich habe in meinem Leben schon eine ganz Menge ‚erste Male‘ erlebt“, erzählte Lewis Hamil-

ton später Vize-Präsident Piero Ferrari, der zwischenzeitlich ebenfalls an die Strecke gekommen war. „Aber das ‚erste Mal‘ in einem Ferrari F1 war eines meiner schönsten Erlebnisse überhaupt. Ich hatte die ganze Zeit ein breites Grinsen im Gesicht, wie bei meinem ersten Formel-1-Test vor zwanzig Jahren.“

Am Vormittag legte Lewis 30 Runden zurück, etwa 90 Kilometer, und natürlich wäre er gerne noch ein bisschen weiter gefahren. Aber das Reglement begrenzt das Testpensum in mindestens zwei Jahre alten Vormodellen (TPC, „Testing of Previous Cars“) auf 1000 Kilometer pro Saison. Als die Mechaniker den SF-23 mit Charles Leclercs Startnummer 16 beklebten, marschierte Lewis hinüber zum Zaun, um sich bei den Tifosi für den herzlichen Empfang zu bedanken. Der Monegasche begnügte sich mit 16 Runden, erfreute seine Fans jedoch mit ein paar „Donuts“, bevor auch er sich am Zaun von ihnen verabschiedete.





300 PS. Style. Indulgence.

Supercar-Woche im Relais & Châteaux Spa Hotel Jagdhof vom 11. bis 18. Mai 2025

Eine Woche voller ikonischer Fahrzeuge, stilvoller Begegnungen und unvergesslicher Momente.

Das erwartet Sie:

- 4 geführte Ausfahrten mit professionellen Tourguides inkl. Kommunikationstechnik und Lunches
- Cooles Abendprogramm mit Livemusik und DJs
- Tour-Shirt und Überraschungsgadget
- Köstliche Kulinarikmomente im Rahmen der Genusshalbpension jCUISINE
- Nutzung des preisgekrönten jSPA



Hotel Jagdhof Pfurtscheller GmbH
Scheibe 44 | 6167 Neustift im Stubaital | Österreich
T +43 5226 2666 | mail@hotel-jagdhof.at
www.hotel-jagdhof.at



WEIHNACHTSFEIER DER RENNFAHRER

ENDURANCE UND CORSE CLIENTI

EINE PARADE DER CHAMPIONS WAR DER HÖHEPUNKT EINER VERANSTALTUNG IN FIORANO AM 14. DEZEMBER 2024



In Anwesenheit von Enrico Galliera (Marketing und Vertrieb), Antonello Coletta (Endurance und Corse Clienti) und Ferdinando Cannizzo (Endurance Race Cars) wurden bei der Veranstaltung in der festlich dekorierten Halle die im Laufe des Jahres errungenen nationalen und internationalen Siege und Meistertitel geehrt, von denen es insgesamt 39 gab.

Besondere Auszeichnungen gingen an Antonio Fuoco, Miguel Molina und Nicklas Nielsen für ihren Sieg beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans mit dem 499P mit der Nummer 50 sowie an die Ferrari-296-GT3-Fahrer Davide Rigon, Daniel Serra, Alessandro Pier Guidi und James Calado für ihren Triumph beim 24-Stunden-Rennen von Daytona.



Die Ferrari-Dominanz war in der italienischen GT-Meisterschaft deutlich, wo Giancarlo Fisichella, Arthur Leclerc und Tommaso Mosca von der Scuderia Baldini sich den Gesamttitel im Endurance-Klassement und die GT3-Team-Hersteller-Meisterschaft sicherten. Ferrari glänzte auch in der italienischen GT-Sprint-Meisterschaft, wo Lorenzo Casè und Edoardo Borelli von AF Corse in der GT Cup Pro-Am-Klasse siegreich waren. Das internationale Rennjahr 2024 endete mit einem Sieg von Alessandro Pier Guidi und Alessio Rovera in der GT World Challenge Europe – Endurance Cup (Pro Cup). Ihre Beiträge verhalfen auch AF Corse – Francorchamps zum Sieg in der Gesamtwertung der Teamwertung.

Das Springende Pferdchen triumphierte in den Kategorien GT Endurance und GT Sprint der Ultimate Cup European Series. Jean-Bernard Bouvet und Jean-Paul Pagny von Visiom wiederholten ihren Erfolg aus dem Vorjahr und gewannen die GT Endurance Overall und den UCS1-Fahrtitel. Im GT Sprint feierten Francesco Atzori (Gesamtwertung und UCS1), Lyle Schofield (UCS3) und das Fahrerpaar Lyle Schofield und Laurenço Monteiro (UCTC), alle von SR&R, ihre Titel. Ivan Velasco und Luca Ludwig von MERTEL Motorsport führten die Gesamtwertung der Fahrer im GT Cup Open an. 



TALACREST

THE WORLD'S NUMBER ONE CLASSIC FERRARI DEALER



1996 FERRARI F50

This F50 today presents in fantastic condition and with it's documented low mileage and Ferrari Classiche Certification makes a rare opportunity for a discerning collector.



OTHER FERRARI CLASSICS FOR SALE



1966 FERRARI 330 GTC



1960 FERRARI 250 SWB



WWW.TALACREST.COM

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



TERMINE 2025

21.-22. FEBRUAR

I.C.E. St. Moritz (CH)

Internationaler Concours d'Elegance vor Winter-Panorama. Mit Rennspektakel auf der Eisbahn.

Info: www.theicestmoritz.de

27. FEBRUAR - 2. MÄRZ

Retro Classics (D)

Messe für Fahrkultur in den Stuttgarter Messehallen.

Info: www.retro-classics.de

6. - 9. MÄRZ

Concours d'Elegance

Amelia Island (USA)

Bedeutender Schönheitswettbewerb bei Jacksonville, Florida. Auktionen von Goodying und Broad Arrow im Umfeld.

Info: www.ameliaconcours.com

22. MÄRZ

Classic Car Auction Toffen (CH)

Traditionell gut bestückte und interessante Auktion in der Oldtimer Galerie Toffen.

Info: www.oldtimergalerie.ch

10.-13. APRIL

Techno Classica (D)

Traditions-Oldtimermesse am Grugapark in Essen. Am 9. April Happy View Day (Vorschau).

Info: www.siha.de



FOTO: DANI REINHARD/ZWISCHENGAS

12.-13. APRIL

Goodwood Members' Meeting

Für eingefleischte Fans das beste der drei großen Goodwood-Events. Wettertechnisch anspruchsvoll!

Info: www.goodwood.com

18. MAI

Friday Classic Anneau du Rhin

Freies Blasen für klassische und zeitgenössische Renn- und Sportwagen auf der Privatrennstrecke im Elsaß (F) nahe Freiburg.

Info: www.fridayclassic.com

16.-18. MAI

Cavallino Classic Modena (I)

Nach drei Jahren fest etabliert in unserem Terminkalender.

Info: www.cavallino.com

23.-25. MAI

Concorso d'Eleganza

Villa d'Este (I)

Das Concours-Gelände an der Villa d'Este mag mittlerweile für Normalsterbliche tabu sein, doch der Besuch der öffentlich zugänglichen Villa Erba lohnt sich!

Info: www.concorsodeleganzavilladeste.com

30. MAI - 1. JUNI

Swiss Classic World (CH)

Drei Messtage in Luzern mit großem Rahmenprogramm, am Samstag Auktion.

Info: www.swissclassicworld.ch

1. JUNI

Ferrari-Treffen in der Enter Technikwelt (CH)

Der erste Juni-Sonntag steht in Derendingen im Zeichen des Springenden Pferdes..

Info: www.enter.ch

16.-22. JUNI

Sportwagenfestival Velden (A)

25. Auflage des traditionellen Sportwagentreffens mit Jubiläumsprogramm.

Info: www.kasparteam.at



17.-21. JUNI**Mille Miglia Storiche (I)**

Start in Brescia am Dienstag mit Etappenziel Bologna. Am Mittwoch über die Pässe nach Rom, am Donnerstag über San Marino nach Cervia. Der Freitag führt die Teilnehmer einmal von Ost nach West quer über den Stiefel nach Livorno mit Tagesziel Parma, und am Samstag geht es zurück nach Brescia.

Info: 1000miglia.it

19.-22. JUNI**FCD Dino Meeting Silvaplana und St. Moritz (CH)**

20. Auflage des internationalen Dino-Jahrestreffens unter der Schirmherrschaft des FCD, organisiert von Matthias Bartz und Daniel Bosshard.

Info: www.hotelalbana.ch

6.-10. JULI**Ferrari & Pavarotti, Maranello (I)**

Genussreise durch Emilia-Romagna: Ein Paradies für Feinschmecker und Genussmenschen, die das Italienische lieben.

Info: www.classic-event-organisation.eu

10.-13. JULI**Goodwood Festival of Speed**

Spektakulärer Höhepunkt der europäischen Petrolhead-Saison: Alle internationalen Rennserien an einem Sommerwochenende vereint auf der Privatrennstrecke des Duke of Richmond. Herrlich!

Info: www.goodwood.com

11.-13. JULI**Oldtimer-Meeting in Baden-Baden**

Edles, Sportliches und Klassisches rund um den Kurpark.

Info: www.oldtimer-meeting.de

**25.-26. JULI****Concours of Elegance Germany**

Klassischer Schönheitswettbewerb auf Gut Kaltenbrunn am Tegernsee

Info: www.concoursfelegancegermany.de

1.-3. AUGUST**Classic Days 2025**

Zurück in den Park: Nach langer Suche sind die Veranstalter beim Rittergut Birkhof in der Nähe von Korschenbroich fündig geworden.

Info: www.classic-days.de

15. - 17. AUGUST**Pebble Beach Concours d'Elegance (USA)**

Ein langes Wochenende der automobilen Hochkultur mit Ausfahrt in das malerische Umland, hochkarätigen Auktionen und dem bedeutendsten Concours d'Elegance zum krönenden Abschluss.

Info: www.pebblebeachconcours.net

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

DIE GESCHICHTE DER FORMEL 1

THE ECCLESTONE GRAND PRIX COLLECTION



GEBRAUCHTWAGENHÄNDLER IM GLÜCK: DER LONDONER
OLDTIMERSPEZIALIST TOM HARTLEY JNR. BETREUT DEN VERKAUF
DER KOMPLETTEN RENNWAGENSAMMLUNG VON EX-FORMEL-1-
IMPRESARIO BERNIE ECCLESTONE – 69 AUTOS MIT GESCHICHTE.

TEXT: PETER BRAUN







V

Viele halten die Sammlung von Bernie Ecclestone für die schönste und wertvollste Kollektion historischer Rennwagen. Jedes der 69 Fahrzeuge hat seine spezielle, einzigartige und individuelle Geschichte in der Königsklasse des Motorsports. „Ich sammle diese Autos seit mehr als 50 Jahren und habe immer nur die besten Exemplare gekauft“, sagt der heute 94-Jährige. „Während sich viele andere Sammler im Laufe der Jahre für Sportwagen entschieden haben, galt meine Leidenschaft stets den Grand-Prix- und Formel-1-Autos. Diese sind viel wichtiger als Straßenautos oder Sportwagen, denn sie markieren die Höhepunkte des Sports. Alle Autos, die ich im Laufe der Jahre gekauft habe, haben Renngeschichte geschrieben und sind seltene Kunstwerke. Tom wickelt den Verkauf für mich ab, weil er die Autos besser kennt als jeder andere, weil sein Unternehmen am besten in der Lage ist, sie zu verkaufen, und weil er mir völlige Transparenz garantiert.“

LIEBER KEINE AUKTION

Tom Hartley Jnr. hält die Kollektion für die bedeutendste Rennwagensammlung der Welt. „Eine solche Sammlung wurde noch nie und wird wahrscheinlich auch nie wieder zum Verkauf angeboten.“ Sie umfasst 70 Jahre Grand-Prix- und Formel-1-Geschichte, und zu den Highlights zählen neben den zahlreichen Brabham aus Ecclestons Epoche als Teamchef der Vanwall VW10, mit dem Stirling Moss 1958 die erste Konstrukteurs-Weltmeisterschaft der Formel 1 gewann, der B.R.M. P30 V16, diverse Maserati, Bugatti und Talbot-Lago sowie 18 Ferrari.

„Für mich sind die Ferrari der Höhepunkt der Sammlung“, bestätigt Hartley. „Bernie hat eine Sammlung von Ferrari-Monoposti zusammengestellt, wie sie heute kaum noch zu wiederholen wäre. Da ist der berühmte Thin Wall Special, der 375 F1, mit dem Alberto Ascari 1951 den Großen Preis von Italien gewann, der Dino von Mike Hawthorn sowie die historisch bedeutsamen Weltmeisterautos von Niki Lauda und Michael Schumacher.“



Die spektakuläre Rennwagensammlung des ehemaligen Formel-1-Impresarios Bernie Ecclestone umfasst 70 Jahre Grand-Prix-Geschichte. Die 18 Ferrari sind zweifellos die Highlights der Kollektion.



Anstatt seine Sammlung bei einem Auktionshaus zu deponieren betraut Bernie Ecclestone mit Tom Hartley Jnr. einen renommierten Händler mit dem Verkauf.

BERNIE ECCLESTONE

Der Brite begann sein Formel-1-Engagement in den 1950er Jahren als Rennfahrer, bevor er das Connaught-Team übernahm und neben dem talentierten Briten Stuart Lewis-Evans auch den aufstrebenden Jochen Rindt managte, der 1970 posthum die Formel-1-Weltmeisterschaft gewann. 1972 kaufte Bernie das Brabham-Team und gewann Grands Prix mit Fahrern wie Carlos Reutemann, Carlos Pace und Niki Lauda sowie zweimal die F1-Weltmeisterschaft mit Nelson Piquet. Er verschaffte einem jungen südafrikanischen Ingenieur namens Gordon Murray einen Job, und auch Motorsport-Größen wie Charlie Whiting und Herbie Blash gehörten einst zu den Brabham Boys.

Als Verantwortlicher der FOCA (Formula One Constructors' Association) entwickelte Ecclestone – unterstützt von anderen Teambesitzern wie Enzo Ferrari (Ferrari) und Colin Chapman (Lotus) – die Formel 1 zu einer globalen Motorsportmarke von höchster Professionalität. 1987 gründete er die Formula One Group und kontrollierte die kommerziellen Rechte der Formel 1 bis 2017, als er bereits weit über achtzig Jahre alt war. Heute ist er 94 und verfolgt die Formel 1 auch im Ruhestand mit großem Interesse.

TOM HARTLEY JNR.

Tom Hartley Jnr. verfügt über mehr als 25 Jahre Erfahrung im Handel mit hochwertigen Renn- und Sportwagen und hat sich durch sein außergewöhnliches Fachwissen und sein Engagement einen beneidenswerten Ruf erworben. Sein Unternehmen ist in der Grafschaft Leicestershire ansässig, hat aber Kunden auf der ganzen Welt, wobei sich die Überseemärkte von den USA bis nach Neuseeland erstrecken. Zwischen 2014 und 2018 stieg der Umsatz im Ausland um 130 Prozent – eine Leistung, die TOM HARTLEY JNR. an die Spitze des internationalen Handels im Sport- und Oldtimermarkt gebracht hat. Allein im Kalenderjahr 2024 verkaufte das Unternehmen Autos im Wert von mehr als 350 Millionen Dollar.

Tel.: +44 1283 76 1119
www.tomhartleyjnr.com

Die Tatsache, dass Bernie Ecclestone einen niedergelassenen Händler mit dem Verkauf der Sammlung beauftragt und kein Auktionshaus, zeugt davon, dass der Sammler letztlich die Kontrolle über den zukünftigen Verbleib der Autos behalten will. „Ich liebe alle meine Autos“, sagt er. „Nachdem ich sie so lange gesammelt und gehegt habe, möchte ich wissen, wo sie geblieben sind.“

SPEKTAKULÄRE FERRARI-KOLLEKTION

Ein Ferrari-Portfolio aufzubauen wie in der Ecclestone Grand Prix Collection wäre heute wahrscheinlich nicht mehr in diesem Umfang und in dieser Qualität möglich. Insgesamt umfasst die Sammlung 18 Grand-Prix-Rennwagen von Ferrari.

Der 375 F1 von 1951 war nicht nur Ascari's Siegerwagen bei seinem Heim-Grand-Prix in Monza. Ferrari Classics bestätigt dem Wagen auch die Originalität von Chassis (Nr. 5), Motor und Getriebe. Er ist einer von zwei überlebenden Exemplaren.

Der Letzte seiner Art ist der 555 Super Squalo von 1955, der seine Zeit als Werkswagen nach einem Jahr beendete und mit größerem Motor in der Formula Libre als 860 FL Karriere machte.

Ein berühmtes Einzelstück ist der Thin Wall Special, der noch zwei Jahre nach seinen Erfolgen als Werkswagen 1951 in privater Hand den ersten Sieg über Alfa Romeo herausfuhr.

Im Dino 246 F1 mit der Fahrgestellnummer 0003 gewann Mike Hawthorn 1958 die Formel-1-Weltmeisterschaft. Ferrari schenkte den in drei Saisons mehrfach siegreichen Wagen dem Henry Ford Museum. Auch Luigi Chinetti, Anthony Bamford und Albert Obrist krönten zeitweise ihre Sammlungen mit dem Dino, bevor er vor über 30 Jahren in die Ecclestone Grand Prix Collection aufgenommen wurde.

Der 1512 F1 (#0007) von 1964 hatte maßgeblichen Anteil an John Surtees' Gewinn der Formel-1-Weltmeisterschaft – weil sein Fahrer Lorenzo Bandini in Mexiko brav Platz machte für den designierten Champion.

Bei dem 312 F1 in der Ecclestone-Sammlung handelt es sich um den im November 1965 von Enzo Ferrari persönlich enthüllten Zwölfzylinder-Monoposto (#0010) für die neue Dreiliter-Hubraumformel, der im Jahr darauf unter Lorenzo Bandini und John Surtees zahlreiche Rennen gewann.



Legenden des Rennsports: Der grüne Thin Wall Special von 1949 sticht aus der Riege der Ferrari-Boliden heraus. Unten rechts im Vordergrund der 375 F1 von 1951, Alberto Ascari's Siegerwagen im Großen Preis von Italien in Monza.



Die Familie der 180°-V12-Boliden in der Sammlung reicht vom 312 B2 (#6) von 1971, der unter Jacky Ickx und Mario Andretti Geschichte schrieb, über Clay Regazzonis 312 B3 (#011) von 1973, den 312 T2 (#029) von 1976, gefahren von Regazzoni und Andretti und den 312 T3 (#032) von 1978, gefahren von Gilles Villeneuve und Carlos Reutemann, bis hin zu Niki Laudas Weltmeisterwagen 312T (#022) von 1975. Und natürlich genießt der F2002 (#220), mit dem sowohl Rubens Barrichello als auch Michael Schumacher 2002 unterwegs waren, eine Sonderstellung innerhalb der Sammlung. 



VORNE MIT DABEI

ZWEI VIZETITEL HOLTEN CHARLES LECLERC UND DIE
SCUDERIA BUCHSTÄBLICH AUF DEN LETZTEN METERN
DER SAISON 2024. EINE GUTE AUSGANGSBASIS FÜR DIE
VOR UNS LIEGENDEN 24 GRANDS PRIX 2025.

TEXT: PETER BRAUN | FOTOS: FERRARI-PRESSEDIENST





Das letzte Saison-drittel 2024 hatte für Ferrari mit einem grandiosen Heim-sieg in Monza Anfang September sehr gut begonnen, doch dann zeichnete sich eine überraschende Übermacht des McLaren-Teams ab, das mit beiden Fahrern in Richtung Tabellenspitze aufbrach. Max Verstappen erlebte einen regelrechten Durchhänger, haderte mit seinem Auto und der Teamleitung und verlor immer weiter an Boden.

Pünktlich zum Großen Preis der Vereinigten Staaten in Austin (Texas) war der Fliegende Holländer jedoch wieder auf seinem Posten und sicherte sich den Sieg im Samstagssprint. Am Rennsonntag kämpfte er gegen die beiden fulminant auftrumpfenden Ferrari-Piloten jedoch auf verlorenem Posten: In Kombination mit einer ausgefeilten Rennstrategie gelang Charles Leclerc und Carlos Sainz ein lupenreiner Doppelsieg – der 87. in der Geschichte der Scuderia, der zweite in dieser Saison (nach Australien) und der dritte mit dieser Fahrerpaarung.

Damit hielt sich die Scuderia die Option auf den Konstrukteurstitel offen, trotz 54 Punkten Rückstand auf McLaren. „Es ist vielleicht ein optimistisches Ziel, aber wir werden nie aufhören zu träumen, bis es erreicht ist“, meinte Sieger Leclerc nach dem Rennen. „Wir haben in Bezug auf unsere Rennabstimmung einen wirklich großen Schritt gemacht und können hoffentlich in den nächsten Läufen so weitermachen. Am Ende des Jahres werden wir nachrechnen und sehen, wo wir stehen.“

SCUDERIA IM AUFWIND

Carlos Sainz, der in Austin erst nach einem Undercut gegen Verstappen zu seinem Teamkollegen hatte aufschließen können, wollte in Mexiko nichts dem Zufall überlassen. Sieben Tage nach dem zweiten Platz in Texas holte der Spanier die Pole-Position und sicherte sich nach einem brillanten Überholmanöver gegen Max Verstappen einen unangefochtenen Sieg. Charles Leclerc nutzte den Kampf zwischen Verstappen und Lando Norris, um auf den zweiten Platz vorzurücken, den er erst gegen Rennende an den Engländer abgeben musste.



Lauter strahlende Gesichter in Austin, Texas: Charles Leclerc und Carlos Sainz gewannen den Großen Preis der USA mit einem grandiosen Doppelsieg. Das Foto unten täuscht: Am Ende hatte Charles das bessere Ende für sich.



Mit dem 248. Sieg schloss die Scuderia in der Konstrukteurswertung bis auf 29 Punkte auf McLaren auf. Carlos Sainz feierte seinen vierten Grand-Prix-Sieg und reihte sich in seiner letzten Saison für Ferrari in der „ewigen Liste“ neben Eddie Irvine, Clay Regazzoni und John Surtees ein. „Seit Australien habe ich auf einen weiteren Sieg hingearbeitet“, jubelte Carlos. „Dass ich ihn hier in Mexiko errungen habe, macht ihn für mich noch kostbarer, da es sich für mich dank der unglaublichen Unterstützung der mexikanischen Fans fast wie ein Heimsieg anfühlt!“

Das dritte Grand-Prix-Wochenende in Folge zeitigte ein gemischtes Ergebnis für die Scuderia. Im Sprintrennen am Samstag in São Paulo dominierten die beiden McLaren scheinbar nach Belieben, und im Wetterchaos am Sonntag wurden bei ei-





In Mexiko komplettierte die Scuderia den Doppelschlag gegen die Rivalen von McLaren. Diesmal war Carlos Sainz der glückliche Gewinner, sein Teamkollege Charles Leclerc kam auf Platz 3 ins Ziel.



19. OKTOBER, GP DER USA (SPRINT)

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

20. OKTOBER, GP DER USA

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

27. OKTOBER, GP VON MEXIKO

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

2. NOVEMBER, GP VON BRASILIEN (SPRINT)

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

3. NOVEMBER, GP VON BRASILIEN

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

23. NOVEMBER, GP VON LAS VEGAS

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

30. NOVEMBER, GP VON KATAR (SPRINT)

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

1. DEZEMBER, GP VON KATAR

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

8. DEZEMBER, GP VON ABU DHABI

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

nem Rennabbruch die Karten völlig neu gemischt, wovon neben Tabellenführer Max Verstappen hauptsächlich die beiden Alpine-Piloten Esteban Ocon und Pierre Gasly profitierten. Charles Leclerc rettete sich auf einen fünften Platz, Carlos Sainz schied nach einem Unfall aus. „Es tut mir leid, dass ich dem Team an diesem ohne-

Kein Glück für Carlos Sainz im Regenchaos von Brasilien, wo er seinen Ferrari in die Leitplanken setzte. Dafür kämpfte sich der Spanier in der langen Nacht von Las Vegas aufs Podium, das sein Kollege aus Monaco um Haarsbreite verpasste.



FORMEL 1 RENNKALENDER 2025 FIA FORMEL-1- WELTMEISTERSCHAFT 2025

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

hin schon langen Tag zusätzliche Arbeit beschert habe“, gab sich der Spanier zerknirscht. „Ich hatte dieses Jahr bei Nässe mit diesem Auto zu kämpfen, und auch heute hatte ich einfach nicht das richtige Gefühl für den Wagen gekriegt.“

BEREIT ZUM ENDSPURT

Nach einer dreiwöchigen Verschnaufpause begann das letzte Renn-Triple der Saison 2024 mit dem Großen Preis von Las Vegas, der für den vorzeitigen Weltmeister-Titelgewinn von Max Verstappen berühmt



„Rien ne va plus“ hieß es beim großen F1-Roulette in Las Vegas, wo sich Max Verstappen erneut zum Weltmeister krönte. Doch ein dritter und ein vierter Platz für die Scuderia hielten das Rennen um den Konstrukteurstitel offen. Teamchef Fred Vasseur übte sich in Optimismus.



werden dürfte, obwohl der Holländer hier nur als Fünfter über die Ziellinie fuhr. Ganz vorne brillierten zur allgemeinen Überraschung die beiden Mercedes-Piloten, die die beiden Ferraristi mit fast 12 bzw. 14 Sekunden Rückstand auf die Plätze 3 und 4 verwiesen. Das Rennen lief zwar alles an-

dere als perfekt, aber dennoch konnte die Scuderia 12 Punkte auf McLaren gutmachen und den Abstand zu den Führenden der Konstrukteurswertung auf 24 Punkte verkürzen.

„Wir hatten im ersten Stint mit den Mediums große Probleme und verloren kurz



Die Saison 2024 endete für die Tifosi mit einer bittersüßen Note. Im letzten Rennen in Abu Dhabi riss Rivale McLaren den Konstrukteurspokal an sich. Und der sympathische Spanier Carlos Sainz nahm nach vier Jahren seinen Abschied von der Scuderia.

vor dem Wechsel auf die Harten etwa zwei Sekunden pro Runde“, erklärt Teamchef Fred Vasseur. „Insgesamt war unser Tempo auf den harten Reifen ganz anständig, aber wir haben in der Anfangsphase zu viel Zeit verloren. Letztendlich ging es heute darum, den Schaden zu begrenzen.“

Mit einem vierten und einem fünften Platz im Sprint von Katar eine Woche später konnte der Teamchef der Scuderia nicht zufrieden sein, zumal diesmal wieder beide McLaren vor den Ferrari platziert waren. Beim Grand Prix am Sonntag rettete Charles Leclerc mit einem feinen zweiten Platz hinter Weltmeister Max Verstappen die Ehre des italienischen Rennstalls. Sein Teamkollege Carlos Sainz hatte Pech und musste sich nach einem Reifenschaden bei halber Renndistanz mühsam auf den sechsten Platz vorkämpfen. Die Scuderia holte an diesem Wochenende 35 Punkte, wodurch der Abstand zu McLaren von 24 auf 21 Punkte schrumpfte. Zum ersten Mal seit 2012 konnte sich Ferrari beim allerletzten Rennen noch Titelchancen ausrechnen.

FIA FORMEL 1 WELTMEISTERSCHAFT 2024

ENDSTAND NACH 24 RENNEN

FAHRERWERTUNG

1. Max Verstappen | 437 Punkte
5. Charles Leclerc | 326
7. Carlos Sainz | 290

KONSTRUKTEURSWERTUNG

1. McLaren Formula One | 666 Punkte
2. Scuderia Ferrari HP | 652
3. Oracle Red Bull Racing | 589



UM HAARESBREITE

Leider hatten die Italiener die Rechnung ohne den Wirt gemacht, denn McLaren dachte nicht im Traum daran, beim letzten Grand Prix der Saison in Abu Dhabi WM-Punkte herzuschenken. Lando Norris sicherte sich einen souveränen Sieg und seinem Team die nötigen Punkte, um einen hauchdünnen Vorsprung von 14 Zählern in der Konstrukteurswertung über die Distanz zu retten und McLaren zum ersten Weltmeistertitel seit 26 Jahren zu verhelfen.

Mit den Plätzen zwei und drei gelang es Carlos Sainz und Charles Leclerc nicht, den in den Augen von Firmengründer Enzo Ferrari „einzigen wirklich wichtigen Titel im Motorsport“ wieder nach Maranello zu holen. Doch es gibt keinen Grund für Schuldzuweisungen: Sainz fuhr ein großartiges Rennen und setzte Norris immer unter Druck, obwohl der Engländer keine Fehler machte. Leclerc erwischte einen perfekten Start von Position 19 (wegen diverser Penalties) und legte eine denkwürdige erste Runde aufs Parkett, die ihn in Kombination mit einer perfekten Strategie und einem perfekt ausgeführten Boxenstopp zum 13. Mal auf das Podium brachte.

Das Schlusswort soll Carlos Sainz haben, der nach der Saison zu Williams wechselt und seinen Platz im Ferrari Lewis Hamilton überlässt: „Ich habe mein Bestes gegeben, aber heute war McLaren insgesamt einfach ein bisschen schneller. Als Team können wir stolz auf das sein, was wir in diesem Jahr erreicht haben – fünf Siege und zahlreiche Podestplätze sind keine Kleinigkeit bei einer so hohen Leistungsdichte! Vielen Dank, Scuderia, du bist wirklich ein besonderes Team! Die vier gemeinsamen Jahre werde ich immer in Ehren halten. Grazie di cuore!“ 🏁



HASTA LUEGO, CARLOS!

Am 17. Dezember 2024 trommelte Scuderia-Teamchef Fred Vasseur seine Mannschaft an der Teststrecke von Fiorano zusammen, um dem scheidenden Carlos Sainz jr. einen würdigen Abschied zu bereiten. Der Spanier war zusammen mit seinem Vater Carlos Sainz sr. gekommen, und sie hatten ihre Rennhelme mit: Der als Rallye-Weltmeister und mehrfacher Raid-Gewinner hoch dekorierte Senior gab näm-

lich am Steuer eines F1-75 von 2022 sein Ferrari-Formel-1-Debüt – und leistete sich prompt einen Dreher! Sein Sohn gesellte sich später mit einem zweiten F1-75 zu ihm auf Strecke. Es war das Auto, mit dem er seinen ersten Sieg für Ferrari geholt hatte (Silverstone 2022), ein Abschiedsgeschenk der Scuderia!

Zum abschließenden Gruppenfoto war auch Carlos' Teamkollege Charles Leclerc

herbeigeeilt, um seinem Freund alles Gute zu wünschen. Vier Jahre waren sie zusammen für Ferrari gefahren. Carlos Sainz hat 88 Grands Prix bestritten, viermal gewonnen, sechs Pole Positions geholt und stand 25 Mal auf dem Podest. Seine Ausbeute von 900,5 Punkten kann sich sehen lassen. In der ewigen Ferrari-Bestenliste steht er in einer Zeile mit Eddie Irvine. 



ANZEIGE

SPORTFAHRERTRAINING

SOLO FERRARI – HOCKENHEIMRING / SALZBURGRING / NORDSCHLEIFE

quer
ist mehr

Auch 2025 gibt es wieder verschiedene Fahrertrainings mit reinen Ferrari-Gruppen. Vom klassischen Fahrsicherheitstraining, bis hin zur legendären Nordschleife bieten wir echten Ferraristi puren Fahrspaß unter gleichgesinnten Fahrern.



TERMINE

Sportfahrertraining XL Nordschleife

1,5 Tagestraining an der Nürburgring Nordschleife

27. + 28.04. / 06. + 07.07. / 07. + 08.09. - inkl. Übernachtung, geteiltem Coach und Drivers-Dinner. Zweiter Fahrer möglich. Basic und Advanced-Gruppen!

AB € 1390 INKL. MWST.

AB € 429 INKL. MWST.

Trackday am Hockenheimring 16.05.25

Fahrertraining mit geteiltem oder exklusivem Coach bei maximal 40 Fahrzeugen auf der Strecke. 17-20 Uhr

AB € 639 INKL. MWST.

Trackday am Salzburgring 19.09.25

Fahrertraining mit geteiltem oder exklusivem Coach bei maximal 15 Fahrzeugen auf der Strecke. 8-17 Uhr Special guest: Ferrari-Club-Austria

quer
ist mehr

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

quer
ist mehr

DIE LÄNGSTE SAISON

DIE DATENBANK DES EXKLUSIVEN REIFENAUSRÜSTERS
PIRELLI ENTHÜLLT EINIGE INTERESSANTE FAKTEN ZUR
BISLANG LÄNGSTEN FORMEL-1-SAISON MIT 24 GRANDS PRIX.





334.942,175 KILOMETER

Insgesamt haben die Reifen aller an der Formel-1-Weltmeisterschaft teilnehmenden Autos in der zurückliegenden Saison 2024 fast die Strecke von der Erde bis zum Mond zurückgelegt: 334.942,175 Kilometer sind da zusammengekommen auf insgesamt 65.534 Runden vom ersten Test in Bahrain bis zum Fallen der karierten Flagge in Abu Dhabi. Das ist ein neuer Rekord, den wir den zusätzlichen 27.000 Kilometern der beiden Rennwochenenden in der Emilia-Romagna und in China zu verdanken haben. >>

32.064 REIFEN

Insgesamt stellte Pirelli 2024 dem Formel-1-Starterfeld 32.064 Reifen (8016 Reifensätze) zur Verfügung, von denen über 10.000 jedoch gar nicht benutzt wurden (2718 Sets) – meistens Intermediates und Regenreifen, die jedoch wieder neu aufgezogen (recycelt) wurden. >>



DER LÄNGSTE RITT

Den längsten Stint auf einem Satz Reifen fuhr 2024 Pierre Gasly im Alpine, der in Baku über 300 Kilometer (!) auf C3-Slicks absolvierte. Charles Leclerc legte mit 265 Kilometern die längste Distanz auf C2-Slicks zurück (43 Runden in Jeddah). George Russell kam im Mercedes mit C4-Slicks am weitesten: 257 Kilometer in Monaco, das waren 77 Runden auf dem engen Stadtkurs! Den Distanzrekord für Intermediates hält Yuki Tsunoda im Racing Bull (192 Kilometer in Montreal), und sein Teamkollege Liam Lawson kam auf Regenreifen fast 82 Kilometer weit. >>

denn aufgrund einer Rennunterbrechung in der ersten Runde absolvierten fast alle Fahrer ihren Pflicht-Reifenwechsel unter Roter Flagge. >>

35,6 °C

Das heißeste Rennen der Saison 2024 war der Grand Prix von Brasilien mit einer Lufttemperatur von 35,6 °C. In Silverstone waren es im Training gerade einmal 10,9 °C – im Hochsommer! Die höchste Asphalttemperatur wurde auch im letzten Jahr wieder am Hungaroring gemessen (58,6 °C), wobei es auch in Imola mit über 50 °C extrem heiß war. 🏁

46 PIT STOPS IN JAPAN

Die meisten Reifenwechsel fanden 2024 beim Großen Preis von Japan statt: Die Pirelli-Strategen zählten in Suzuka nicht weniger als 46 Pit Stops. Dagegen gab es in Jeddah nur 19 Reifenwechsel. In Monaco waren es gar nur sieben,

A yellow Ferrari 296 Challenge race car is shown from a low front-quarter angle, driving on a racetrack. The car features a large red and yellow Ferrari shield on the front fender, a black 'ams' logo on the front bumper, and a red light on the roof. The track is asphalt with a red and white curbing on the left. In the background, there is a green grassy area and palm trees under a blue sky with clouds.

FERRARI 296 CHALLENGE

EINE ANDERE WELT

SCHLIESSEN SIE DIE AUGEN UND STELLEN SIE SICH EINEN FERRARI 296 GTB VOR, DEM MAN DEN ELEKTROMOTOR UND DIE BATTERIE WEGGENOMMEN UND IHN UM 130 KG ERLEICHTERT HAT. DAZU SLICKS „AL DENTE“ UND DIE BREMSEN AUS DEM HYPERCAR F80. AUGEN AUF ... UND WILLKOMMEN IN DER WELT DER FERRARI CHALLENGE!

TEXT: LAURENT CHEVALIER | FOTOS: LORENZO MARCINNO & ROBERTO CARRER/FERRARI





Rennstrecke Monteblanco, in der Nähe von Sevilla, Dienstag, 8 Uhr morgens. Der dichte Nebel, der sich über der Geraden nur zögerlich lichtet, kühlt die Stimmung etwas ab. Aber unsere kleine Gruppe von Glückspilzen in nagelneuen Sabelt-Rennooverall mit Ferrari-Challenge-Schriftzug scherzt und plappert aufgeregt wie eine Horde Kinder im Pyjama unter dem Weihnachtsbaum. Im Briefing-Raum über der Boxengasse herrscht eine entspannte Atmosphäre. Dann zerreißt ein Geräusch die Stille: Ein Auspuffbrllen, dann Vibrationen, die sich unter unseren Füßen ausbreiten. Das Beben stammt von einem 296 Challenge in der Garage unter uns, den die Mechanikern im Erdgeschoss gerade angelassen haben. Ich weiſs nicht, ob ich der Einzige bin, dem es so geht, aber ich kann meine Aufregung darüber, dass ich dieses Auto gleich fahren darf, kaum verbergen.

COOL BLEIBEN

Ich versuche so zu tun, als sei nichts passiert, und gebe mich wie ein alter Hase, den nichts aus der Ruhe bringen kann. Doch das Gegenteil ist der Fall, denn schon das Geräusch eines Schlagschraubers reicht aus, um mich in Euphorie zu versetzen. Während ich den 296 Challenge im Leerlauf vor sich hin brabbeln höre, fühle ich mich in einer Art Schwebezustand. Und ich stehe mit offenem Mund vor seinem Datenblatt. Man stelle sich vor: ein 296 GTB, der nicht nur getunt, sondern auch „enthybridisiert“ wurde. Ohne Elektromotor und Batterie bringt der Challenge-Ferrari im Vergleich zum Straenmodell 130 kg weniger auf die Waage. Der Biturbo-V6 leistet nun 700 statt 663 PS, die Pirelli-Slicks sind klebrig wie Fliegenpapier, und die Karbon-Keramik-Bremsen aus dem neuen F80 sind darauf ausgelegt, 1525 kg im Zaum zu halten, wo der 296 Challenge doch nur 1330 kg wiegt.

Unnötig zu erwähnen, dass ich in der nächsten Sekunde bereits einen Helm aufhabe, am HANS angeschnallt bin, Hand-



MEINE PERSÖNLICHEN GRENZEN SIND SCHNELLER AUSGELOTET ALS DIE DES 296 CHALLENGE ...

schuhe trage und bereit bin, mir notfalls eine Rippe herauszuschneiden, um durch das Mauselloch zwischen dem Überrollkäfig und den weit herumgezogenen Ohren der HRS-Sitzschale zu schlüpfen. Also atme ich aus, ziehe den Bauch ein und verrenke mich mit der Geschmeidigkeit einer Bohnenstange, um meine 1,90 Meter hinter das Lenkrad zu falten. Es ist die Mühe wert, denn in der Sitzschale fühle ich mich wie in Mutters Schoß. Obwohl ich wie ein Sonntagsrollbraten mit dem Sechspunkt-Gurt verschnürt bin und das Gefühl habe, mein Kopf sei in einem Schraubstock eingeklemmt, lasse ich meine Augäpfel kreisen, um das idyllische Panorama besser genießen zu können.

GUT VERZURRT

Die Lexan-Schießscharte zu meiner Linken erinnert mich an eine meiner wildesten Teenagerfantasien (den F40). Geradeaus vor mir versetzt mich das Lenkrad auf die Mulsanne-Gerade von Le Mans, und auf der rechten Seite vermittelt die Mittelkonsole aus Karbon den Eindruck eines Jagdflieger-Cockpits.

Ich befinde mich in einem von unzähligen Knöpfen, Schaltern und Leuchten bevölkerten Wald aus teilweise mit Schaumstoff umwickelten Rohren. Man muss keinen Kurs über die Verwendung sämtlicher Knöpfe absolvieren, da der 296 Challenge im Grunde recht einfach zu bedienen

Ferrari hatte eine kleine Gruppe von Journalisten zur Fahrpräsentation der neuen 296-Challenge-Generation nach Südsanien eingeladen.



Ausdrehen bis zum Schaltblitz: Spannend wird es erst in der Ambremszone: Wer bremst später?

ist. Wir sollen uns vor allem auf die drei Haupt-Manettini (die Mehrzahl von Manettino ist nicht Manettinos!) konzentrieren, hat man uns gesagt. Zwei befinden sich am Lenkrad, TC1 und TC2, und sind für die Einstellung der Traktionskontrolle (Timing und Empfindlichkeit). Das dritte Rädchen befindet sich rechterhand in der Mittelkonsole und verstellt die Intensität des ABS. Abgesehen davon sind die Funktionen klassisch: Der 296 Challenge hat sogar Blinker und eine Klimaanlage, was bei Fahrten auf Strecken in heißen Ländern angenehm ist. Es gibt auch eine Drängeltaste, die automatisch vier sehr schnelle Lichthupenblitze aussendet, um den Vordermann unter Druck zu setzen. Meine größte Sorge ist, dass ich den Wagen wie ein Anfänger beim Anfahren in der Boxengasse abwürge, aber das ist unmöglich, weil das automatisierte 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe direkt aus dem 296 GTB stammt. Die Schaltvorgänge sollen nur schneller und direkter vonstatten gehen, sagt man mir. Zum Starten muss ich zwei Kippschalter in

FERRARI CHALLENGE

Willkommen im Club! Die Institution, die dieses Jahr in ihre 33. Saison geht, begann 1993 mit dem gleichnamigen 348. Die 355, 360, 458 und 458 Evo folgten, bevor die 488 und 488 Evo den Staffeln an die Biturbos weitergaben. Der 296 Challenge, das neunte exklusive Modell im Laufe der sieben Generationen, ist ein Derivat des 296 GTB, das für die Rennstrecke überarbeitet und angepasst wurde. Es gibt inzwischen keinen besseren Ort für Gentlemen Driver aus der ganzen Welt, um sich zu messen, denn zu den bestehenden Serien in Europa, Nordamerika, Großbritannien und Japan ist nun auch Australien/Ozeanien hinzugekommen. Vier Klassen – Trofeo Pirelli, Trofeo Pirelli Am, Coppa Shell und Coppa Shell Am – geben Ferrari-Kunden die Möglichkeit, ihre Leidenschaft für das Rennen auf der Rennstrecke auszuleben, abhängig von ihrem jeweiligen Fahrkönnen. Die Ferrari Challenge hat im Laufe ihrer langen Geschichte auch Fahrerprofis für den GT-Rennsport oder in der Langstrecken-Weltmeisterschaft hervorgebracht. Das jüngste Beispiel ist Nicklas Nielsen, der 2018 Champion der Ferrari Challenge Europe war und 2024 auf dem 499P die 24 Stunden von Le Mans gewann.



der Mittelkonsole umlegen (den für die Batterie und den für die Zündung) und dann den Startknopf drücken. Mit eingeschaltetem Geschwindigkeitsbegrenzer rolle ich durch die Boxengasse, durch nochmaliges Drücken des mit PIT beschrifteten Knopfes schalte ich die Funktion am Ende der Boxengasse aus. Darauf reagiert der Biturbo-V6 wie auf einen Peitschenschlag. Der Antritt ist nicht so vehement, wie ich mir ausgemalt hatte. Beim normalen 296 GTB kommt ja noch die Unterstützung durch den 167-PS-Elektromotor hinzu, die speziell beim Losbeschleunigen aus niedrigen Geschwindigkeiten spürbar ist. Beim reinen Verbrenner braucht es etwas mehr Drehzahl, aber dann fühlt sich die Beschleunigung gleich viel authentischer und befreiter an.

AUF FREIER WILDBAHN

Beherrscht im dritten Gang hinunter in die Senke, dann schießt auch schon die erste

Rechtskurve in mein Blickfeld. Beim Herausbeschleunigen pfeifen die beiden Turbolader vernehmlicher als im normalen 296 GTB und wecken Erinnerungen an den F40. Wow, das ist ohne Filter! Genauso wie der Wechsel vom dritten in den vierten Gang, nicht so elegant wie beim 296 GTB, auch nicht gerade heftig, aber ehrlicher. Dasselbe gilt für das Herunterschalten vor der nächsten Links-Rechts-Kombination. Die Lenkung ist unglaublich direkt, leichtgängig, höchst informativ.

Die erste längere Gerade erlaubt Vollgas, und der Wagen scheint förmlich zu explodieren. Ich drehe die Gänge aus bis 8500 Umdrehungen, die LEDs im Lenkradkranz blinken und zucken wie in der Disco. „In der langen Rechtskurve nicht lupfen“, raunt mir der Instruktor vom Beifahrersitz über die Gegensprechanlage ins Ohr. Dann eine Vollbremsung (etwas hastig, vielleicht), und der Challenge versetzt ein paar Zentimeter – ein Zeichen dafür, dass die Reifen noch nicht ganz auf Temperatur sind. Ein doppelter Linksknick,



und der V6 spielt lautstark Wastegate. Auf dem nächsten Abschnitt bis Kurve 9 bleibe ich voll auf dem Gas, und nun zeigt der 296 Challenge sein wahres Gesicht: Er ist in Wirklichkeit ein Marschflugkörper! Die Reifen sind jetzt „al dente“ und das Gripniveau fühlt sich an, als würde man auf Schienen fahren. Vor allem an der Vorderachse ist der Grip deutlich höher als beim 296 GTB. Abgesehen von den Gummimischungen, die nichts mit Straßenreifen zu tun haben (auch nicht mit sehr guten), ist die Gewichtsverteilung auf der Vorderachse auch etwas höher als beim Serienmodell (42 % vorn und 58 % hinten gegenüber 40,5

% und 59,5 %). Das vermittelt Richtungsstabilität. Beim Bremsen taucht der Vorderwagen kaum ein, obwohl die riesigen Scheiben aus langfaserigem Karbonmaterial enorme Verzögerungen ermöglichen. Unnötig zu erwähnen, dass meine ersten Bremsversuche kläglich, tollpatschig und vor allem viel zu früh erfolgen. Ich muss viele Runden drehen, um mich an die brachiale Verzögerungskraft zu gewöhnen und mich zu trauen, am Ende einer langen Geraden bei etwa 260 km/h wirklich erst am 160-Meter-Schild in die Eisen zu steigen. Das kostet eine wahnsinnige Überwindung!



Ein weiterer Punkt, der mir bei den Bremsen auffällt, ist ihre feine Dosierbarkeit. Die Karbon-Keramik-Bremsanlage ist „Drive-by-Wire“, aber es fehlt ihr weder an Gefühl beim Ansprechen noch an Konsistenz während der Verzögerung.

Das erinnert mich an die völlig überunterstützten Bremsen mancher Superbikes, an deren groteske Leichtgängigkeit man sich erst langsam gewöhnen muss und sie dann nicht mehr missen möchte. So fühlt es sich auch beim 296 Challenge an: direkt, sensibel, aber nicht kitschig, ultrapräzise und leicht zu verstehen.



SPORTLER OHNE ALLÜREN

Im Grunde gilt das Gesagte für den gesamten Wagen. Der Ferrari 296 Challenge mag die Gene und die außergewöhnlichen Talente eines Rennwagens haben, doch er ist absolut zugänglich und verzeiht Fehler. Jedenfalls mehr als ein McLaren Senna, vor allem was die Stabilität beim Beschleunigen anbelangt. Oder beim erschreckten Lupfen, wenn es blind in Kurve 12 hinuntergeht, die ein wenig wie eine miniaturisierte Raidillon in Spa-Francorchamps aussieht. Ob Miniatur oder nicht – ich bin immer noch beeindruckt, wie schnell der 296 Challenge dort hinabstürzt, ohne mit der Wimper respektive den Hinterrädern zu zucken.

Unter spitzem Turbopfeifen schieße ich auf die nächste Links-Rechts-Kombination zu, und die Vorderräder krallen sich in die Kerbs, dass die ganze Fuhre zittert wie unter Maschinengewehrbeschuss. Noch einmal Vollgas in Richtung Kurve 18, die in die Zielgerade mündet. Der Challenge ist heiß wie eine Pommesbude und der V6 hinter mir stürmt und brüllt. Diesmal bleibe ich hart am Gas. Wie schnell bin ich? Ich weiß es nicht, alles geht so schnell, dass ich mich lieber auf die LEDs am Lenkrad konzentriere, um nicht in den Drehzahlbegrenzer zu geraten, der immer im falschen Moment wie ein Teufel aus der Kiste springt. Ich zwingen mich, das 200-Meter-Schild zu ignorieren, bevor ich auf die Bremse trete, und die Reifen krallen sich in den Asphalt, das es mir die Sinne verschlägt. Schon wieder zu früh! Ich fühle mich wie ein Führerscheinneuling.

In der nächsten Runde zögere ich den Bremsvorgang bis weit über meine persönliche Schmerzgrenze hinaus, und es ist immer noch zu früh. So ein Mist aber auch! Auf der Geraden versuche ich die Manetini für die Traktionskontrolle zu bewe-

Rennfahrer für einen Tag: Laurent Chevalier hat in seiner langen Karriere als Motorjournalist schon viele Sportwagen gefahren.

DIE MEINUNG DES TESTERS

Im Vergleich zum 296 GTB bietet der 296 Challenge unendlich viel mehr seitlichen Grip und Traktion – in beide Richtungen. In Verbindung mit den Rennreifen sorgt das Bremssystem für eine Verzögerungskraft, die mit dem Serienmodell nicht zu vergleichen ist. Und dann überzeugt der Wagen mit einer dank der Gewichtseinsparung sprunghaft gestiegenen Agilität und verwöhnt den versierten Fahrer mit einer millimetergenauen Lenkpräzision, die jede Bewegung unverfälscht überträgt. Aber den Ferrari Challenge kann man nicht beschreiben, man muss ihn erleben.

Laurent Chevalier



gen. Das rechte Manettino (TC1) legt fest, wie stark die Traktionskontrolle eingreifen soll, während das linke (TC2) das Timing bestimmt. Eine nützliche Funktion, um beim Beschleunigen in Kurven wertvollen Speed zu gewinnen. Nicht, dass ich davon übertrieben viel profitieren könnte, aber ich habe das Gefühl, dass die Traktion des 296 Challenge selbst in der schwächsten TC-Einstellung viel besser ist als die eines SF90 Assetto Fiorano.

Ich versuche ein letztes Mal, meinen inneren Schweinehund zu überwinden und erst bei 160 Metern zu bremsen, wie es mein Instruktor auf dem Beifahrersitz verlangt. Und diesmal klappt es: Der Challenge stemmt sich gegen den Asphalt, bleibt dabei völlig neutral in der Spur und überträgt über Lenkrad und Schalensitz eine Fülle beruhigender Informationen an mein

limbisches System. So fühlt sich also an, wenn der Mensch „eins wird mit der Maschine“, wie man so schön sagt. Ein Gefühl, das ich weder im Aston Martin Valkyrie Pro oder im Pagani Huayra R erlebt habe, zumindest nicht in diesem Maße.

In diesem Punkt vollbringt der 296 Challenge seine wahre Meisterleistung: Er ist in der Lage, die Fähigkeiten des 296 GTB in Bezug auf Grip, Agilität und Verzögerung (weit) zu übertreffen und gleichzeitig absolut zugänglich zu bleiben. 🏁



TECHNISCHE DATEN FERRARI 296 CHALLENGE

Typ: V6, Zylinderwinkel 120°, 24 Ventile,
2 Abgasturbolader

Hubraum: 2992 cm³

Bohrung x Hub: 88 x 82 mm

Max. Leistung: 515 kW [700 PS]
bei 8500/min

Max. Drehmoment: 754 Nm bei 6000/min

Getriebe: 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe

Bremsen: Karbon-Keramik-Scheibenbremsen
(408/390 mm)

Leergewicht: 1330 kg [trocken]

Gewichtsverteilung: 42 : 58 (v.h)

Grundpreis: 382.000 €

Pure Verbrenner-
Power: Der Doppel-
turbo-V6 im 296
Challenge leistet die
ganze Vortriebsarbeit
allein, ohne Elektro-
unterstützung.



WILDER



SF90 XX SPIDER

DAS FIORANO-PAKET MACHT DEN
STRADALE ZU EINEM BESSEREN SPORTWAGEN.
GILT DAS AUCH FÜR DEN SPIDER?

TEXT: MATT PRIOR | FOTOS: JACK HARRISON

REITER



D

Der XX war nicht im ursprünglichen Portfolio der SF90-Modellreihe enthalten, und das hat durchaus seine Gründe. Man hatte Sorge, der 1000 PS starke Plug-in-Hybrid würde bei den Kunden nicht so gut ankommen wie die preiswerteren und leichteren Mittelmotor-Sportwagen. Kann das alles nicht auch der 296, nur billiger, geräumiger – besser?

Auf abgesperrter Strecke liefert der SF90 XX Spider ernsthafte Rennwagen-Leistungen. Auf der Landstraße schenkt er uns unbeschwertem Sportwagen-Fahrspaß

Endlich **ein XX**,
der auf der Straße besser
ist als auf der Rennstrecke.

MEHR SPORTWAGEN WAGEN

Bei allem Respekt vor dem 296 – bei einem Ferrari ist in Bezug auf Fahrleistungen und Fahrbarkeit eigentlich immer Luft nach oben. Und so kamen anspruchsvolle Kunden letzten Endes doch noch in den Genuss des derzeit wohl besten Sportwagens der Welt. Vielleicht auch nur, weil jemand gefragt hatte: „Und was machen wir jetzt mit dem SF90?“

Die Antwort war, hart und kompromisslos vorzugehen und einen sehr exklusiven, in Kennerkreisen hoch geschätzten Programmnamen zu verwenden. Der SF90 XX ist der erste „XX“ mit Straßenzulassung und wird in viel höheren Stückzahlen als die übliche Handvoll hergestellt: 799 Stradale und 599 Spider werden es am Ende sein. Die dezente Systemleistungssteigerung geht sowohl auf das Konto des Vierliter-Biturbo-V8 (plus 17 auf jetzt 797 PS) als auch der drei Elektromotoren (plus 13 auf jetzt 233 PS) an den Vorderrädern und am Getriebeeingang. Daraus ergibt sich eine rechnerische Systemleistung von 1030 PS.

Der einst ohnehin knappe Gepäckraum unter der vorderen Haube wird von Luftkanälen zur Strömungsoptimierung eingenommen, und am Heck prangt der erste feste Flügel an einem straßenzugelassenen Ferrari seit dem F50. Im Cockpit gibt es mehr Kohlefaser und weniger Komfort.



WENIGER SCHNICKSCHNACK

Mein Kollege Matt Saunders fuhr zur Vorstellung des SF90 XX den Stradale nur auf der Ferrari-Teststrecke in Fiorano, dafür fahre ich den Spider heute nur auf den umliegenden Landstraßen am Rande des Appenin. Man hat die Wahl zwischen sehr cleveren passiven Dämpfern von Multimatic und speziell auf den Einsatz auf der Rennstrecke abgestimmten adaptiven Stoßdämpfern, wie sie an meinem Testwagen mon-





Reizvolle Mischung:
Unter die betont
nüchterne Innenaus-
stattung mit großen
gewebten Karbon-
faserflächen mischen
sich kleine hoch-
wertige Details und
Embleme, die den
Spider als einen von
nur 599 Exemplaren
ausweisen.



Teuer und unpraktisch: der SF90 ist endlich erwachsen geworden.



tiert sind. Mit diesem Setup wurden die beeindruckenden Fiorano-Rundenzeiten realisiert, sagt man mir. Aber sie harmonisieren insgesamt sehr gut mit dem Auto, auch auf normalen Straßen. Ich würde schon sehen.

Mein SF90 XX Spider ist mit regulären Bridgestone Potenza ausgestattet, nicht mit Semi-Slicks oder ähnlichen Spezialgummis. Während es für den Stradale keine Nose-Lift-Option zum Anheben der Fahrzeugfront beim Rangieren gibt, ist sie in meinem Spider eingebaut. Ich benutze die Funktion oft an Einfahrten und Bremsschwellen in Maranello auf dem Weg in hügeligeres Terrain. Die Beläge italienischer Nebenstraßen sind genauso so schlecht wie überall in Europa, und das ist sicherlich einer der Gründe, warum ein Ferrari so konservativ gutmütig abgestimmt ist. Selbst dieser verkappede Rennwagen auf seinen 255/35 R20 vorne- und 315/30 R20 hinten macht da keine Ausnahme und rollt über Unebenheiten und Spurrillen hinweg, anstatt in sie einzuschlagen.

ÜBERRASCHEND KOMMOD

Bei einer kurzen Autobahnfahrt empfand ich den Geräuschpegel als moderat. Es ist zwar schon eine Weile her, aber ich glau-

be, der 458 Speciale hat damals mehr geklappert. Die Lenkung ist sehr direkt, mit zwei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag, vermittelt aber mehr Stabilität als beispielsweise die des 812 Superfast. Das bringt Ruhe bei hohen Geschwindigkeiten. Die Sitzposition ist ausgezeichnet und der Sitz mit Karbonfaserschale ist bequemer, als ich es in Anbetracht der mangelnden Verstellbarkeit und der massiven Seitenführung erwartet hätte. Die Ergonomie der Bedienelemente ist etwas fummelig, aber nicht störend, und das Wechseln der Fahrmodi und Dämpfereinstellungen ist ein Kinderspiel. Der Innenraum sieht toll aus und reflektiert die fluoreszierende Tunnelbeleuchtung. Der XX Spider wäre das ideale Auto für die späte Heimfahrt von einer Veranstaltung. Da man nirgendwo Taschen oder gar Koffer verstauen kann, könnte man so wieso nicht über Nacht bleiben.

Das Karbon-Dach klappt verblüffend schnell zurück. Natürlich fühlt sich die Karosserie auch mit geschlossenem Dach etwas weniger steif an als die der Berlinetta, doch bei geöffnetem Dach zittert der Rückspiegel noch einen Tick heftiger. Nicht beunruhigend, das Ganze, aber bei den Karbonfaserchassis von McLaren spürt man kaum einen Unterschied zwischen Coupé und Cabrio.





TECHNISCHE DATEN FERRARI SF90 XX SPIDER

MOTOR

Typ: V8-Biturbo, drei E-Motoren

Hubraum: 3990 cm³

Leistung: 586 kW [797 PS] bei 7900/min
E-Motoren 171 kW [233 PS]

Max. Drehmoment: 804 Nm bei 6250/min

Systemleistung: 757 kW [1030 PS]

KRAFTÜBERTRAGUNG

Getriebe: Achtgang-Doppelkupplung

Antrieb: Allrad (Vorderradantrieb über
E-Motoren)

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Länge/Breite/Höhe: 4704/1973/1191 mm

Leergewicht: 1670 kg

Leistungsgewicht: 1,67 kg/PS

FAHRLEISTUNGEN

Sprint 0-100 km/h: 2,3 Sek.

Sprint 0-200 km/h: 7,0 Sek.

Fiorano-Runde: 79,5 Sek.

Top Speed: 320 km/h

Preis: ab 850.000 Euro

Zugegeben: Die Elektromotoren lassen sich nicht so anschaulich in Szene setzen wie der Biturbo-V8, aber beim Antritt aus engen Kehren machen die 278 zusätzlichen Pferdestärken eine Menge Spaß.



IN SEINEM ELEMENT

Sobald ich auf offener Straße unterwegs bin, stört mich das überhaupt nicht. Die Fahrwerksabstimmung bewegt sich in der Grauzone zwischen straff und komfortabel. Dieses Auto mag XX-Embleme tragen, doch es fühlt sich weit weniger hektisch an als beispielsweise der alte 599 GTO. Die Straßenlage ist komfortabel, mit ein wenig Seitenneigung in der Kurve, und trotz seiner unglaublichen Leistung ist der SF90 XX Spider ein angenehmer Begleiter auf Nebenstraßen. Im vollelektrischen Modus beschleunigt der Wagen zügig bis über 100 km/h. Im Automatikmodus mit zugeschaltetem Verbrenner schaltet er früh

die Gänge hoch, aber das Beschleunigungsvermögen ist schon echt heftig! Ich übernehme selbst die Kontrolle mit den großen Schaltwippen und schalte meist bei 3000 Umdrehungen hoch. Die vollen 8000 Touren auszunutzen ist ein herrliches Erlebnis, aber unter Vollgas ein recht kurzes Vergnügen und auf öffentlichen Straßen nicht ungefährlich.

Auf der Rennstrecke hatte mein Kollege bemerkt, dass der XX Stradale nach einem bestimmten Fahrstil verlangte, mit leichtem Bremsen noch nach dem Einlenken, um der Fuhre beim Eindrehen behilflich zu sein. Normalerweise lässt sich ein Ferrari sorgloser, unbeschwerter fahren. Aber die hohe Leistung fordert hier wohl ihren Preis. Schon bei moderaten Geschwindigkei-



ten auf der Landstraße stelle ich fest, dass auch der XX Spider dieses Nachbremsen nach dem Einlenken mag. Wenn man früh bremst und in die Kurve hinein beschleunigt kann man spüren, wie die Front sich verhärtet. Wenn man aber tief in die Kurve hineinbremst dreht sich der Wagen leichtfüßig, die Lenkung vermittelt direkten Fahrbahnkontakt, der zusätzliche elektrische Schub an den Vorderrädern zieht die Lenkung gerade und der Körper schmiegt sich fest gegen die Sitzflanken – und das alles bei einer immer noch begeisternden Geräuschkulisse mit einem Motor, der satt am Gas hängt. Je länger ich in diesem Auto unterwegs bin,

desto mehr genieße ich es. Abtrieb? Keine Ahnung, so schnell fahre ich hier ja gar nicht. Also ein XX mehr dem Namen nach als in den Fakten? Vielleicht. Aber dieser Spider hat einen ganz eigenen Charakter, und als „XX“ hat der SF90 in meinen Augen seine wahre Bestimmung gefunden. 

ANMERKUNG DES TESTERS

Hosenträgergurte sind eine sinnvolle Option, aber im Straßenverkehr mag ich sie nicht besonders. Sie behindern Kopf- und Schulterbewegungen und damit die Sicht nach schräg hinten, und bei nicht besetztem Beifahrerplatz nervt mich das Geklapper.



FERRARI ROMA | NEUWAGEN 100 KM | 349.000 €



Wir bieten Ihnen einen Roma in einer einmaligen 1950er Jahre Ferrari-Farbe - speziell auf unseren Wunsch angefertigt! Gepaart mit dem klassisch lackierten Scudetti, dem vielen Carbon und den roten Akzenten, ist dieser Roma ein intensives Kunstwerk.

Dieser Roma ist ein Ferrari ATELIER Unikat! Also schlagen Sie zu, erfüllen Sie sich diesen einmaligen Neuwagentraum! Sofort abholbereit!







IN DER TSCHECHISCHEN REPUBLIK,
WO 99 % DER POLIZEIAUTOS VON SKODA STAMMEN,
FÄLLT EINES ETWAS AUS DEM RAHMEN. NICHT NUR, WEIL
ES SICH EINST IN DEN HÄNDEN EINES VERBRECHERS
BEFAND, SONDERN WEIL ES HEUTE DAZU
VERWENDET WIRD, VERBRECHER ZU FANGEN.

TEXT UND FOTOS: ROBB PRITCHARD

HELFEN UND SCHÜTZEN

Ein Ferrari als Polizeiauto, das klingt ein bisschen nach einem Bubentraum, und meine erste Reaktion, als ich einen blau-gelb beklebten 458 auf einem Parkplatz voller gleichfarbiger Octavias sah, war ein Schmunzeln. Bei näherer Betrachtung wurde mir jedoch klar: Dies ist ein echtes Polizeiauto. Die reflektierenden Streifen wurden speziell für die Formen und Linien des Sportwagens zugeschnitten, und er ist mit Dach- und Stoßstangenleuchten sowie einer richtigen Sirene ausgestattet. „Pomáhat a chránit“ steht auf den Türen des silbernen Ferrari 458 Italia, der auf tschechischen Autobahnen Patrouille fährt: „Helfen und Schützen“. Müsste das nicht eigentlich „Jagen und Erlegen“ heißen?

VERUNTREUUNG?

Wenn man – wie ich – als Ausländer in der Tschechischen Republik lebt, wird einem schnell klar, dass viele Institutionen hier noch mit Material und Methoden arbeiten, die sich auf die unruhige sozialistische Vergangenheit des Landes zurückführen lassen. Es hat bisweilen den Anschein, als habe man sich nicht völlig widerstandslos in das westeuropäische System eingegliedert und den effizienten Behördenapparat der Nachbarländer Deutschland oder Österreich 1:1 kopiert. Und so kam mir beim Anblick des Ferrari vor der Polizei-Hauptwache in Prag tatsächlich kurz der Gedanke an die Veruntreuung öffentlicher Gelder. Jedenfalls fielen mir auf Anhieb jede Menge kostengünstigere Möglichkeiten zur Förderung der Verkehrspolizei ein, als mit einem Ferrari Rotlichtsündern hinterherzujagen. Mein freundlicher Gastgeber Pavel Kriz wies mich jedoch darauf hin, dass dieser 458 Italia den tschechischen Steuerzahler keinen Cent gekostet hat. Beziehungsweise keine Krone, wie die Landeswährung heißt.

ZURÜCK AUF DEN WEG DER TUGEND

Der Wortlaut des Gesetzes besagt im Wesentlichen, dass, wenn jemand ein Verbrechen begeht, durch das er oder sie nachweislich bewegliches oder unbewegliches

Vermögen oder Finanzmittel erlangt, diese Vermögenswerte auf der Grundlage eines Gerichtsbeschlusses beschlagnahmt werden können und dem Staat zufallen.

Der Wert der in der Tschechischen Republik aus kriminellen Aktivitäten beschlagnahmten Gegenstände beläuft sich auf umgerechnet 290 Millionen Euro pro Jahr. Darunter befinden sich etwa neunhundert Fahrzeuge. Die meisten werden versteigert, aber einige davon – gerne BMW – werden auch von der tschechischen Polizei eingesetzt.

Als der Ferrari im Rahmen eines massiven Betrugsfalls, dessen vollständige strafrechtliche Aufarbeitung ein ganzes Jahrzehnt dauern sollte, beschlagnahmt wurde, war der 458 weniger als zwei Jahre alt und hatte gerade einmal 14.000 km auf dem Tacho. Während der folgenden zehn Jahre, in denen die Mühlen der tschechischen Justiz sich drehten, wurde er in einem sicheren Lager aufbewahrt und setzte Staub an.

Als der Fall schließlich erfolgreich abgeschlossen war, wurde der Ferrari dem Staat übergeben. Da keine dringende finanzielle Notwendigkeit bestand, ihn zu verkaufen – zum Beispiel um Auslagen zu ersetzen – entschied Polizeichef Oberst Zly, dass es eine bessere Verwendung für den schnellen Sportwagen gab.

MOBILES EINSATZKOMMANDO

Vor vier Jahren wurde die SOD gegründet, eine Sonderüberwachungsabteilung der tschechischen Polizei, die die zuvor zum Teil halbstaatlichen lokalen Verkehrspolizeidienste ersetzt. Inzwischen muss für überregionale Angelegenheiten wie den Transport von Militärgütern oder die Begleitung von Sonder- und Organtransporten nur noch eine einzige Abteilung hinzugezogen werden.

Nur Elite-Polizeibeamte werden ausgewählt, um Teil der SOD zu werden, daher hielt Oberst Zly es für angebracht, ein Elite-Vorzeigefahrzeug zu haben. Der Umbau des Ferrari kostete mit 11.000 Euro längst nicht so viel wie ein neuer Skoda-Streifenwagen. Ein paar reflektierende Aufkleber, zusätzliche Blinklichter in den Stoßstangen und eine Dachgalerie, dazu eine komplett ablösbare Folierung in Silbergrau – der Ferrari darunter ist natürlich standesgemäß in Rosso Corsa lackiert. Auf jeden Fall ein

Mit blau-gelb reflektierenden Dekoraufklebern, einer Dachgalerie mit Blaulicht und zusätzlichen Warnleuchten in der vorderen Stoßstange wurde der silbergrau folierte 458 zum Polizei-Streifenwagen.



In punkto Leistung bestand kein Modifikationsbedarf: Der Ferrari 458 Italia ist für Hochgeschwindigkeits-Verfolgungsfahrten standesgemäß ausgerüstet.

geringer Einsatz für die eindrucksvolle visuelle Demonstration der Stärke der Verkehrspolizei und ein Menetekel für alle Schurken, denen vor Augen geführt wird, wie sich unrechtmäßig erworbener Luxus gegen einen selbst wenden kann.

ELITEINHEIT

Nur fünf Personen in der gesamten Tschechischen Republik dürfen den Polizei-Ferrari fahren, und auch nur, nachdem sie sich „überdurchschnittlichen“ psychologischen Tests sowie einem fortgeschrittenen Fahrtraining unterzogen haben. Der psychologische Test soll sicherstellen, dass man keine aggressiven Tendenzen am Steuer eines Supersportwagens entwickelt. Ich bin mir nicht sicher, ob ich den Test bestehen würde.

Die Fahrausbildung findet auf einer örtlichen Rennstrecke statt, wo Pylonen, Schaumstoffwürfel und Kiesbette auf diejenigen warten, die die Fähigkeiten und Grenzen des Wagens noch nicht vollständig kennen. Der Ausbilder, der den Ein-Tages-Kurs durchführt, ist ein professioneller Ferrari-erfahrener Rennfahrer und entsprechend qualifiziert.

„Bei niedrigen Geschwindigkeiten verhält der Ferrari sich nicht viel anders als ein normaler Polizei-Skoda“, erklärt mir Pavel Kriz. „Aber sobald man das Gaspedal





Wahrscheinlich das einzige Polizeifahrzeug mit rotem Interieur: Der 458 Italia ist unter der silbergrauen Folie in Rosso Corsa lackiert.

durchtritt, übertreffen die Leistungsparameter bei Weitem jedes andere Fahrzeug in der Flotte. Wir müssen Bremsweg, Kurvengeschwindigkeiten und Hindernisvermeidung trainieren. Wir haben auch viel auf der Schleuderstrecke gemacht, um den Traktionsverlust bei Nässe korrigieren und antizipierend gegenlenken zu lernen. Bei hoher Geschwindigkeit kann ein Auto zu einer Waffe werden, daher muss der Fahrer jederzeit die volle Kontrolle über das Fahrzeug haben.“

Tiefrote Teppiche im Fußraum sind kein normaler Anblick in einem Polizeiauto, aber die einzige Änderung im Innenraum ist in der Tat das Bedienfeld für Blaulicht und Sirene.

In den zwei Jahren, in denen der 458 im Einsatz ist, hat er 18.000 Kilometer zurückgelegt, und obwohl die einzigen Teile, die mehr als eine allgemeine Wartung benötigten, ein Satz Reifen waren, belaufen sich die Kosten bisher auf knapp 20.000 Euro.

FOTOSHOOTING MIT POLIZEISCHUTZ

Bei Fahraufnahmen auf öffentlichen Straßen besteht immer die Gefahr, dass andere Verkehrsteilnehmer ins Bild geraten. Ich versuchte Pavel zu vermitteln, dass er auf den Fotos ein paar Mal über die Brücke fahren und dabei genügend Abstand zu einem vorausfahrenden Auto halten sollte, um mir Platz für die Aufnahme zu geben. Pavel fand das wohl zu kompliziert, und so sahen wir etwas amüsiert zu, wie er ein paar normale Polizeiautos schickte, um die Brücke für uns zu sperren – mitten im Berufsverkehr. Fünfzig Leute kamen vielleicht ein paar Minuten später von der Arbeit nach Hause, aber ich habe das Foto beim ersten Durchgang bekommen.

Die Hauptaufgabe des Ferrari ist natürlich die Werbung für die Polizei, aber er wird auch als echter Streifenwagen eingesetzt. Er taucht oft nach Feierabend in den Prager Industriegebieten auf, wo sich Heißsporne bisweilen illegale Beschleunigungsrennen liefern. Oder im Umfeld von Tuning-Messen, wo die Besucher nach einem Nachmittag voller Hochleistungs-Sportwagen jeglichen Respekt vor der Straßenverkehrsordnung verlieren. Halblegale Rallyes wie der Gumball 3000 sind in den sozialen Medien sehr beliebt, aber für die örtliche Verkehrspolizei ein Albtraum. Im Ferrari 458 kann die tschechische Polizei solche Schnelfahrer-Pulks infiltrieren und disziplinieren.

Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 325 km/h können ihm zumindest nicht viele entweichen. 

ITALIENISCHE **HOCHZEIT**

FERRARI 308 GTS QV UND LANCIA THEMA 8.32



DER AUSTAUSCH VON KOMPONENTEN ZWISCHEN FAHRZEUGEN
VERSCHIEDENER MARKEN SCHEINT ZWAR EIN MODERNER TREND ZU
SEIN, DOCH TATSÄCHLICH GIBT ES IHN SCHON SEIT JAHRZEHNEN.
EIN BEMERKENSWERTES BEISPIEL IST DER LANCIA THEMA 8.32: NIE
ZUVOR UND NIEMALS DANACH LANDETE EIN FERRARI-MOTOR IN
EINER MITTELKLASSE-LUXUSLIMOUSINE MIT FRONTANTRIEB.

TEXT: MATEUSZ ŻUCHOWSKI | FOTOS: MACIEJ LUBCZYŃSKI



M

Man könnte meinen, der stolze Enzo Ferrari wollte seine göttlichen Kreationen nicht mit gewöhnlichen Autoherstellern teilen. In Wirklichkeit war genau das Gegenteil der Fall: Er suchte immer nach Möglichkeiten, seine Absatzmöglichkeiten auszuweiten, aber seine Produkte waren einfach zu speziell und vor allem zu teuer, um außerhalb von Maranello Anwendung zu finden. Aus diesem Grund scheiterten Projekte wie der ASA 1000 GT „Ferrarina“ und der Innocenti 186 GT in den 1960er Jahren. Das einzige erfolgreiche Joint Venture war das Dino-Programm, bei dem der gleiche V6-Motor im „kleinen“ Ferrari und im gleichnamigen Flaggschiff von Fiat zum Einsatz kam (und später auch im Lancia Stratos landete, aber das nur nebenbei). Ein akribischer Historiker mag anmerken, dass Ferrari offiziell keine Spuren seiner Aktivitäten in einem dieser drei Autos hinterlassen hat, da das Unternehmen sein Image nicht durch die weite Verbreitung des springenden Pferdchens verwässern wollte.



Die Zusammenarbeit von Ferrari und Lancia war besonders geschichtsträchtig, da sie im Grunde bis in den Sommer 1955 zurückreicht, als die Rennabteilung von Lancia Corse geschlossen und ihre Hardware – darunter ein paar Exemplare der zukünftigen Formel-1-Weltmeisterwagen vom Typ D50 – an die Scuderia Ferrari übergeben wurde. Nach dem Stratos-Programm in den Siebzigern – und dank der Unterstützung von Fiat – setzte sich Ferraris Beitrag zur Marke Lancia in den frühen 80er-Jahren mit Gruppe-C-Projekten fort (die zum legendären LC2 führten). Und so kam es schließlich zum einzigen Fall in der Geschichte, in dem ein Ferrari-Motor mit



Schriftzug unter der Motorhaube eines Autos eines anderen Herstellers erschien.

In den nächsten Jahrzehnten gab es Fälle, in denen in Maranello entwickelte und produzierte Motoren offiziell von Herstellern wie Alfa Romeo und Maserati bezogen wurden, aber selbst im Fall des MC12 erlaubte Ferrari nicht die Verwendung des Markenzeichens. Wenn es nach dem Commendatore gegangen wäre, hätte wohl auch der V8 unter der Lancia-Haube keinen Hinweis auf seine Provenienz gegeben. Aber Ferrari und Lancia gehörten 1986 zu Fiat, und der „Avvocato“ Agnelli duldet keinen Widerspruch.

PRESTIGETRÄCHTIGE IMAGEPFLEGE

Die Einführung eines Ferrari-Motors unter der Motorhaube von Lancias Flaggschiff-Limousine war ein mutiger Schritt, der das Image der Konzernmutter Fiat stärken sollte. Der Thema war eines von vier Fahrzeugen, die aus dem Tipo-4-Projekt hervorgingen, die anderen waren der Fiat Croma, der Alfa Romeo 164 und der Saab 9000. Viele Komponenten waren untereinander austauschbar, aber jede Marke hatte auch ein Alleinstellungsmerkmal. Saab zum Beispiel verfolgte einen eigenständigen Ansatz bei der Konstruktion der Hinterachsaufhängung, Alfa legte mehr Wert auf das Aussehen, das sich am Ende deutlich von den Geschwistern unterschied. Der



Lancia Thema hingegen profitierte von soliden Grundlagen (moderne Ausstattung, Doppelquerlenker-Aufhängung an allen vier Ecken), die es ihm ermöglichten, im aufstrebenden Segment der sportlichen Limousinen zu glänzen. Dann erinnerte sich Vittorio Ghidella, der ehrgeizige Leiter der Fiat-Gruppe zu dieser Zeit, an die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen Lancia und Ferrari ...

Der Dino-V6-Motor, der im Stratos den Grundstein dafür gelegt hatte, wurde inzwischen nicht mehr gebaut, aber es gab einen direkten Nachfolger, der sich bereits bewährt hatte. Der Tipo F106 V8, der um zwei Zylinder auf knapp 3 Liter Hubraum erweitert wurde, debütierte 1973 im viersitzigen Dino 308 GT4 mit Bertone-Karosserie. 1975 wurde er zum Herzstück von Ferraris neuer Berlinetta. Der 308 GTB behielt wichtige Designelemente des legendären Dino 246 GT bei, aktualisierte sie jedoch mit schärferen Linien, die an die Berlinetta Boxer erinnerten. Die Produktion des neuen Ferrari-Bestsellers endete nach nicht weniger als 10 Jahren und über 12.000 verkauften Einheiten.

Das hochwertige Design, das Leonardo Fioravanti von Pininfarina zugeschrieben

wird und der neue 255-PS-Motor reichen nicht aus, um diesen historischen Erfolg zu erklären. Auch einige externe Faktoren spielten eine Rolle: der weltweite Wirtschaftsboom, die unter der Aufsicht von Fiat steigenden Produktionskapazitäten des Werks in Maranello und der brillante Marketing-Schachzug in den USA, das Auto in der äußerst beliebten Fernsehserie („Magnum“) auftreten zu lassen. Es ist kein Zufall, dass sich die Targa-GTS-Variante – das abgebildete Exemplar – besser verkaufte als der geschlossene GTB.

Dank dieser Voraussetzungen überstand die Modellreihe 308 die Jahre mit nur geringen Änderungen. Das Design der Karosserie blieb während der gesamten Produktion nahezu unverändert, mit Ausnahme des Materials, aus dem es gefertigt wurde (das problematische Fiberglas, auf das Ferrari große Hoffnungen gesetzt hatte, wurde 1977 durch ein konventionelles – und 150 kg schwereres – Stahl-Äquivalent ersetzt). Parallel dazu wurde der Motor systematisch weiterentwickelt, was eher durch strengere Emissionsvorschriften als durch den Wettbewerb motiviert war.





DER WEG ZU VIER VENTILEN

1980 stellte Ferrari den 308 GTBi/GTSi vor, wobei die Bezeichnung „i“ den Ersatz der vier Weber-Vergaser durch die mechanische Kraftstoffeinspritzung K-Jetronic von Bosch bezeichnete, sowie den 208 GTB/GTS, der von einem kleineren Zweiliter-Motor angetrieben wurde, um die Steueretze in Italien, Portugal und Neuseeland zu umgehen. Beide Versionen hatten den gleichen Nachteil – eine relativ geringe Leistung –, aber die Dinge besserten sich 1982, als der 208 eine Turboaufladung erhielt, während der GTBi/GTSi durch den „quattrovalvole“ ersetzt wurde.

Dieser Begriff weist auf das Vorhandensein von vier Ventilen pro Brennraum hin, und das Triebwerk ist auf diesen Seiten im Motorraum eines der 2294 gebauten 308 GTS QV zu sehen (dazu kamen weitere 748 GTB QV). Von außen sind die Quattrovalvole durch einen zusätzlichen Kühlluftelass auf der Motorhaube zu erkennen.

Durch die in den 80er Jahren noch recht innovativen Vierventilköpfe konnte der 308 wieder an die Leistung aus der Zeit vor der Einführung von Maßnahmen zur Emissionsreduzierung anknüpfen. In dieser Ausbaustufe leistete der Dreiliter-V8 240

PS und entwickelte ein Drehmoment von 260 Nm. Diese Zahlen mögen heute nicht beeindruckend erscheinen, aber die Motordrehzahlen, bei denen sie erreicht wurden, waren damals exotisch: Wir reden von 7000/min bzw. 5000/min.

Schon das Einsteigen ist mit erheblicher Anstrengung verbunden: Obwohl ich kein Basketballspieler bin, muss ich meinen Kopf in eine unbequeme Position beugen, meine Arme weit zum nicht verstellbaren Lenkrad ausstrecken und meine Knie zur Seite klappen. Es gibt noch weitere Herausforderungen zu meistern, denn es sind auch einige typische Eigenheiten eines italienischen Kleinwagens dieser Ära zu entdecken: Qualitätsmängel zeigen sich unter anderem in der Art und Weise, wie die Teile der Innenausstattung zusammengebaut sind und woraus sie bestehen. Aber sobald man den Schlüssel umdreht, offenbart sich der 308 dem Fahrer als geborener Supersportwagen.

Doch schon bevor der Motor anspringt, bekommt man eine Gänsehaut: Es ist der Moment, in dem der Anlasser die Kurbelwelle der acht Zylinder kräftig auf Touren bringt. Der Motor mag nach heutigen Maßstäben bescheidene Leistungswerte aufweisen, aber er ist immer noch ein

würdiger Vertreter reinrassiger Rennsporttechnik. Dazu gehört auch ein traditionelles Getriebe, bei dem der Schalthebel durch eine offene Metallkulisserie gleitet und ein überaus befriedigendes Klicken von sich gibt, sobald der Gang vollständig eingelegt ist. Die Augen suchen das richtige Anzeigeinstrument aus der Reihe am Armaturenbrett und beobachten, wie die Nadel des Drehzahlmessers nach oben



schnellt. Der V8 reagiert spontan auf jede noch so kleine Bewegung des Gaspedals und erfüllt den Innenraum mit einem metallischen Vibrato. Auch wenn der 308 GTB QV drei Jahre vor Enzo Ferraris Tod auf den Markt kam, wurde er noch nach seinem klassischen Rezept entwickelt. Konnte eine solche Philosophie in den 1980er Jahren auf eine Mainstream-Limousine übertragen werden?



Der beste für zwei Welten: Der Dreiliter-Viertventil-V8 aus dem Ferrari 308 kann sportlich (diese Seite) und kultiviert (Seite gegenüber). Dazu waren allerdings ein paar technische Kniffe notwendig.

DER VIERTÜRIGE FERRARI

Kurz gesagt: Nein. Nicht einmal auf technischer Ebene, da der Motor des 308 nicht dafür konzipiert war, als quer eingebauter Frontmotor die Vorderräder anzutreiben: Er war als Mittelmotor konstruiert und übertrug die Kraft auf die Hinterräder. Sein Charakter entsprach auch nicht dem, was er aus dem Thema machen sollte, nämlich einen Autostrada-Jet für sehr wichtige Leute, die sonst zu spät zu ihren sehr wichtigen Besprechungen kamen. Kurzum: Seine Renn-DNA musste modifiziert werden.



Dies wurde erreicht, indem die charakteristische „flache“ Kurbelwelle mit 180° Hubzapfenversatz durch eine konventionelle „amerikanische“ Kurbelwelle mit 90°-Kröpfungen ersetzt wurde, was wiederum eine Änderung der Zündfolge und des Motorsounds nach sich zog. Auch das 32-Ventil-Design der Zylinderköpfe, auf das sich die Modellbezeichnung Name 8.32 bezieht, wurde an seine neue Rolle angepasst. Letztendlich führten alle Änderungen zu einem leichten Leistungsverlust (von 240 PS auf 215 PS) bei gleichzeitiger Erhöhung des Drehmoments von 260 Nm auf 285 Nm, wobei 80 % bereits bei 4500/min verfügbar waren. Das war – für einen Fronttriebler – immer noch ziemlich viel Dampf, doch das neue Flaggschiff sollte sich nicht nur

durch den Motor von der Masse abheben. Deshalb wurde der 8.32 mit sportlicheren Fahrwerkeinstellungen (die nach dem Facelift durch ein elektronisch gesteuertes aktives System ersetzt wurden – aus heutiger Sicht keine glückliche Entscheidung), Goodyear-Eagle-Reifen in der damals beeindruckenden Größe 205/55 R15 und einer geschwindigkeitsabhängigen variablen Servotronic-Lenkung von ZF ausgestattet. Außerdem war der Thema 8.32 das erste italienische Serienfahrzeug, das serienmäßig mit ABS ausgerüstet war.

Das Drei-Box-Design der Karosserie ließ nur wenig Spielraum für Improvisationen, und so wurde die exotische Natur des Fahrzeugs lediglich durch einen neuen Kühlergrill, einen um die Karosserie verlaufenden (handgemalten!) Zierstreifen, eine Doppelauspuffanlage und einen großen Spoiler



auf dem Kofferraumdeckel unterstrichen. Das Hauptziel des Flügels bestand darin, viele „Ohs“ und „Ahs“ zu provozieren, wenn der Fahrer ihn auf Knopfdruck aufstellte. Das komplexe elektrische System dahinter nahm einen großen Teil des Laderaums in Anspruch, machte die Kofferraumklappe unsagbar schwer und verursacht heute etliche Probleme, aber in den 1980er Jahren schien das niemanden zu interessieren.

Die Einzigartigkeit des 8.32 zeigt sich deutlicher im Innenraum, wo er dem Ideal einer Ferrari-Limousine tatsächlich recht nahe kam. Im Laufe der Jahre sollte das italienische Rezept für eine luxuriös ausgestattete Limousine unverändert bleiben: Man nehme ein weich gegerbtes Leder, dazu einige Walnuss-Intarsien und rüste das Ganze mit der besten verfügbaren Ausstattung aus. In der Zeit des 8.32 bedeutete dies: komplett elektrisch verstellbare Sitze. Leider erhöht die komplexe Elektronik die Sitzfläche, und zu allem Überfluss ist das Lenkrad groß und in einem flachen Win-

TECHNISCHE DATEN

FERRARI 308 GTS QUATTROVALVOLE

Produktion: 1982–1985, 3042 Expl.
[plus 748 GTB QV]

MOTOR

Bauart: Tipo F105 AB, V8, dohc, 32 Ventile, Mittelmotor, quer eingebaut, mechanische Kraftstoffeinspritzung Bosch K-Jetronic, elektronische Zündung Magneti Marelli Digiplex

Bohrung/Hub: 81 x 71 mm

Hubraum: 2926,9 cm³

Max. Leistung: 240 PS bei 7000/min

Max. Drehmoment: 260 Nm bei 5000/min

Antrieb: Hinterradantrieb, 5-Gang-Schaltgetriebe, Sperrdifferenzial

FAHRWERK:

Doppelquerlenker mit Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern, Stabilisatoren

Bremsen: Hydraulisch mit Servounterstützung, innenbelüftete Bremsscheiben

[272 mm vorne, 277 mm hinten]

Länge/Breite/Höhe: 4230/1720/1120 mm

DATEN & MESSWERTE

Radstand: 2340 mm

Leergewicht: 1465 kg

Höchstgeschwindigkeit: 255 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 6,7 Sekunden



kel angebracht, sodass der erste Eindruck beim Fahren eher an einen Reisebus als an einen Sportwagen erinnert.

VIEL DAMPF MIT GEMISCHTEN GEFÜHLEN

Das Drehen des Zündschlüssels beseitigt nicht alle Zweifel: Der Tipo F105L (L für Lancia) klingt nicht wie ein typischer Motor aus Maranello und verhält sich auch nicht so. Ein Grund dafür mag sein, dass er nicht wirklich dort gebaut wurde: Da die Ferrari-Fabrik bereits mit der Pro-

duktion des größeren 3,2-Liter-V8 für den Nachfolger des 308 beschäftigt war, wurden die Dreiliter-Motoren in der nahe gelegenen Ducati-Fabrik in Bologna montiert (der Thema 8.32 wurde in der Lancia-Fabrik in San Paolo gebaut, allerdings auf separaten Produktionslinien). Und letztlich klingt das Triebwerk unter der Motorhaube des Lancia wie andere V8-Motoren, die in leistungsstarken Limousinen auf beiden Seiten des Atlantiks zum Einsatz kamen.

Aber das ändert sich irgendwann: Sobald die Drehzahl steigt, offenbart dieser ungewöhnliche Motor seinen ungestü-



men Charakter. Schon bei 3000/min hat er mehr Durchzug als der 308, und bei 4000/min bedauert man, dass es 1986 noch kein ASR gab. Die Vorderräder entwickeln ein verstörendes Eigenleben, doch das markiert nicht das Ende, sondern erst den Beginn der 8.32-Erfahrung: Wenn der Fahrer den ersten Schreck verdaut hat und noch einige Sekunden lang das Gaspedal durchdrückt bis der Drehzahlmesser 6750/min überschreitet, geht er in die Rennwagenliga über. Dann offenbart der Lancia Thema 8.32 seine wahre Ferrari-Identität, wobei alle Eigenarten seiner Konstruktion in den Hintergrund treten und der Motor im Mittelpunkt steht.

Die Show, die der Motor bietet, wird nicht durch das Fahrverhalten des Thema gestört, das bestenfalls durchschnittlich ist. Das innovative ZF-Lenksystem ist selbst nach heutigen Maßstäben gut, aber der Grip an der Frontpartie und die allgemeine Straßenlage sind weit davon entfernt. Dies führt unweigerlich zu viel Untersteuern, was die Begeisterung für die Verfolgungsjagd auf den roten Ferrari 308 GTS QV voraus etwas dämpft. Sportfahrer warteten sehnsüchtig auf eine Allradversion, aber trotz des vorhandenen Systems (aus dem Delta) stattete Lancia den 8.32 nicht einmal mit einem Sperrdifferential aus, was höchstwahrscheinlich auf die schleppenden Verkaufszahlen des Modells zurückzuführen ist.

GROSSARTIGER MISSERFOLG

Dass nur 2370 Einheiten der ersten Serie des 8.32 und 1601 Autos der zweiten Serie verkauft wurden – das waren nur 1 % der gesamten Thema-Produktion – kann klar auf den Ferrari-Motor zurückgeführt werden, der den Preis des Lancia-Herausforderers über den des Maserati 430 Biturbo, des Audi Quattro und sogar des ungleich

schnelleren BMW M5 hinausschraubte. Zum Preis für einen Thema 8.32 erhielt man 1988 zwei (!) Ford Sierra RS Cosworth oder zwei 180 PS starke Thema V6.

Auch heute noch liegt der Wert des Thema 8.32 zwischen 15.000 und 25.000 Euro, was mindestens dem doppelten Preis der anderen Versionen entspricht. Obwohl der Thema 8.32 alles andere als perfekt ist, gehört er zu den Autos, die den automobilen Zeitgeist der 1980er Jahre prägten.

Kommerziell betrachtet mag er für Lancia nicht erfolgreich gewesen sein, aber in Bezug auf das Markenimage war er ein Triumph! 

TECHNISCHE DATEN

LANCIA THEMA 8.32

Produktion: 1986–1992, 3971 Expl. {Serie I und II}

MOTOR

Bauart: Tipo F105 L, V8, dohc, 32 Ventile, vorne quer eingebaut, Bosch KE3-Jetronic Kraftstoffeinspritzung, elektronische Zündung Magneti Marelli Digiplex

Bohrung/Hub: 81 x 71 mm

Hubraum: 2926,9 cm³

Max. Leistung: 215 PS bei 6750/min

Maximales Drehmoment: 285 Nm bei 4500/min

Antrieb: Frontantrieb, 5-Gang-Schaltgetriebe (modifiziertes Fiat-Getriebe)

FAHRWERK:

Doppelquerlenker mit Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern, Stabilisatoren

Bremsen: Hydraulisch mit Servounterstützung und ABS,

innenbelüftete Bremsscheiben

[284 mm vorne, 251 mm hinten]

Länge/Breite/Höhe: 4590/1760/1430 mm

DATEN & MESSWERTE

Radstand: 2660 mm

Leergewicht: 1400 kg

Höchstgeschwindigkeit: 235 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 6,8 Sekunden

AUKTIONEN

GEWUSST WANN, GEWUSST WO

DIE FERRARI-PREISE AUF DEM AUKTIONSMARKT
TENDIEREN UNEINHEITLICH, WÜRDEN MAN IN DER
SPRACHE DER BÖRSIANER SAGEN. IN DER TAT SIND
NICHT ALLE MODELLE ZU ALLEN ZEITEN AN ALLEN
ORTEN GLEICH VIEL WERT.

TEXT: BRUNO VON ROTZ, PETER BRAUN | FOTOS MIT FREUNDLICHER GENEHMIGUNG VON RM/SOTHEBY'S





MILLIONENSCHWERE SCHÄTZE

RM/Sotheby's hatten bei der Auktion Monterey Mitte August 2024 einmal mehr mit der großen Kelle angerichtet: An drei Tagen wurden anlässlich der Monterey Car Week 200 Automobile im Gesamtwert von USD 229,8 Millionen versteigert. 46 Ferrari, 34 Porsche und 16 Mercedes dominierten die Veranstaltung mit 83 % Verkaufsquo-



te bei Ferrari und 85 % bei Porsche. Insgesamt wurden 175 oder 87 % der Fahrzeuge erfolgreich vermittelt.

Unter den zehn am teuersten verkauften Autos waren sieben Ferrari, ein Alfa Romeo der Vorkriegszeit und zwei noch fast neue Bugatti Chiron. Den Spitzenpreis erzielte der Ferrari 250 GT SWB California

Star der RM/Sotheby's-Auktion in Monterey war der 250 GT California SWB. Auf dieser Seite: F50, 400 Superamerica und Daytona Spider (Fotos: René Dargegen, Nathan Deremer, Robin Adams).



Der Ferrari 410 Sport Spider von 1955 erzielte fast 13 Millionen Dollar (11,8 Mio. Euro) und war damit das zweitteuerste Auto in Monterey (Foto: Theodore Pieper).



Im Jubiläumsjahr sehr gesucht waren offenbar gute 275-Modelle wie dieser 275 GTB/6C Alu (oben) oder der 275 GTB mit N.A.R.T.-Renngeschichte. Auf der Seite gegenüber oben der charmante mintgrüne F40 und unten der rund 2,5 Millionen Euro schwere 500 Mondial von 1954 (Fotos: Stephen Bauer, Robin Adams, REVS),





aus dem Jahr 1960, Chassis Nr. 1795 GT, das erste Exemplar dieses Typs und Show Car des Genfer Autosalons. Der Schätzwert lag mit 16 bis 18 Millionen Dollar sehr hoch, doch die Bieter zogen mit bis 15,5 Millionen, womit der Wagen am Ende 17,055 Millionen Dollar kostete (15,52 Mio. Euro). Teuer war auch der 410 Sport Spider von 1955, der für 12,985 Millionen Dollar einen neuen Besitzer fand. Für einen 250 GT LWB California Spider aus dem Jahr 1959 zahlte der neue Besitzer 5,615 Millionen Dollar, während ein F50 von 1995 für 5,505 Millionen Dollar versteigert wurde. Ein 400 Super-

america SWB Cabriolet von 1960 (5,4 Mio. Dollar), ein 275 GTB/4 N.A.R.T. Alloy von 1967 (5,285 Mio Dollar) und ein 275 GTB/6C Aluminium von 1966 (3,481 Mio Dollar) komplettierten das Septett der teuersten Ferrari. Auch ein Daytona Spider, ein 500 Mondial, ein 500 Superfast der Serie II sowie ein komplett pfefferminzgrün lackierter F40 („Minty Forty“) übersprangen in Monterey die Millionen-Euro-Hürde.



SCHROTT WIRD FLOTT

In ganz anderen Preisregionen wurden bei Rudi Kleins "Junkyard"-Versteigerung von RM/Sotheby's im Oktober eine Handvoll Ferrari gehandelt, wobei die erzielten Ergebnisse durchaus für hochgezogene Augenbrauen sorgten. Schließlich handelte es sich bei den auf einem Schrottplatz vor den Toren der Metropole Los Angeles angebotenen Autos mehrheitlich um bloße Fragmente oder bis zur Unkenntlichkeit verstümmelte Unfallopfer im Stadium fortgeschrittenen Verfalls.

Teilweise bis zur Unkenntlichkeit deformierte und völlig verrostete „Basket Cases“ erzielten in L.A. hohe Preise, wie dieser 365 GT 2+2 (rechts) und 330 GTC (Fotos: Robin Adams).



Der gebürtige Deutsche Rudi Klein hatte in Kalifornien ab den Sechzigerjahren eine Vielzahl von Automobilen und Ersatzteilen in teilweise desolatem Zustand zusammengetragen. Fast alles blieb über Jahrzehnte bis über seinen Tod im Jahr 2001 hinaus unberührt, neben vielen Porsche und Mercedes auch eine ganze Reihe

italienischer Klassiker. Da viele der 67 Autos seit Jahrzehnten komplett vom Markt verschwunden waren, spielte ihre Identität eine wichtige Rolle. Warum sonst hätte jemand für einen komplett zerfallenen Mercedes 300 SL Flügeltürer von 1956 mit Alu-Karosserie über 9 Millionen Dollar bezahlt?

Insgesamt fünf Ferrari bzw. Teilehaufen aus den sechziger und siebziger Jahren kamen bei der RM-Versteigerung unter den Hammer, wobei im einen oder anderen Fall die Chassisnummern komplett fehlten. Drei Lose brachten weniger ein

als erwartet, doch die ziemlich komplette Karosserie eines 365 GTC/4 von 1972 erzielte über 100.000 Dollar. Sicherlich hat der Concours-Sieg des patinierten Bugatti 59 in Pebble Beach eine gewisse Patina-Euphorie ausgelöst, aber was hier bei RM verkauft wurde, war wirklich größtenteils Schrott.



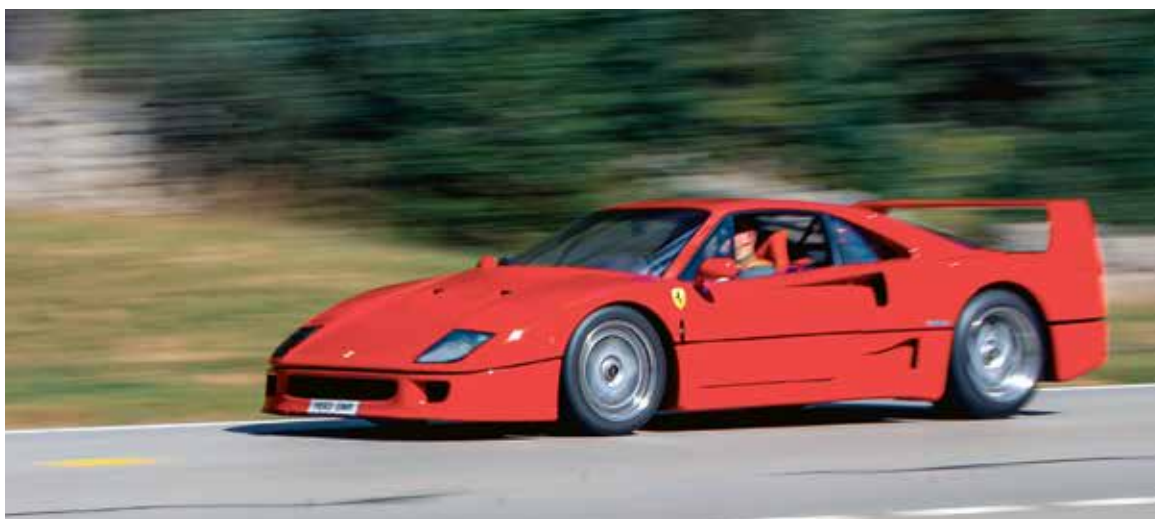
SUPERKLASSIKER NACH WIE VOR GEFRAGT

Seit bald 20 Jahren organisiert RM/Sotheby's (fast) jedes Jahr eine Versteigerung in London. Am 1. und 2. November 2024 ka-

Barber (ex-Bonhams), der den ersten Teil der Samstag-Auktion leitete, meinte dazu lakonisch: "ich habe schon Ferrari 250 GTO in kürzerer Zeit verkauft als diesen Helm".

Gemäß dem Schätzwert von 9 bis 11 Millionen Pfund hätte ein Jaguar XKSS von

Zu den Top Lots in London zählten der 250 GT Lusso (oben) und der ebenfalls linksgelenkte F40 mit nur 22.000 Kilometern auf der Uhr (Fotos: Tom Hains, Simon Gosselin).



men im Vorfeld des London to Brighton Run im Peninsula in London über 100 Automobilia und 61 Fahrzeuge im geschätzten Wert von 33,6 Millionen Pfund Sterling unter den Hammer. An Interessenten und Bietern fehlte es nicht, was man schon bei der beinahe epischen Bieterschlacht um einen alten Rennhelm, den einst Graham Hill beim Indy 500 getragen hatte, beobachten konnte. Fast eine Viertelstunde dauerte der Kampf um den Buco-Helm, bis schließlich bei 120.000 Pfund (deutlich über dem Schätzpreis) der Hammer fiel. Malcolm

1957 der teuerste Wagen der Versteigerung werden sollen. Aber bei 8 Millionen war Schluss, und dafür wollte der Einlieferer den Wagen offenbar nicht gehen lassen. Auch für einen Dino 246 GTS von 1973 war bereits bei 300.000 Pfund Schluss und für einen Daytona von 1971 wollten die Bieter nicht mehr als 380.000 Pfund anlegen.

Richtig teuer wurde dann ein F40 aus dem Jahr 1989, linksgelenkt und ohne Katalysator, der mit rund 22.000 gelaufenen Kilometern für fast zwei Millionen Pfund (2,35 Mio. Euro) verkauft wurde. Für den eben-



falls linksgelenkten 275 GTB aus dem Jahr 1965 zahlte der Meistbietende am Schluss 2,08 Millionen Euro, während ein weiterer linksgelenkter Ferrari, ein 250 GT Lusso von 1964, 1,365 Millionen Euro erzielte.

ES MUSS NICHT IMMER KAVIAR SEIN

Bei der RM/Sotheby's-Auktion in Dubai kamen am 1. Dezember 2024 neben einigen Luxusgegenständen und Modellautos auch 41 Automobile unter den Hammer, die im Schnitt 25 Jahre alt und auf insgesamt über 38 Millionen Dollar geschätzt

Der 275 GTB erzielte in London über zwei Millionen (oben). Dagegen wurden Dreiliter-Schätzchen in Dubai eher preiswert gehandelt (Fotos: Jack Howell, Alex Penfold).





Die besten Schnäppchen ließen sich ausgerechnet in der Luxus-Metropole Dubai machen. Nur der Testarossa Monospecchio erreichte sein Estimate (Fotos: Alex Penfold).

worden waren – pro Wagen also rund eine Million. Mit 15 Autos stellte Ferrari (inkl. Dino) mehr als ein Drittel der Fahrzeuge, 73 % davon konnten verkauft werden. Im Großen und Ganzen handelte es sich bei den teuersten Autos um Hypersportwagen neuester Prägung: Die zehn teuersten Wagen waren im Schnitt gerade einmal 16 Jahre alt. Ohne den Dino 246 GT von 1970, der für knapp 400.000 Dollar (378.813 Euro) einen neuen Besitzer fand, wäre das



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

Durchschnittsalter der Topseller noch viel niedriger ausgefallen.

Neben den teuren Super- und Hypersportwagen kamen auch einige Superklassiker und ein paar Exoten unter den Hammer. Der Testarossa Monospecchio von 1986 ließ sich für 207.575 Euro verkaufen, was seinem Schätzwert entsprach. Eine Reihe gepflegter 308/328-Modelle schnitt dagegen eher mittelpträchtig ab und erzielte Verkaufspreise zwischen 40.000 und 60.000 Euro. Da hätte sich die Reise in die Wüste für den einen oder anderen Ferrarista durchaus lohnen können. 🏎️



BEST OF SHOW

SALON PRIVÉ BLENHEIM PALACE

DER SALON PRIVÉ CONCOURS AM BLENHEIM PALACE BOT ALLES, WAS MAN SICH ALS FERRARISTA WÜNSCHT. NEUE UND ALTE GTO, SECHZIGJÄHRIGE 275, MODERNE HYPERCARS UND ETLICHE ÜBERRASCHUNGEN.

TEXT UND FOTOS: ANDREAS MEINIGER

Ein Ferrari 335 S wurde beim Salon Privé Concours im letzten September zum schönsten Auto gewählt. Dieser Werksrennwagen ist einer von sechs 315/335 S aus dem Jahr 1957 und gehört seit 2016 dem amerikanischen Sammler Brian Ross und wirkt doch wie ein Einzelstück. Zwar wurde die Karosserie wie die fünf anderen bei Scaglietti aus Aluminium hergestellt, doch im Vergleich mit den Geschwistern lassen sich einige Besonderheiten entdecken. Zum Beispiel, dass der Beifahrersitz sich nicht auf der gleichen Höhe wie der Fahrersitz befindet, sondern deutlich weiter vorne. Zwischen den Kotflügeln und der Motorhaube gibt es zwei Lufthutzen, der Vergaserbuckel auf der Motorhaube ist riesig, ebenso die Kühleröffnung. Die hinteren Kotflügel sind ebenfalls größer und haben erkennbar mehr Profil.

Technisch betrachtet gibt es außer den beiden Motorisierungen (3,8 bzw. 4 Liter) keine Unterschiede. Alle sechs Autos haben ein Chassis aus ovalen Stahlrohren, vorne doppelte Dreieckslenker mit Schraubenfedern, hinten eine DeDion-Achse mit Querblattfeder, und an allen vier Rädern hydraulische Houdaille-Stoßdämpfer. Beim 335 S hat der mit vier Nockenwellen bestückte Motor einen Hubraum von 4023 cm³, die Leistung wurde mit 390 PS angegeben – bei nur etwa 800 kg Gesamtgewicht. Die 335 S waren 1957 so ziemlich das

Schnellste, was sich auf der Erdoberfläche fortbewegte ... Schön und schnell – eine Kombination, die neben der eindrucksvollen Rennhistorie (2. Platz bei der Mille Miglia 1957 mit Wolfgang Graf Berghe von Trips) die Juroren des Salon Privé Concours überzeugte. Der 335 S gewann den Titel „Best of Show“!

DREI KLASSEN FERRARI

Beim Salon Privé Concours 2024 gab es insgesamt 14 Klassen, drei davon nur für Ferrari: „Super Icons of the Prancing Horse“, „Ferrari of the 1950s and '60s“ und „60th Anniversary of the Ferrari 275“ – die Verantwortlichen des Concours d'Elegance waren 2024 tatsächlich die einzigen Veranstalter, die das Jubiläum der Baureihe 275 auf dem Radar hatten!

In der Klasse 275 stellten sich fünf Ferrari den kritischen Augen der Juroren. Ein 275 GTB/C der ersten Serie, zwei 275 GTB Shortnose, ein 275 GTS und ein 275 GTB/4. Der Klassensieg ging an den seltenen 275 GTB/C. Das C steht für „Competizione“ und bedeutet Wettbewerb. Für Kunden mit Rennambitionen baute Ferrari 1965 zehn dieser GTB/C mit Karosserien aus Aluminium, 140 Liter fassenden Benzintanks, außenliegenden Tankdeckeln mit Schnellverschluss und drei zusätzlichen Entlüftungsöffnungen in den hinteren Kotflügeln. Der hier prämierte GTB/C hat keinerlei frühe Renngeschichte, star-



In der Tat „Best of Show“: Der 335 S von Brian Ross (USA) gewann am Blenheim Palace die begehrte Trophäe.



„Colors make Cars“:
Nach der Restaurierung
erstrahlt der
166 MM/53 von Lord
Anthony Bamford in
seiner ursprünglichen
Zweifarbblackierung.
Unten der 275
GTB/C, Siegerfahr-
zeug der Jubiläums-
kategorie „60 Jahre
275 GTB/GTS“.





Gleich zwei GTO auf einem Bild: Neben 3387GT von François Perrodo im Vordergrund stellte auch „Lokalmatador“ Sir Anthony Bamford seinen 64er GTO aus.

tete jedoch in den späten 1990er und den frühen 2000er Jahren unter anderem bei der Shell Ferrari Maserati Historic Challenge, bei der Le Mans Classic und auch bei der Tour Auto. Er präsentierte sich beim Concours im perfekten Zustand. Einen Ehrenpreis gab es für den 275 GTS, den Autohändler Joe Macari mitgebracht hatte: Das dunkelgrüne Cabriolet erhielt den Honorary Award für das „Best Open Car“. Auf der Rasenfläche des Blenheim Palace – nebenbei bemerkt Geburtsort von Winston Churchill und Schauplatz eines spektakulären Kunstraubs – standen noch zwei weitere 275: ein GTB Longnose und ein weiterer GTB/4.



Noch seltener als ohnehin schon: Der 288 GTO „Lightweight“ sparte eine Menge Gewicht durch den Wegfall von Radio und elektrischen Fensterhebern.



IN ALTEM GLANZ

In der Klasse „Ferrari of the 1950s and '60s“ war ein weiterer Anwärter für den Gesamtsieg zu sehen. Kein unbekanntes Auto, aber ein Besitzerwechsel im letzten Jahr und die daraus resultierende Restaurierung haben aus einem schönen einen wunderschönen Ferrari gemacht. Die Rede ist vom 166 MM/53 Spider Vignale mit der

Das kuriose „Ei“ der Marzotto-Brüder war der Liebling des Publikums. Die aerodynamische Leichtbau-Karosserie war ein Werk der Carrozzeria Fontana, aufgebaut auf einem 166-MM-Chassis.



Chassisnummer 0308M. Der Wagen gehörte von 1960 bis 2023 dem Engländer Bernard Worth – über 60 Jahre in einer Hand, das ist in der Ferrari-Welt eher selten. 2023 wurde der Spider von Gooding in London versteigert und blieb auf der Insel: Lord Anthony Bamford heißt der neue Besitzer. Clark & Carter verliehen dem rot nachlackierten Ferrari sein ursprüngliches Aussehen, und das Ergebnis ist eine Bestätigung für die Aussage „Colors Make Cars“: In Eierschale-Dunkelblau sieht der Vignale Spider fantastisch aus. In dieser Farbkombination war der 166 MM/53 1953 an seinen Erstbesitzer Porfirio Rubirosa ausgeliefert worden. Über Luigi Chinetti wurde der Wagen an Fernand Tavano weiterverkauft. Nächster Besitzer war die Garage Francorchamps in Belgien, und über ein paar weitere Stationen landete der Wagen 1960 bei Bernard Worth.

Der 166 MM/53 Vignale Spyder wurde Sieger der „Ferrari of the 1950s and '60s“. Weitere Fahrzeuge dieser Klasse waren der 166/212 MM „L'Uovo“, ein 400 Superamerica und ein 500 Superfast, der übrigens den Honorary Award für „Most Exceptional Coachwork“ mit nach Hause nehmen konnte.

BIG FIVE UND NOCH MEHR

Die „Supercar Icons of the Prancing Horses“ setzten sich zusammen aus einem 288 GTO, einem Testarossa und zwei F50. Ein F40 war angekündigt, jedoch nicht auf dem Rasen zu sehen. Wenig überraschend ging der Klassensieg an einen der beiden F50, die sich ja aktuell auf einem Höhenflug befinden. Mit einem unlängst erzielt-

ten Auktionsergebnis von 5,5 Millionen Dollar ist der F50 zur Zeit der wertvollste der „Big Five“ (288 GTO, F40, F50, Enzo und LaFerrari). Saim Kaid freute sich über den Klassensieg seines F50. Es war bereits sein zweiter Concours-Erfolg in diesem Jahr: Beim Cavallino Classic Modena wurde ihm die Siegestrophäe für „Best of Show Ferrari Classiche Certified“ überreicht.

Der andere F50 ging auch nicht ohne Trophäe nach Hause: Besitzer Paul Hogarth erhielt den Honorary Award für den Publikumsliebling. Sein F50 ist einer von acht in dem dunkleren „Rosso Barchetta“-Rot lackierten Exemplaren. Der angestretene 288 GTO wurde als „Lighweight“-Version beschrieben. Ich gebe zu, dass ich nachschauen musste, was es damit auf sich hat. Dieser GTO hat kein Radio und keine elektrische Fensterheber! In dieser Ausstattung wurden in der Tat nur 19 Exemplare bestellt.

BLUE COLLECTION

Die Organisatoren des Salon Privé bieten seit einigen Jahren Autos in einer ausgesuchten Farbe eine Plattform. Dieses Jahr

SALON PRIVÉ CONCOURS 2024

Modell	Chassisnummer	Besonderheiten
166/212 Uovo	024MB	ursprgl. eine 166 MM Barchetta, rekarossiert 1950
166MM'53	0308M	Sieger „Ferrari of the 1950s 60s“
335S	0674	„Best of Show“ Salon Privé 2024
400 Superfast	4679SA	Pininfarina Coupé Aerodinamico Serie 2
500 Superfast	8897SF	„Most Exceptional Coachwork“, Nr. 36 von 36
275 GTB	07009	
275 GTS	07331	„Best Open Car“
275 GTB/C	07641	Sieger „60 Anniversary of the 275“, Serie 1 Comp
275 GTB	07797	
275 GTB/4	09261	RHD
288 GTO	55687	Lightweight (ohne Radio und elektr. Fensterheber)
Testarossa	86939	1 von 438 RHD
F50	104770	Sieger „Super Icons – Prancing Horse“
F50	105772	„People's Choice“, 1 von 8 in Rosso Barchetta
250 GTO	3387GT	Blue Collection, François Perrodo
250 GTO	4339GT	Blue Collection, Anthony Bamford
250 GT SWB	2501GT	Blue Collection, François Perrodo
275 GTB/4		Blue Collection, Joe Macari (Händler)
512 BB	25571	Blue Collection, 1 von 6 RHD in Azzurro Metallizzato
F40	94647	Blue Collection, umlackiert in Azzurro Hyperion
812 GTS	262204	Blue Collection, Joe Macari (Händler)
812 Competizione	304374	Blue Collection, Joe Macari (Händler)
250 GT Coupé	1251GT	Bamford Modificata
330 GTC		Bamford Modificata
Bamford 275 GTS/4		Bamford Modificata (auf Ferrari 456)
400 GTO Spyder	28073	Bamford Modificata (auf Ferrari 400i)
400 GTO	37647	Bamford Modificata (auf Ferrari 400i)
330 GTC	09069	Aviva Private Clients Pavillon
F40	80785	Furlonger (Händler)
275 GTB	08391	Furlonger (Händler)
400 Superamerica	3559SA	Girardo & Co. (Händler)
365 GTB/4 Daytona	13537	Girardo & Co. (Händler)

war es die Farbe Blau, und der in Metallic-Blau lackierte 250 GTO von François Perrodo war natürlich ein Highlight des Salon Privé. Lord Bamford brachte nicht nur den 166 MM/53 mit, sondern stellte auch einen seiner beiden 250 GTO zur Schau. Der ist zwar eigentlich rot, hat aber eine 64er-Karosserie mit einem hellblauen Streifen in der Mitte. Blau genug, um ausgestellt zu werden.

Auf dem Areal der „Blue Collection“ standen noch weitere Überraschungen aus dem Hause Bamford. Der Lord hat einige Ferrari nach seinen Vorstellungen umbauen lassen, wobei die Spannbreite der Modifikationen von „eher harmlos“ bis „hat nichts mehr mit dem Original zu tun“ reicht. In die erste Kategorie fällt sein 330 GTC (Lüftungsschlitze auf der Motorhaube und Scheinwerfer mit Abdeckung). Bei seinem 250 GT Coupé findet sich ein wilder Mix aus Stilelementen verschiedener Ferrari-Modelle, der liegt irgendwo in der Mit-

te. Definitiv nichts mit Originalen zu tun haben seine sogenannten 400 GTO, zwei mit Fantasie-Karosserien bestückte 400i, davon einer als Cabriolet für die Urlaubszeit in Südfrankreich. Wie der Vater so der Sohn: George Bamford hat zwei Ferrari 456 im Stil des 275 GTS/4 NART Spyder umbauen lassen, die natürlich auf das Ferrari-Pferdchen auf der Motorhaube verzichten müssen. Einer der beiden 456 war beim Salon Privé ausgestellt. 

Lord Bamford ließ mehrere Ferrari nach eigenen Vorschlägen umbauen.



FINALE TRIONFALE

FINALI MONDIALI 2024

ZWEI JAHRE NACH DEM DEBÜT DES 499P KEHRTEN DIE FINALI MONDIALI NACH IMOLA ZURÜCK, WO EINE PARADE ZU EHREN DES ZWEIMALIGEN LE-MANS-SIEGERS DURCH DAS STADTZENTRUM DIE TIFOSI MOBILISIERTE, AN DAS AUTODROMO INTERNAZIONALE ENZO E DINO FERRARI ZU PILGERN.

TEXT: PETER BRAUN | FOTOS: HAN MARTENS



Der Triumphzug des erfolgreichen Langstreckensportlers mag ein Höhepunkt des stürmischen Oktoberwochenendes gewesen sein, doch im Programm der Finali Mondiali 2024 war es doch nur ein Programmpunkt unter vielen.

Bereits am Donnerstag, den 17.10., kämpften die Amateure der Trofeo Pirelli Am um den Europameisterschaftstitel. Unter teilweise widrigsten Wetterbedingungen setzte sich hier Claus Zibrandtsen (Formula Racing) durch, während in der semiprofessionellen Trofeo Pirelli der Regen einige Favoriten von der Strecke spülte, was Spannung für das Finale am Sonntag versprach. Giacomo Altoè (Emil Frey

Racing) fuhr am Samstag in seiner vorletzten Runde die schnellste Zeit und schlug Luca Ludwig (Mertel Motorsport) um nur 0,095 Sekunden. Für Startplatz drei qualifizierte sich Dylan Medler (The Collection), der am Vortag den Titel in der nordamerikanischen Challenge-Serie gewonnen hatte.

In der Coppa-Shell-Session am Samstag, die aufgrund des starken Regens häufig durch rote Flaggen unterbrochen wurde, konnte Ernst Kirchmayr (Kessel Racing) mit seiner Erfahrung punkten. Der Österreicher, Challenge-Weltmeister 2021, wurde neben John Dhillon (Graypaul Nottingham) von der Pole-Position starten. In der zweiten Reihe sollten zwei Fahrer aus der nordamerikanischen Serie stehen, Yahn Bernier (Ferrari



Widrige Wetterverhältnisse wirbelten die Klassements der Challenge-Rennserien tüchtig durcheinander. Unten die schnellen Gostner-Schwwestern Corinna (links) und Manuela sowie Henry Hassid, Europameister der Coppa Shell.



of Seattle) und Rey Acosta (The Collection). Sie hatten zuvor beide Rennen der letzten Runde der Meisterschaft gewonnen. Am selben Rennen würden auch die Fahrer der Klasse Trofeo Pirelli 488 teilnehmen, wobei Qwin Wietlisbach (CDP – D&C Racing) die schnellste Runde fuhr.





ri Budapest) den Weltmeistertitel in der „großen“ Trofeo Pirelli. Hinter ihm holte Roberto Perrina (Ferrari of Seattle), eine der Schlüsselfiguren in der nordamerikanischen Serie, den Vizetitel, während der hoch gehandelte Europameister Giacomo Altoè (Emil Frey Racing) sich mit dem dritten Platz begnügen musste. Der junge Italiener, der von der Pole-Position gestartet

TROFEO PIRELLI

Der starke Regen, der in der Mitte des Rennens einsetzte, machte den Kampf um die Weltmeistertitel in der Trofeo Pirelli und der Trofeo Pirelli Am noch intensiver und unvorhersehbarer, wobei die Strategie des Reifenwechsels eine entscheidende Rolle spielte. James Owen (Meridien Modena – Engstler) überquerte als Erster die Ziellinie unter Safety-Car-Bedingungen. Er gehörte zu den ersten, die während der Rennunterbrechung nach einer Kollision im Mittelfeld die Reifen wechselten und wurde mit dem Weltmeistertitel in der Trofeo Pirelli Am belohnt, vor Giammarco Marzialetti (Radicali Automobili – Sanasi Racing Team), der auch im Rennen auf dem zweiten Platz einlief. Auf der dritten Stufe des Klassenpodiums stand Ofir Levy (Ferrari of Silicon Valley). Mit dem dritten Platz im Rennen sicherte sich Bence Valint (Rossocorsa – Ferra-

Insgesamt beteiligten sich fünf Challenge-Rennserien (Europa, Großbritannien, USA, Japan und Australasien) an den Finali Mondiali, wobei einige in Imola noch ihre eigenen Champions ermittelten.



Richtig professionelle Renngeräte waren bei den Demonstrationsläufen des XX-Programms am Start, inklusive des neuen 499 Modificata. Die Fahrer der F1 Clienti ließen es bei nasser Strecke vorsichtig angehen – außer Fisichella, Beretta und Bertolini (ganz unten).

war, fiel während des Boxenstopps zurück und konnte seine Führung nicht wiederherstellen, weil das Safety Car die letzten Minuten des Rennens neutralisierte.

COPPA SHELL

Henry Hassid (Kessel Racing) fügte seinem Europameister- am Sonntag auch noch den Weltmeistertitel hinzu. Der Franzose, der von Platz sechs aus ins Rennen ging, legte einen brillanten Start hin und übernahm bald die Führung, die er bis zum vorzeitigen Rennabbruch durch



eine rote Flagge nicht mehr abgab. Andreas Ritzl (CDP – D&C Racing) belegte den zweiten Platz, und der von der Pole-Position gestartete Ernst Kirchmayr (Kessel Racing) komplettierte das Podium. Nach dem Gewinn beider Rennen der letzten europäischen Runde auf der Rennstrecke in der Romagna triumphierte Eric Cheung (Formula Racing) auch beim Fi-





Auch rennerprobte 499P waren in Imola zu sehen, dazu der erste F80 in freier Wildbahn (links) sowie viele interessante GT-Rennwagen im Club Competizioni GT und Club Sport Prototipi.

nale Mondiale und wurde Weltmeister der Coppa Shell Am. Hinter dem Kanadier, der von der Pole-Position startete, folgten Jan Sandmann (Kessel Racing) und Zois Skrimpias (Ineco – Reparto Corse RAM).

Im Finale Mondiale Trofeo Pirelli 488 holt der junge Qwin Wietlisbach (CDP – D&C Racing) den letzten Challenge-Meistertitel eines Ferrari 488, der ab nächstem Jahr nicht mehr startberechtigt sein wird. Zweiter wurde Sven Schömer (Ferrari Katowice), unglücklicher Dritter Fabrizio Fontana (Formula Racing), eigentlich der dominierende Fahrer der europäischen Saison.

GROSSES THEATER

Trotz des schlechten Wetters in der Emilia-Romagna waren über das Wochenende 33.000 Fans und Anhänger des Cavallino Rampante nach Imola gekommen. Auch abseits des Rennasphalts gab es jede Menge zu sehen und zu erleben. So wurde am Samstagabend der neue F80 vorgestellt, und im Fahrerlager gab es sämtliche Modelle aus den exklusiven Corse-Clienti-Programmen zu sehen. Dazu wurden die beiden Stars der Saison 2024, der 499P und der 296 GT3, live vorgeführt. Auf der Rennstrecke wurden die Autos aus dem XX-Programm, F1 Clienti, Sport Prototipi Clienti (mit dem 499 Modificata) und Club Competizioni GT von den über 120 Rennwagen der Ferrari Challenge begleitet.

Die Ferrari Show, der traditionelle Höhepunkt der Finali Mondiali, fand heuer



sowohl auf als auch neben der Rennstrecke statt. Zwei der drei 499P, die an der aktuellen WEC-Weltmeisterschaft teilnehmen, fuhren in einem Triumphzug durch das Stadtzentrum von Imola. Die Hypercars (Startnummer 50, gefahren von Nicklas Nielsen, Antonio Fuoco und Miguel Molina, und Startnummer 83 mit Yifei Ye) bahnten sich ihren Weg durch die Straßen, um auf die Rennstrecke zu gelangen.

Die Tifosi auf den Tribünen waren auch vom F80 begeistert und beklatschten die Auftritte des 296 GT3, der in diesem Jahr unter Daniel Serra bei den 24 Stunden von Daytona triumphiert hatte und des 296 GT3, der bei der Jubiläumsausgabe des 24-Stunden-Rennens von Spa mit Davide Rigon am Steuer den zweiten Platz belegte. Wie immer wurde der Auftritt der Formel-1-Monoposti der Scuderia Ferrari – zwei SF71H, gefahren von Giancarlo Fisichella und Andrea Bertolini, sowie ein SF21, gefahren von Olivier Beretta – mit begeistertem Applaus aufgenommen. Die Aufstellung auf der Hauptgeraden, an der auch Fahrzeuge des Club Competizioni GT, des XX-Programms, der Sport Prototipi Clienti und der F1 Clienti teilnahmen, wurde durch die Präsentation des Pokals der 24 Stunden von Le Mans 2024 mit internationalem Lorbeer verziert. Die siegreiche Mannschaft der Startnummer 50 – Antonio Fuoco, Miguel Molina und Nicklas Nielsen – war hierzu ebenso vertreten wie das Fahrertrio der Startnummer 51 – Alessandro Pier Guidi, James Calado und Antonio Giovinazzi.

Nächstes Jahr im Oktober werden die Finali Mondiali turnusgemäß wieder auf dem Circuito del Mugello vor den Toren der toskanischen Hauptstadt Florenz stattfinden. 



FERRARI CLUB DEUTSCHLAND

JAHRESTREFFEN 2025

ZU GAST IN HAMBURG



Mit den Ferrari zum Jahrestreffen ins Zentrum einer Großstadt? Nun ja, aber nicht irgendeiner! Mit 755 Quadratkilometern sollte der Stadtstaat der Hanse ausreichend Platz für 100 Ferrari bieten.

Hamburg ist die zweitgrößte Stadt Deutschlands mit über 1,9 Millionen Einwohnern. Außerdem ist ja allgemein bekannt, dass Hamburg viel zu bieten hat. Und schließlich war es nach Heiligendamm 2017 auch einmal wieder an der Zeit, dem Norden der Republik den Vorzug zu geben.

„Homebase“ des Events wird das 5-Sterne-Hotel Louis C. Jacob im Ortsteil Niensstedten sein. Das Hotel verdankt seinen Namen dem französischen Landschaftsgärtner Daniel Louis Jacques, der das Anwesen direkt an der Elbe 1791 kaufte und im Juli desselben Jahres erstmals als Beherbergungsbetrieb mit angeschlossener Weinstube öffnete. 1992 kaufte der Hamburger Unternehmer Horst Rahe das „alte Jacob“ und entwickelte es zu einem Luxus-hotel.

Die Anreise sollte ab Mittwoch, dem 18. Juni erfolgen, denn das Programm beginnt am Donnerstag früh mit einer Stadtführung, einem Lunch Break bei Ferrari Pens-

ke und einer Bootstour durch den Hafen. Abends geht es exklusiv ins „Waterkant“, wo Küchenchef Corey Mulsow in seiner Showküche kreative Gerichte mit intensiven Aromen zaubert.

Am Freitag, den 20. Juni, lockt eine große Ausfahrt durch das flächenmäßig zweitkleinste deutsche Bundesland Schleswig-Holstein, dem Land zwischen Nord- und Ostsee. Wahrlich toll zu fahrende Straßen warten auf dem Weg zum Mittagsstopp an der Nordsee, dem Lighthouse Büsum. Anschließend geht es mit brandneuen Gummistiefeln ins Watt, und Abendessen gibt es im Gestüt von FCD-Mitglied Herbert Ulonska, bei Live-Musik mit anschließenden Dressur- und Spring-Vorführungen.

Am Samstag, den 21. Juni, werden die Straßen des Hamburger Umlandes unter die Räder genommen, mit einer Mittagsrast bei Penske in Hamburg-Stapelfeld. Und am letzten Abend dieses Jahrestreffens begrüßt der FCD-Vorstand die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zum Gala-Dinner im Festsaal des Louis C. Jacob. Und als Höhepunkt winkt eine exklusive Vorstellung von Ben Hyven, „The Rockstar of Magic“ zum Abschluss des FCD-Jahrestreffens 2025. 



Hafen-City und Elbphilharmonie kennt ein jeder. Doch die Freie und Hansestadt Hamburg hat sicherlich noch viel mehr zu bieten. Die Mitglieder des FCD werden es erleben.





FERRARI CLUB AUSTRIA

JEDES ENDE IST EIN ANFANG

BAROCKE PRACHT BEIM
JAHRESABSCHLUSSTREFFEN IN LINZ

Es ist einer schönen Tradition geschuldet, den Saisonabschluss in schönem Rahmen zu feiern. Linz war als Ort des Treffens gewählt und mit den historischen Redoutensälen ein beeindruckender Gastraum gefunden, Ort rauschender Feste und 1861 Versammlungsort des ersten Landtages, somit Beginn der Demokratie in Oberösterreich.

Während der Pandemie 2020 wurden die Redoutensäle erneut als Sitzungsräumlichkeiten für den Landtag genutzt. Nur so konnte der Mindestabstand zwischen den Abgeordneten eingehalten werden, was im Sitzungssaal im Landhaus nicht gewährleistet wäre. Bei der FCA-Jahresabschlussfeier waren Abstände kein Thema mehr, im Gegenteil erwarteten mehr als 120 Gäste ein Zusammenrücken auf kommunikative Distanzen.

Vor der Abendveranstaltung fand sich Gelegenheit, die historische Altstadt der oberösterreichischen Donaumetropole mit kundigen Führern per pedes zu erkunden. Treffpunkt für alle war sodann das für den FCA exklusiv gemietete City-Kino. Profifilmer Walter Scheucher hat alle Clubevents des Jahres begleitet und die schönsten Ausschnitte zu einer 40-minütigen Retrospektive geschnitten.

Nach der Filmpräsentation als Warm-Up und einer vom Importeur Scuderia Gohm vorbereiteten Präsentation des Purosangue ging es einen Stock höher in den Spiegelsaal, wo beim Rätselbewerb die Fachkenntnisse historischer Details diverser Ferrari gefragt waren. Sieben auf Bildtafeln gedruckte Bildausschnitte zeigten

jeweils ein charakteristisches Design- oder Ausstattungsmerkmal eines historischen Fahrzeugs aus den Modellreihen 250, 275, 330, 365 und Dino.

Des Rätsels Lösungen zu finden gelang Norbert Frühling, Wolfgang Hader, Dieter Kerschbaumer und Bruno Mayer, sie alle erhielten beim Galadiner einen Preis überreicht. Die Abschlussfeier im Festsaal war auch Anlass und Gelegenheit, die fünf Bestplatzierten der clubinternen Regularity-Meisterschaft auszuzeichnen. Hermann Haslauer hat mit Wolfgang Terschl einmalige Trophäen nach dem Vorbild des Siegespreises der 24 h von Le Mans angefertigt. Die Wertung 2024 mit einem Sieg und zwei zweiten Plätzen gewonnen hat Werner Paulinz, auf den Plätzen folgten Fritz Müller, Dieter Kerschbaumer, Martin Oberndorfer und Martin Lang.

Um dem 200. Geburtstag des berühmten Linzer Sohnes Anton Bruckner gebührende Ehre zu erweisen, wurde das 4-gängige Galamenu musikalisch durch ein klassisches Quartett des UNIO begleitet, also des Universitätsorchesters der Johannes Kepler Universität unter der Leitung seines Obmanns Sebastian Poltschak.

Mit der von Streichinstrumenten kraftvoll intonierten italienischen Hymne „Fratelli d'Italia“, die wir bei den Siegerehrungen der Formel 1 nicht oft genug hören können, ging der Festabend erst in den frühen Morgenstunden zu Ende. Erfreut, dass der Abschluss des Jahres gleichbedeutend war mit dem Aufbruch in eine neue Saison, in ein Jahr mit Freunden und Ferrari! 

TEXT: WERNER PAULINZ | FOTOS: HANNES BAUER



Die Redoutensäle in Linz bildeten den würdigen Rahmen für die Jahresabschlussfeier, bei der es auch die Sieger der Ferrari Trophy 2024 zu ehren galt

Die offiziellen Grüße überbrachten Sebastian Scheibl von der Scuderia Gohm und Emanuel Klotz von Ferrari Central Europe



FERRARI OWNERS' CLUB SWITZERLAND

BESCHWINGTER JAHRESAUSKLANG

BEI FONDUE UND FETZIGEN RHYTHMEN

Können Ferraristi auch urgemütlich feiern? Reißen fetzige Rhythmen für einmal auch Tanzmuffel von ihren Bänken? Am Schlussabend im Eichberg Chäs-Chalet hoch über dem Hallwilersee ist heuer alles anders: «Urig statt Gala» lautete das Motto. Die ausgelassene, fröhliche Stimmung unter den 80 Teilnehmenden beflügelte alle. Begeistert wurde geklatscht, inbrünstig mitgesungen und ausgiebig getanzt. Das bekannte volkstümlich-rockige Duo von «ChueLee» spielte sich mit seinem Sound und Witz fulminant in die Gunst des Publikums.

Für einen bezaubernden Auftritt sorgten unsere Damen. Im perfekt passenden Dirndl – Eingeweihte wussten, auf welcher Seite man die Schleife an der Schürze richtig bindet – und das Haar geflochten, wirbelten sie über die Tanzfläche.

In einer launigen Ansprache hieß Raphael Weibel als FOCS-Präsident die zahlreich anwesenden Neumitglieder herzlich willkommen. Das vergangene Jahr war wiederum toll gelungen. Die charmante Atmosphäre und all die spannenden Anlässe zeichnen unseren Club auf einzigartige Weise aus – seit 52 Jahren!

Bei einem feinen Hausfondue mit Brot und Pellkartoffeln («Gschwellti») oder einem Raclette erlebten alle einen wunderbaren Jahresausklang – für einmal mit Hütten-Charme. Und ja – Ferraristi können urgemütlich feiern: ganz bestimmt im Ferrari Owners' Club Switzerland! 🇨🇭

TEXT: RAPHAEL WEIBEL |

FOTOS: HANS-PETER THOMA





«Urig statt Gala» – für einmal wird im FOCS ausgiebig getanzt und gesungen! Unsere Damen sorgen für einen feschen Auftritt im Dirndl. Jahresausklang mit Hütten-Charme.



GENTLEMEN, START YOUR COLLECTIONS!

Die Aktiveren unter den Herstellern feiner Miniaturmodelle präsentieren
eine Fülle interessanter Neuheiten.

VON DIETMAR RUDOLPH



Ein absoluter Leckerbissen von BBR ist der neue Dino 246 GTS im Großmaßstab 1:18.

Langjährige und gut sortierte Ferrari-Sammler haben mitunter Probleme zu entscheiden, welches neue Modell demnächst in der Vitrine platziert werden soll. Viele Mini-Ferraristi wenden sich bestimmten Themen zu. Neben den aktuellen Serienmodellen finden auch Exoten immer mehr Freunde, und sehr beliebt sind auch Sammlungen, die sich dem Rennsport widmen. Von den Formelwagen bis zu den Le-Mans-Teilnehmern spannt sich der Bogen, manche geben den Targa-Florio-Teilnehmern den Vorrang oder spezialisieren sich auf die Rennen in Übersee. Die Auswahl ist groß.

Neu bei BBR ist ein hervorragend gemachter Dino 246 GTS in 1:18, der mit bester Ausführung, einer exakten Linienführung und sehenswertem Innenraum punktet. Noch mehr Frischluft als der Dino Targa bietet ein 250 GT California SWB, der von Tecnomodel im Maßstab 1:18 in sechs Varianten angeboten wird. Neben den Farben Medium Grey, Azzurro, Rosso und Giallo sticht das Modell in Metallic Green heraus, das als einziger California über keine Abdeckung der Scheinwerfer verfügt. Mit 280 PS wagte sich ein weißer California 1960 unter der Bewerbung des N.A.R.T. auf die





Rennstrecke von Le Mans, doch nach 253 Runden musste das Team Bill Sturgis und Jo Schlesser mit defektem Motor aufgeben. Mit Lämpchen für die Startnummern, Fliegenabweiser auf der Haube und separatem Tankdeckel am Kofferraum beweist der Renn-California die präzise Arbeit des Tecnomodel-Teams.

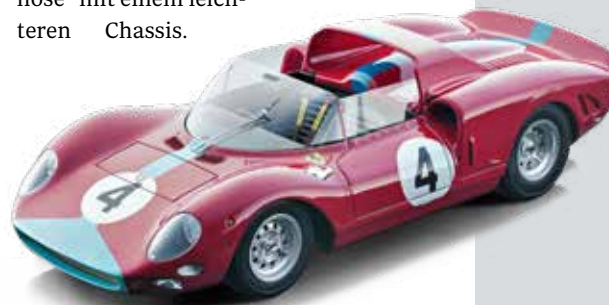
Mit dem 375MM Cunningham (#0372AM), der bei Tecnomodel als 375 Plus geführt wird, obwohl er statt der De-



Dion-Hinterachse eine Starrachse mit Längslenkern besaß, ist ein außergewöhnlicher Ferrari am Start. Er wurde in Briggs Cunninghams Werkstatt mit zusätzlichen Lufteinlässen an der Front und flüssigkeitsgekühlten Bremsen stark modifiziert. Mit großen Hoffnungen gingen Phil Walters und John Fitch 1954 in Le Mans ins Rennen, doch nach 120 Runden streikte das Getriebe.

Wie Le Mans war auch das 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring stets ein Publikumsmagnet erster Güte. Maranello Concessionaires ging 1965 mit einem Ferrari 275 P2 (#0826) und den Top-Fahrern Graham Hill und Jackie Stewart an den Start, doch Probleme mit der Elektrik zwangen zur Aufgabe. Stewart bezeichnete bei einem persönlichen Gespräch anlässlich der Villa d'Este den Ferrari zwar als „the worst car I've ever driven.“ Trotzdem verdient der 275 P2 einen Platz in jeder Sportwagen-Sammlung.

Wer sich mehr auf Ferrari-Formelrennwagen konzentriert, der findet bei Tecnomodel den Ferrari 156 F1 von 1962. Zum Großen Preis von Deutschland präsentierte sich der neue 156 F1 ohne „Shark-nose“ mit einem leichteren Chassis.



Trotz eines Aufgebots von vier Fahrern – Phil Hill, Ricardo Rodriguez, Lorenzo Bandini und Giancarlo Baghetti – konnte der neue Wagen nicht mithalten. Nach einem ebenfalls enttäuschenden Großen Preis von Italien (hier wurde Willi Mairesse Vierter) entschloss sich der Commendatore, die Saison 1962 vorzeitig zu beenden.



250 GT California SWB mit (oben) und ohne Renngeschichte, der glücklose 275 P2 in der Version vom 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring, der kuriose 375 MM von Briggs Cunningham und der 156 F1 1962 ohne Haifischmaul (alle Tecnomodel 1:18).

OHNE GTO GEHT ES NICHT

Nachdem CMC das Programm der GTO in 1:18 erfolgreich erweitert hat, will Kyosho sich natürlich nicht lumpen lassen und stellt drei GTO-Rennversionen vor, darunter der lindgrüne GTO mit der Chassisnummer 3505GT, der 1962 die Goodwood Tourist Trophy gewann. Neben diesem rechtsgelenkten Modell befindet sich der metallic-blaue GTO des N.A.R.T. (#3387GT) im Kyosho-Angebot – Phil Hill bei den 12h von Sebring 1962, zweiter Platz hinter dem 250 TRI/61 der Scuderia Serenissima Repubblica Venezia. Dritter im Bunde ist der GTO mit der Fgst.-Nr. 4219GT, der im Februar 1963 von Mamie Spears Reynolds bei Luigi Chinetti gekauft wurde. Die ver-

Zum Preis von über 1200 Euro bietet Amalgam ein „Kerbside“-Modell, also ohne zu öffnende Türen und Hauben, in frisch überarbeiteter Auflage an, wobei der GTO von Ralph Lauren (#3987GT) Sieger der 1000 km von Paris 1962 unter Pedro und Ricardo Rodriguez als Vorlage diente.

KEINE PAUSE BEI MODELLEN IN 1:43

Im beliebten Sammlermaßstab überrascht die außerordentlich hohe Zahl der



Gute Qualität zu vernünftigen Preisen von Kyosho: Gleich drei Varianten des 250 GTO erfreuen das Sammlerherz.

mögende Dame nahm über Chinetti Kontakt zu Pedro Rodriguez auf, der prompt das Dreistunden-Rennen in Daytona gewann. Heute befindet sich der GTO mit dunkelblauer Lackierung im Besitz von Brandon Wang. Die Kyosho-Modelle sind gut detailliert, doch zeigt sich ein deutlicher Unterschied zu den doppelt so teuren CMC-Modellen.





Novitäten. Bei Brumm gibt es 2025 neben einem Update des Siegerwagens von Jacky Ickx im GP von Frankreich 1968 eine ganze Reihe verschiedener 312-F1-Wagen mit 60°-V12 aus der Saison 1969 und 180°-V-Motor von 1970.

Aus den insgesamt zehn Modellen sticht der durch einen Brand stark beschädigte Wagen von Ickx im spanischen Grand Prix 1970 heraus. Jackie Oliver hatte nach einem Achsschenkelbruch mit seinem BRM den Ferrari gerammt und den Tank aufgerissen. Im Nu standen beide Wagen in Flammen. Während Oliver sich schnell aus seinen BRM retten konnte, entstieg Ickx seinem Wrack als lebende Fackel und erlitt schwere Verbrennungen an Armen und Beinen. Zwei weitere 312B, gefahren von Jacky Ickx und Ignazio Giunti beim Großen Preis von Belgien, dokumentieren die Saison 1970, die erst in der zweiten Hälfte zu einer Erfolgsgeschichte werden sollte. Drei Modelle des Vorgängers aus der Saison 1969 – Tipo

312/69 mit 60°-V12, jedoch ohne Spaghetti-Auspuff – stehen für eine enttäuschende Bilanz der Scuderia, die insgesamt nur sieben Punkte in der Konstrukteurswertung erzielen konnte. Die Brumm-Modelle vermitteln mit Piloten im Cockpit und kleinen Feinheiten wie z.B. dem Sonnenschirm über Jacky Ickx beim GP von Frankreich echte Rennatmosphäre und sind sehr exakte Miniaturen.

Auch bei Looksmart widmet man sich inzwischen auch den tragischen Helden des Rennsports. Das N.A.R.T. startete im Februar 1965 bei den 2000 km von Daytona mit dem Ferrari 330 P2 (#0826) vom ersten Startplatz, doch ein Achsschaden zwang das Team Surtees/Pedro Rodriguez zur Aufgabe. Die Scuderia Filipinetti schickte mit Willy Mairesse und Herbie Mül-

Eindrucksvolles Kerbside-Modell des GTO in 1:18 von Amalgam (oben), Fast die komplette Entwicklungs- und Renngeschichte der Baureihe 312 zeigt Brumm, inklusive des etwas makabren Wracks von Jacky Ickx beim GP von Spanien 1970.





Looksmart huldigt den P-Prototypen und dem 308 GTB Rally, Autocult bringt den 365 P Tre Posti.

liano Michelotto in Padua vorbereitet. Vorbild des hier abgebildeten Looksmart-Modells ist der 308 GTB Gr. IV der Rallye Monte Carlo 1982 (#21071), die leider für das Team nach einem Unfall bei der Wertungsprüfung Sechs am Col des Garcinets endete.

Für die Liebhaber von Exoten wurde von Autocult für das Ravensberger Handelskontor in der „Masterpiece“-Serie der

ler 1966 zwei erfahrene Kämpfer mit dem Ferrari 365 P2 (#0832) nach Le Mans, doch nach 166 Runden hatte das Getriebe Zahn-ausfall.

Looksmart-Modelle zeichnen sich durch ihre hervorragende Qualität aus, und dank der Rennsportbegeisterung des CEO Egidio Reali kommen neben allen aktuellen Ferrari auch historische Modelle ins Looksmart-Programm. Eine Rarität sind Rallye-Modelle, doch Looksmart hat einige Ferrari 308 GTB Gruppe 4 angekündigt. Alle 15 Autos, davon elf Gruppe IV und vier Gruppe B, wurden einst bei Giu-



Ferrari 365 P Tre Posti aufgelegt. Die kühne Pininfarina-Studie vom Pariser Salon 1966 hat drei Sitze nebeneinander, wobei der Fahrer die mittlere Position einnimmt. Die Basis des Prototypen war der Rennsportwagen 365 P, der als Berlinetta Speciale mit der Fahrgestellnummer 08815 als erster straßenzugelassener Ferrari mit V12-Mittelmotor Automobilgeschichte schrieb. Initiator für die zwei Sportwagen war Fiat-Chef Gianni Agnelli, der nach ersten Testfahrten einen Edelstahl-Heckspoiler montieren ließ. Das Modell ist mit seiner ursprünglichen





Der 250 GT Sperimentale von Tecnomodel in 1:43.

silbernen Lackierung und in seinem vorübergehenden rotem Outfit erhältlich. Autocult unter der Ägide von Thomas Roschmann hat hier ein echtes „Masterpiece“ geschaffen, neben der exakten Form und der Toplackierung begeistert der Blick durch das Glasdach in den Innenraum.

In kurzer Zeit hat Tecnomodel eine umfangreiche Serie von Modellen im Maßstab 1:43 auf die Räder gestellt. So dürfen sich die Sammler auf den Ferrari 250 GT Sperimentale (#2643) freuen, der gleich in sieben Versionen an den Start geht. Obwohl als rares BBR-Modell oder als Klassiker von Bang und Altaya noch erhältlich, sind die sehr gut gelungenen neuen Modelle von Tecnomodel eine gute Wahl. Wir zeigen hier die Rennwagen von Le Mans 1962 (Scuderia Bear, Ed Hugus/George Reed) und den Sperimentale von Stirling Moss vom Daytona Continental 1962. Die Modelle bestechen mit sehr gelungener Wiedergabe der Form und detaillierter Umsetzung; so fehlt auch nicht der dritte Scheibenwischer.

PLATZ IST IN DER KLEINSTEN VITRINE

Bei Tarmac Works sind Mini-Modelle des Ferrari 458 GT3 und des Ferrari F40 schon länger erhältlich, der Ferrari F355 soll bald das Programm erweitern. Die Preziosen

im Kleinmaßstab 1:64 stammen aus der Werkstatt von Premium & Collectibles Trading, bekannt für die ixo-Modelle.

Vom Ferrari F355 wurden die Challenge-Modellvarianten Präsentation, Macau Super Car Race 1994 (Sieger Charles Kwan) und der von Shell unterstützte F355 von Peter Andersen von 1999 angekündigt. Der F40 ist mit drei bekannten Le-Mans-Teilnehmern gut vertreten. Unter dem Sponsoring von totip startete 1994 Strandell/Obermaier Racing mit dem Team Olofsson/Angelastri/Della Noce, doch eine streikende Elektrik zwang zur Aufgabe. Im folgenden Jahr kam Pilot Aldix Racing mit einem Michelotto-Auto für Ferté/Thèvenin/Palau in Le Mans auf Platz 12, der F40 vom Team Enna S.R.L. mit Olofsson/Della Noce/Oota fiel wegen Getriebebeschadens aus.

Das Campionato Italiano GT ist mit dem Sieger von 1993, Marco Brand, und dem Michelotto-F40 von Pierre Alexandre Popoff aus der Meisterschaft von 1992 vertreten, der als Freund von Enzo Ferrari seinen F40 mit Straßenzulassung 1990 selbst im Werk abgeholt hatte. Alle Minis beeindrucken mit gekonnter Umsetzung der Bedruckungen und originalgetreuen Felgen. Man darf gespannt sein, welche Ferrari-Miniaturen in 1:64 zukünftig aufgelegt werden. 



Eine ganze Armada von GT-Ferrari aus den 1990ern von Tarmac im Maßstab 1:64.

VORSCHAU

AUSGABE 2-2025 ERSCHEINT AM 22. 05. 2025

ANZEIGENSCHLUSS IST DER 14. 04. 2025

Kaum zu glauben, aber wenn die nächste Ausgabe an die Kioske kommt oder in Ihren Briefkasten flattert, wird es draußen warm sein, wahrscheinlich sogar sonnig, und das Dream Team der Scuderia, Charles Leclerc und Lewis Hamilton, liegt nach sieben Grands Prix in der Fahrerwertung komfortabel auf den vorderen Plätzen. Natürlich soll auch der Rest des Magazins die wohlige Atmosphäre des Frühsommers verströmen, weshalb wir eine kleine Reisegeschichte einbauen werden: Mit dem 365 GT4 2+2 ans Meer, genauer gesagt nach Biarritz an die französische Atlantikküste, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht völlig überlaufen ist. Welche aktuellen Ferrari-Modelle sich für eine vertiefte Analyse mit Fahrbericht anbieten, stand bei unserem Redaktionsschluss noch nicht fest. Der 308 GTB feiert dieses Jahr seinen 50. Geburtstag und soll entsprechend gewürdigt werden. Vielleicht klappt das ja fürs nächste Heft. Wenn nicht, haben wir auch einige interessante Features in der Hinterhand, wie zum Beispiel die beiden Ferrari Mondial, die – umgebaut nach Renn-Reglement – die 24 Stunden von Spa Francorchamps 1989 bestritten. Und in Neuseeland sind Bilder und Dokumente aufgetaucht, die die abenteuerliche Geschichte von Phil Hills Siegerwagen von Monza 1960 dokumentieren. Der 246 F1 war nach der Saison – noch in Maranello – mit einem Testarossa-V12 ausgestattet worden, wurde später von seinem neuseeländischen Besitzer mit einer kruden GT-Karosserie (!) versehen und erst in den achtziger Jahren wieder in seinen Urzustand versetzt – mit 2,4-Liter-Dino-V6. Sie sehen: Die Ferrari-Geschichte ist noch lange nicht auserzählt! 



FOTO: JORIS CLERC

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. Wolfgang Hörner, Lilo u. Henry T. Kistler, Thomas Kunert („Kuni“), Andreas Meiniger, Arnaud Meunier, Roman Rätzke, Vincenzo Romeo, Dietmar Rudolph, Gregor Schulz, Markus Siebenmorgen, Marco Vitali (†), Thomas Wirth, Mateusz 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 2025.

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** 
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

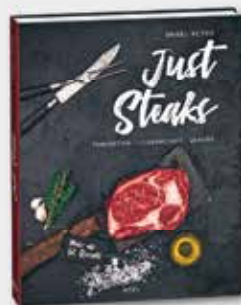
- Wunschprämie* ohne Zuzahlung
- fast 10 % gegenüber dem Einzelkauf sparen
- versandkostenfreie Lieferung**
- Sie erhalten Ihre Ausgabe vor dem offiziellen Verkaufsstart***
- keine Ausgabe verpassen
- nach Ablauf des ersten bzw. zweiten Abo-Jahres jederzeit zur nächst erreichbaren Ausgabe kündbar

**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 ($\pm 10\%$)
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