AUSGABE 2-2024 # 133

MARANELLO WORLD

MARANELLO WORLD

DAS MAGAZIN FÜR FERRARISTI

MEHR ALS **30 JAHRE** FERRARI KOMPETENZ

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

FERRARI GTO
DER URVATER ALLER SUPERCARS FEIERT SEINEN 40. GEBURTSTAG

TRAUMSTRASSEN
MIT DEM FERRARI IN DIE FRANZÖSISCHEN SEEALPEN

250 GT CABRIOLET
DIE STILIKONE DER SECHZIGER JAHRE BRACHTE GLAMOUR IN DIE MODELLPALETTE

FERRARI-ON DISPLAY
BEDEUTENDE FERRARI HAUTNAH ERLEBEN IN MODENA UND MARANELLO

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 Herstellergarantie 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,

nach dem überraschenden Doppelsieg der Formel-1-Piloten beim Großen Preis von Australien Ende März schien sich am vorletzten April-Wochenende der nächste Ferrari-Sensationserfolg anzubahnen. Im Qualifying zum WEC-6-Stunden-Rennen in Imola okkupierten die drei angetretenen Ferrari 499P die drei ersten Startplätze! Le-Mans-Held Antonio Fuoco stellte den Werks-Ferrari mit der Startnummer 50 auf die Pole Position, Alessandro Pier Guidi sicherte dem zweiten Werkswagen (#51) Platz 3. Dazwischen hatte sich Academy-Junior Robert Shwartzman mit dem gelb lackierten, privat eingesetzten 499P gedrängelt.

Nach dem eher durchwachsenen Auftaktrennen in der Wüste von Katar sechs Wochen zuvor dominierten die drei von AF Corse eingesetzten Ferrari-Hypercars auf dem engen und kurvenreichen Kurs in der Emilia-Romagna die Konkurrenz scheinbar nach Belieben. Die ersten vier Stunden sah es nach einem Heimspiel mit Dreifach-Podium aus, doch dann kam der Regen und ein Temperatursturz von über 20 Grad. Ferrari wollte den vermeintlichen kurzen Schauer auf Slicks durchstehen, doch die Niederschläge wurden immer heftiger, und als die beiden roten Werksrenner und der gelbe Privatwagen endlich an die Boxen geholt wurden, war die Konkurrenz – beide Toyota und beide Penkse-Porsche – längst vorbeigezogen. Fuoco gelang es buchstäblich in der letzten Runde, den 499P mit der Startnummer 50 auf Platz vier zurückzurunden, doch das Podium blieb außer Reichweite. Der zweite Werkswagen wurde als Siebter gewertet, der private 499P kam als Achter ins Ziel.

An der Performance des Le-Mans-Siegers besteht inzwischen kein Zweifel mehr, doch wie schon in Katar leistet sich das von dem Rennstall AF Corse betreute und Strategen aus Maranello geführte „Werksteam“ unterm Strich zu viele Patzer. Das hybride Modell hat sicherlich seine Vorteile, beinhaltet aber auch besondere Herausforderungen. Und natürlich ist es eine Mammutaufgabe, sowohl in der Formel 1 als auch im internationalen Langstrecken-Rennsport auf Weltmeisterniveau anzutreten.

Wir drücken dem Sportwagenteam die Daumen, dass die Wiederbelebung des Doppel-Engagements nach fünfzig Jahren Pause nicht wegen Kleinigkeiten in Frage gestellt wird.

Con saluti cordialissimi

Franz-Christoph Heel

BESUCHEN SIE UNS ...

www.maranello-world.de

maranelloworld

2-2024

INHALT

6 NEWS & SZENE
Nachrichten rund ums Cavallino.

10 MESSESAISON
Saisonstart in Maastricht, Techno-Classica und die beste Rétromobile aller Zeiten.

20 SONDERAUSSTELLUNG
Historisch wertvolle Ferrari im Nationalen Automuseum in Dietzhölztal-Ewersbach.

28 FORMEL 1
Mit einem Doppelsieg startete die Scuderia eindrucksvoll in die neue Saison. Der SF-24 im Detail. Portrait des neuen Shooting Stars Ollie Bearman.

38 TRAUMSTRASSEN
Fahren wie Gott in Frankreich: Mit dem Ferrari in die Gorges de Daluis in den Seealpen.

46 DIE GESCHICHTE DES O
Eigentlich heißt er gar nicht 288 GTO, sondern nur Ferrari GTO. Er war der Wegbereiter einer ganzen Generation von Ferrari-Supercars und feiert 2024 seinen 40. Geburtstag. Eine Hommage.

58 AUKTIONEN
Bei den Frühjahrsauktionen in Paris, Amelia Island und Miami ging es nicht nur um Rekorde. Interessanter waren die Ergebnisse authentischer Youngtimer.

64 250 GT CABRIOLET S2
Der Sommer kann kommen: Die Stilikone der sechziger Jahre machte den heiseren Klang des V12-Rennmotors salonfähig.

76 MUSEI FERRARI
Kurator Michele Pignatti-Morano gewährt uns einen Blick hinter die Kulissen der beiden Ferrari-Museen in Modena und Maranello.

84 CLUBSZENE
Aktivitäten der Ferrari-Clubs in Deutschland, Österreich, der Schweiz und Schweden.

92 MODELLISMO
Exklusiver Bericht von der Nürnberger Spielwarenmesse mit jeder Menge Neuheiten in allen Maßstäben - von ganz groß bis ganz klein.

Investieren wie im Family-Office. Auch ohne Family und ohne Office.

Egal, ob Sie Ihr Vermögen kurzfristig schützen oder langfristig ausbauen möchten: LIQID bietet Ihnen ein modernes Wealth Management auf Family-Office-Niveau.

Individuell, bankenunabhängig und preisgekrönt.
Ab 100.000 Euro: **www.liqid.de/maranello-world**

Kapitalanlagen bergen Risiken.

LIQID
Join the smart money.

Informationen zu den Siegeln unter www.liqid.de/awards

LESERFORUM

FERRARI – DER FILM

Vielen Dank für den informativen Artikel über den mit Spannung erwarteten Film, den ich bislang vergeblich in den Kinoprogrammen gesucht hatte. Ein meisterhaftes Epos, das nicht zuletzt wegen der akribisch detailgetreuen Ausstattung sehr nahe an der Geschichte bleibt. Für manchen sicherlich ein bisschen viel „cherchez la femme", aber wer vermag heute noch die persönlichen Lebensumstände des Commendatore Ende der 1950er Jahre richtig einzuschätzen?

Manfred Weibel, Donaueschingen

Dieses Licht! Der singende Ton des Lancia-V8 auf dem Aerodromo von Modena! Die berühmten Namen! Die Autos auf den Straßen! Die Frisuren! Die Kleider! Die Wohnungseinrichtungen! Ein sensationeller Historienfilm, nicht nur für Ferrari-Fans!

Dominic Ragert, per E-Mail

SPEED CANVAS **F40**

Das große Halbrelief eines F40 aus über 12.000 LEGO-Steinen zog die Zuschauer der Techno-Classica magisch an. Der Künstler Björn Martensson nennt das Format augenzwinkernd „2.5D". „Ich hätte nie gedacht, dass ich ein Mensch bin, der sich hinsetzen und über 12.000 LEGO-Steine mit obsessiver Detailgenauigkeit zusammenfügen kann. Es stellte sich heraus, dass ich es bin." Martensson bietet den F40 in einer Auflage von 40 handsignierten Exemplaren zum Preis von 3820 Euro an. 10 % der Einnahmen gehen an die Kinderhilfsorganisation Sterntaler e. V. Mehr Info unter **www.artensson.de.**

ELEKTRISCH – UND

KEIN BISSCHEN LEISE

Das erste Elektrofahrzeug von Ferrari soll Ende 2025 auf den Markt kommen. Während die meisten technischen Daten des Elektroautos noch unter Verschluss gehalten werden, versicherte Ferrari-CEO Benedetto Vigna dem amerikanischen TV-Sender CNBC seinen Kunden und anderen Autoenthusiasten, dass das neue Elektroauto sein einzigartiges Fahrgefühl nicht verlieren wird. Vigna betonte, dass „Elektroautos nicht lautlos sind" und sagte, er sei zuversichtlich, dass das Unternehmen ein besonderes Fahrerlebnis bieten werde, indem es die Technologie „auf einzigartige Weise" nutze.

„Jeder Ferrari ist einzigartig. Wenn wir einen Ferrari bauen, achten wir auf die Leistung, das Design, die Fahreigenschaften und die Nachhaltigkeit", sagte er und fügte hinzu: „Wenn man die Technologie kennt, weiß man, dass man auch mit Elektroautos eine Menge machen kann. Wenn wir über Luxusautos wie unsere Autos sprechen, geht es uns um die Emotionen, die wir unseren Kunden vermitteln können, also nicht um funktionale Fortbewegungsmittel wie andere Elektroautos, die man auf der Straße sieht. Wir haben keinen Zweifel daran, dass wir unseren Kunden ein einzigartiges Erlebnis bieten können, weil wir die Technologie auf einzigartige Weise nutzen können. Das ist es schließlich, was unser Unternehmen von Anfang an getan hat."

CARSPOTTER **AWARDS**

In der Motorworld Region Stuttgart in Böblingen wurden im Februar die schönsten Fotos rund um das Thema Automobil prämiert. Die Carspotter aus Deutschland und der Schweiz haben es der Jury nicht leicht gemacht, die aus über 200 eingereichten Fotografien auswählen musste. Mit der dynamischen Aufnahme von einem Ferrari LaFerrari belegt Aleksandr Pedanian aus Stuttgart den ersten Platz, gefolgt von Florian Kellermann aus Böblingen, der einen McLaren Artura bei Nacht in Szene gesetzt hat. Den dritten Rang erreicht Noel Simert aus Korntal-Münchingen mit einem Ferrari Roma als Motiv. Die drei talentierten Carspotter haben mit ihren einzigartigen Perspektiven beeindruckende Bilder geschaffen, so das Urteil der Jury, der renommierten Film- und Fotoproduktionsfirma BlueDeltaFilms aus Stuttgart.

SUPERPOWER

41 JAHRE ERFAHRUNG MIT FERRARI-TEILEN

GRÖSSTER UNABHÄNGIGER LIEFERANT FÜR FERRARI-TEILE

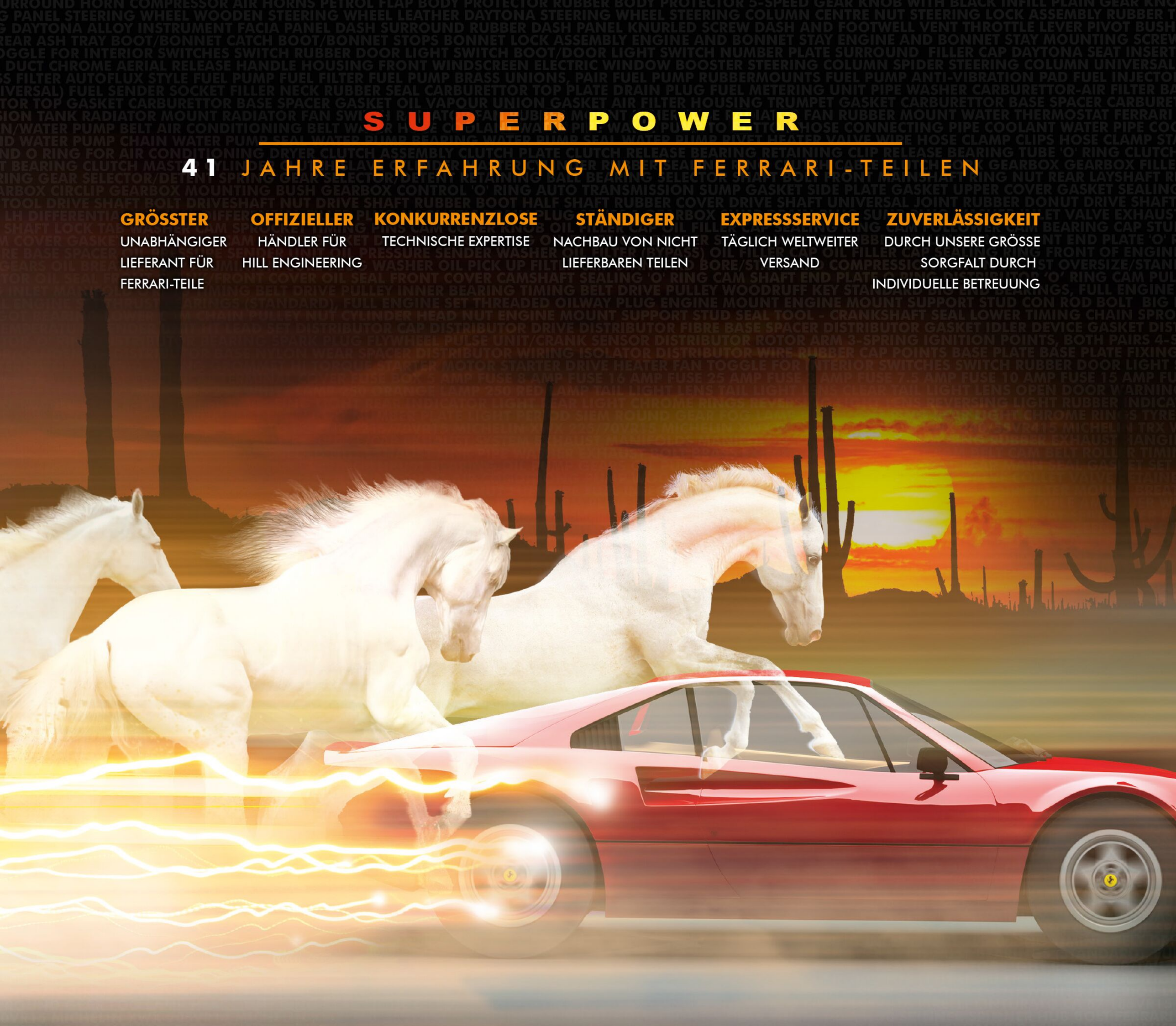
OFFIZIELLER HÄNDLER FÜR HILL ENGINEERING

KONKURRENZLOSE TECHNISCHE EXPERTISE

STÄNDIGER NACHBAU VON NICHT LIEFERBAREN TEILEN

EXPRESSSERVICE TÄGLICH WELTWEITER VERSAND

ZUVERLÄSSIGKEIT DURCH UNSERE GRÖSSE SORGFALT DURCH INDIVIDUELLE BETREUUNG



FERRARI PARTS SPECIALIST

SUPERFORMANCE

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

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

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

HILL ENGINEERING

WIR LIEFERN TEILE IN DIE GANZE WELT

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

WIR BEWAHREN DEN KLASSISCHEN FERRARI SPIRIT

JEAN-LOUIS BEZEMER

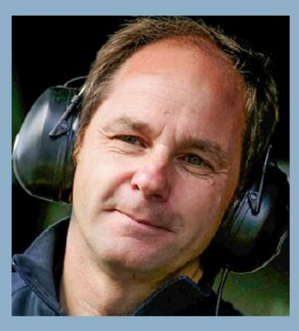
01.02.1940 - 04.04.2024

Nach schwerer Krankheit verstarb Anfang April der Ferrari-Historiker Jean-Louis Bezemer in seiner niederländischen Heimat Gelderland. Sein legendäres Archiv von über 150.000 Positionen, darunter 75.000 Fotos, 1300 Bücher und unzählige Zeitschriften, konnte der passionierte Sammler und Archivar glücklicherweise noch zu Lebzeiten in kundige Hände übergeben, die diesen Schatz wohl zu bewahren wissen. Seinen persönlichen Platz in der europäischen Ferrari-Szene wird indes niemand einnehmen können. Wir werden den sachkundigen Experten und Juror zahlreicher Concours-Veranstaltungen sehr vermissen.

MARCO VITALI

27.12.1961 – 28.02.2024

Mit großer Bestürzung mussten wir Anfang März vom überraschenden Tod unseres langjährigen italienischen Mitarbeiters Marco Vitali erfahren.
Marco war vor über zwanzig Jahren zu unserem Redaktionsteam gestoßen – als Experte für handgefertigte Miniaturmodelle. Sein Talent für die Fotografie führte ihn bald an die Rennstrecken Europas, wo er in unserem Auftrag die Ferrari Challenge Europe verfolgte und bis zuletzt stets ein opulet bebildertes Jahrbuch produzierte. Er begleitete als Teamfotograf den Aufstieg von AF Corse zur „inoffiziellen“ Ferrari-Werksmannschaft für Gran Turismo und Langstrecken-WM und engagierte sich für verschiedene Medien in der WEC-Szene. Seine Liebe galt dabei stets den Ferrari auf und neben der Strecke, und mit den Protagonisten der italienischen Szene pflegte er ein inniges Verhältnis.
Der überraschende Tod des Freundes reißt eine große Lücke in unsere kleine Welt.



WIEDERSEHEN
NACH FAST **30 JAHREN**

Anfang März ist Gerhard Bergers privater F512 M wieder aufgetaucht, der im Umfeld des Großen Preises von San Marino 1995 aus dem Fahrerlager gestohlen worden war. Die Londoner Metropolitan Police stellte den Mittelmotor-V12 sicher, um eine erneute Ausfuhr zu verhindern: Den Recherchen zufolge war der Ferrari seinerzeit unmittelbar nach dem Diebstahl in Imola nach Japan verschifft worden – zusammen mit dem ebenfalls gestohlenen Wagen von Jean Alesi, von dem bislang allerdings noch jede Spur fehlt. Bergers Ferrari war den Fahndern ins Netz gegangen, als ein US-Händler vor dem beabsichtigten Kauf eine Anfrage in Maranello stellte, ob die Fahrgestellnummer als gestohlen notiert war. Der Zugriff erfolgte in England bei dem Vermittler des Wagens.

HAPPY FEW RACING™

PRESENTS

Padre Figlio®

FATHER + SON + FERRARI

A LIFE-TIME PARENTHESIS BETWEEN FATHERS AND SONS

PROVENCE (FRANCE)
SEPTEMBER 13-15, 2024

APPLY NOW!

INFORMATION + APPLICATION
www.HappyFewRacing.com

PADREFIGLIA®

FATHERS AND DAUGHTERS
JUNE 21-23, 2024

INTERCLASSICS MAASTRICHT

SAISONSTART

MEHR ALS 35.000 OLDTIMER-ENTHUSIASTEN BESCHERTEN DER 29. INTERCLASSICS IN MAASTRICHT ANFANG JANUAR 2024 EINEN NEUEN BESUCHERREKORD.

Der Schwerpunkt des Ferrari-Angebots in Maastricht lag auf nutzbaren und alltagstaglichen Neo-Klassikern. Hochpreisiges wie der Daytona bildete eher die Ausnahme.

Achtundsiebzig Jahre ist nicht unbedingt das Alter, in dem man sich einen Supersportwagen zulegt. Angelo Berlusconi aus Monza dachte da anders und kaufte im Juni 1970 bei Crepaldi in Mailand einen fabrikneuen Ferrari Daytona. Das weiße Coupé mit Plexiglasfront und der Fahrgestellnummer 13439 blieb die folgenden Jahrzehnte in Italien, wurde irgendwann rot lackiert und befindet sich ansonsten in einem hervorragenden Originalzustand. Preis bei Historic Motoring aus Holland: 795.000 Euro.

Highlight des Stands der Gallery Aaldering war der Dino 246 GT in Blu Sera Metallizzato. Das 1972 von Auto Becker in Düsseldorf importierte Fahrzeug der E-Serie (02768) punktet mit Matching Numbers und Colours, Daytona-Sitzen, Campagnolo-Felgen und Top-Restaurierung. Preis: 435.000 Euro. Für den fast neuwertigen F430 F1 Spider, den Maranello Motors in Köln 2005 an Rolf Schumacher, den Vater von Michael und Ralf, auslieferte, verlangte der Händler 299.500 Euro. Das Auto ist von Michael Schumacher signiert.

Ein saudischer Prinz orderte 1987 seinen 328 GTS in Azurblau mit magnolienweißem Interieur, dazu Sportfahrwerk und Kofferset. Das gepflegte Auto in seltener Farbkombination sollte bei Michael Schiebler aus Schweden 115.000 Euro kosten.

TEXT UND FOTOS: MARKUS SIEBENMORGEN

VENDEZ OU ACHETEZ

VOTRE FERRARI

AVEC NOUS

L'ASTAROSSA®

VENTE AUX ENCHÈRES 100% FERRARI
MONACO . 8 JUIN 2024

EN PARTENARIAT AVEC
TOP MARQUES
MONACO™
5-9 JUIN 2024

MONACO CAR AUCTIONS®

www.MonacoCarAuctions.com

TECHNO-CLASSICA 2024

ZEIGT HER EURE SCHÄTZE

DIE FERRARISTI UNTER DEN BESUCHERN DER 34. TECHNO-CLASSICA ANFANG APRIL ERWARTETE EIN GEWOHNT REICHHALTIGES ANGEBOT VON HÄNDLERN AUS GANZ EUROPA.

Mit mehr als einem halben Dutzend Fahrzeugen war die Gallery Aaldering aus den Niederlanden nach Essen gekommen, darunter einem der wertvollsten Autos der Messe, dem Ferrari 250 GT SWB mit der Fahrgestellnummer 2347GT. Das Coupé von 1960 war erst im vorigen Jahr für knapp 6,6 Mio. Euro versteigert worden. Außerdem zu sehen: Ein 330 GT 2+2 Interim in Verde Metallizzato für 299.000 Euro, ein 250 GT Lusso für 1,795 Mio. Euro sowie ein F40 und ein 275 GTB.

Zahlungskräftige Enthusiasten konnten in Essen unter vier 275 GTB Short Nose wählen. Neben der Gallery boten auch Houtkamp aus Holland sowie Ferrari Eberlein und Axel Schütte für Preise von jeweils über zwei Mio. Euro das exklusive Coupé an. Axel Schütte wartete zusätzlich mit einem von nur zwei gebauten 340 America Berlinetta mit Touring-Karosserie aus dem Jahr 1951 auf. Weiteres Highlight bei Eberlein war die 250 MM Berlinetta Vignale von 1953 (0334MM). Um das 2,9 Mio. Euro teure Rennsport-Coupé zertifizieren zu lassen, muss ein Käufer noch einmal 1,1 Mio. Euro investieren.

Michael Goudsmit zeigte einen von acht gebauten 195 S Inter Ghia aus dem Jahr 1950. Der Preis von 745.000 Euro spiegelt das verhaltene Interesse an sehr frühen Ferrari wider, das zuletzt auch auf Auktionen zu beobachten war. Passend zum 95-jährigen Bestehen der Scuderia Ferrari präsentierte Troy aus Köln den 412 T1, mit dem in der Formel-1-Saison 1994 immerhin zwei zweite Plätze gelangen.

TEXT: MARKUS SIEBENMORGEN
FOTOS: MARKUS SIEBENMORGEN, SIHA

Der 275 GTB scheint dieses Jahr bei europäischen Sammlern besonders hoch im Kurs zu stehen, die Ferrari der frühen Jahre eher weniger. Exoten wie der Fomel-1-Rennwagen 412 T1 sind für eine bestimmte Klientel interessant. Rare Klassiker wie der F40 oder der 250 GT SWB gehen eigentlich immer.

BIBLIOTECA

DANIELE BUZZONETTI

Berlinetta Boxer: THE LEGEND

Das Kürzel „BB“ weckt wohlige Erinnerungen, nicht nur bei Cineasten. Die Berlinetta Boxer von Ferrari katapultierte die Sportwagenmarke in die Neuzeit und brachte erstmals Formel-1-Technik auf die Straße. Das opulent bebilderte Buch illustriert anhand von drei ausgesucht schönen Exemplaren von 365 GT/4 BB, 512 BB und 512 BBi die Modellgeschichte, angereichert mit gut dokumentierten Kapiteln zu Entstehung und Rennsportkarriere der Zwölfzylinder-Mittelmotorflunder. Designer Leonardo Fioravanti kommt ebenso zu Wort wie Konstrukteur Mauro Forghieri, Test- und Entwicklungsfahrer Dario Benuzzi und Rennprofi Arturo Merzario. Das Vorwort schrieb Piero Ferrari, die Einführung ins Thema übernahm Niki Hasler, der auch die drei Fotoobjekte beisteuerte.

Format 30 x 30 cm, 256 Seiten, englischer Text, 195 Euro. Artioli Editore 1899 “Fuoriconcorso”. Erhältlich im Racing Web Shop (www.rallyandracing.com)

TERMINE 2024

24.-26. MAI
Concorso d'Eleganza
Villa d'Este (I)
Auch wenn in das Concours-Gelände an der Villa d'Este mittlerweile nur noch schwer hineinzukommen ist, lohnt sich der Besuch der öffentlich zugänglichen Villa Erba doch allemal.
Info: www.concorsodeleganzavilladeste.com

28.-29. MAI
Challenge and GT Days (A)
Heinz Swoboda lädt zum „Fröhlichen Anblasen" an den österreichischen Red Bull Ring. Ausgeschrieben als Gleichmäßigkeitsveranstaltung, kein Rennen. Offen für ehemalige Renn- und Challenge-Ferrari (und Maserati) der letzten 30 Jahre.
Info: www.fchgt.com

FOTO: ANDREAS MEINIGER

30. MAI - 2. JUNI
Ferrari Challenge Europe
Balaton (HUN)
3. und 4. Lauf zur Trofeo Pirelli und Coppa Shell auf dem Balaton Park Circuit vor den Toren von Budapest am Plattensee.
Info: www.ferrari.com/en-EN/corse-clienti/europe

11.-15. JUNI
Mille Miglia (I)
Dieses Jahr startet die legendäre Oldtimerrallye von Brescia nach Rom und zurück bereits am Dienstag in Richtung Turin. Am Mittwoch geht es nach Viareggio, am Donnerstag nach Rom. Am Freitag beginnt die Rückreise nach Bologna, und am Samstag erfolgt der Zieleinlauf in Brescia.
Info: 1000miglia.it

FOTO: HAN MARTENS

20.-23. JUNI
Ferrari Challenge Europe
Jerez de la Frontera (E)
5. und 6. Lauf zur Trofeo Pirelli und Coppa Shell. Im Umfeld Fahrerlehrgänge „Corso Pilota".
Info: www.ferrari.com/en-EN/corse-clienti/europe

4.-7. JULI
Ferrari Challenge Europe
Portimao (P)
7. und 8. Lauf zur Trofeo Pirelli und Coppa Shell auf dem Autodromo do Algarve.
Info: www.ferrari.com/en-EN/corse-clienti/europe

11.-14. JULI
Goodwood Festival of Speed (GB)
Spektakulärer Höhepunkt der europäischen Petrolhead-Saison: Alle internationalen Rennserien an einem Sommerwochende vereint auf der Privatrennstrecke des Duke of Richmond. Herrlich!
Info: www.goodwood.com

25.-28. JULI
Ferrari Challenge Europe
Le Castellet (F)
9. und 10. Lauf zur Trofeo Pirelli und Coppa Shell.
Info: www.ferrari.com/en-EN/corse-clienti/europe

9. - 11. AUGUST
51. Oldtimer Grand Prix (D)
Seit einem halben Jahrhundert immer noch die größte Oldtimer-Rennveranstaltung auf deutschem Boden.
Info: www.nuerburgring.de

15. - 18. 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

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

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

1.–5. OKTOBER

GTO Legacy Tour 2024

40 Jahre nach der Präsentation auf dem Genfer Autosalon 1984 feiert Ferrari den ersten Supersportwagen mit einer exklusiven Rundreise zum Jubiläum eines legendären Modells des Cavallino Rampante. Vom 1. bis 5. Oktober 2024 lädt die Marke aus Maranello alle GTO-Besitzer zu einem unvergesslichen Fahrerlebnis in der überwältigenden Landschaft der italienischen Dolomiten ein.

Mit der GTO Legacy Tour 2024 zelebriert Ferrari zum zweiten Mal ein derartiges Event – nach der Premiere der F40 Legacy Tour im vergangenen Jahr. Dabei genossen 39 Teams eine herrliche Route, die sich von Forte dei Marmi am Mittelmeer durch die Apuanischen Alpen und die einzigartige Landschaft der Toskana nach Maranello schlängelte. Die diesjährige Legacy Tour startet im Val Rendena im Trentino. Anschließend erwartet die Crews jede Menge Fahrspaß vor der beeindruckenden Kulisse der Dolomiten. Am letzten Tag der Tour erreichen die Fahrzeuge dann Maranello, wo die GTO standesgemäß empfangen werden. Vor Ort sind auch Experten von Ferrari Classiche sowie Mitglieder des ursprünglichen GTO-Entwicklungsteams, die ein paar Geheimnisse des Modells lüften werden. Anschließend rollen die Fahrzeuge zu einer Präsentation ins Ferrari-Werk, ehe die GTO Legacy Tour 2024 mit einer Parade auf der Rennstrecke von Fiorano ihren krönenden Abschluss findet. **Info unter www.ferrari.com**

ANZEIGE

ROBINSON

TRAUMURLAUB ZU GEWINNEN.

Florierende Gärten und verwunschene Gassen verzaubern dich in der heimeligen Atmosphäre eines griechischen Dorfs. Folgst du der Einladung Poseidons und eroberst das Wassersportrevier an der türkisblauen Ägäis?

Wir verlosen 7 Nächte Clubaufenthalt* für 2 Personen im ROBINSON DAIDALOS auf Kos. Und so geht's: QR-Code scannen, Daten eingeben und mit etwas Glück gewinnen.

* 7 Übernachtungen für 2 Personen im Doppelzimmer inkl. Vollpension made by ROBINSON, nach Verfügbarkeit in der Sommersaison 2024. Teilnahmeschluss ist der 20.06.2024. Teilnahmebedingungen findest du online.

RENDEZ-VOUS À PARIS

RÉTROMOBILE 2024

TEXT & FOTOS: ARNOUD MEUNIER

EIN BESUCH DER RÉTROMOBILE IST EIN BISSCHEN WIE EIN BUMMEL DURCH PARIS.

Die Allee M in Halle 1 kann durchaus mit den Champs-Elysées verglichen werden. Sehen und gesehen werden: Hier trifft man auf viele bekannte Namen aus der Geschichte des Auto- und Motorradrennsports wie Jacky Ickx, Sébastien Loeb, Philippe Monneret, Stéphane Peterhansel, Magnus Walker oder Charles Leclerc. Gleichzeitig kann man in den Auslagen der Top-Aussteller auch sehr schöne Dinge bewundern, die für die meisten von uns unerschwinglich sein dürften. Die großen Spezialisten der Branche wetteifern um die besten Ideen, um die schönsten Exemplare der Gattung Automobil zu präsentieren, auf inszenierten Ständen wie Filmkulissen, eine schöner als die andere.

NATÜRLICH: FERRARI!

Beginnen wir mit dem ältesten und wahrscheinlich interessantesten Ferrari der 48. Ausgabe der Rétromobile, dem blauen 340 America Touring Barchetta mit weißer Motorhaube (Fgst.-Nr. 0118A). Der Wagen wurde in der Ausführung der 24 Stunden von Le Mans 1951 restauriert, als er von seinem Besitzer William „Bill“ Spear in Begleitung von Johnny Claes gefahren wurde. Dieser Ferrari war seit den frühen 1990er Jahren nicht mehr in der Öffentlichkeit gesehen worden.

Etwas weiter hinten stand der gelbe 365 P, Ex-Scuderia Ferrari 275 P2 (Chassis 0828), der für die Saison 1966 an die Ecurie Francorchamps verkauft wurde und unter anderem bei den 24 Stunden von Le Mans mit „Beurlys“ und Pierre Dumay antrat. Direkt daneben stand der 412 P Ex-Maranello Concessionnaires (Chassis 0854), der bei den 1000 km von Paris 1967 den fünften Platz belegte. Dieser 412 P befand sich viele Jahre lang im Besitz des Amerikaners James Glickenhaus, bevor er im vergangenen Jahr von dem Franzosen François Perrodo auf der Bonhams-Auktion in Quail (USA) erworben wurde.

Diesen beiden seltenen Perlen gegenüber stand der Formel-1-Ferrari F310 B (Chassis 178), mit dem Michael Schumacher 1997 den Großen Preis von Japan vor dem Williams von Heinz-Harald Frentzen und dem anderen Ferrari von Eddie Irvine gewann.

ÜBER DIE CHAMPS-ELYSÉES

Wenn man die Champs-Elysées hinaufgeht, befindet sich auf der linken Seite ein paar Straßen weiter der Eiffelturm und auf der rechten Seite der Montmartre. Wir schlenderten durch die Gänge der Rétromobile, wie wir es in den Straßen von Paris tun würden, und hielten Ausschau nach vergleichbaren Monumenten.

Und siehe da: Auf einem Podest thronte ein weißer 250 GTO in den Farben von John Coombs, einem engen Vertrauten von Colo-

nel „Ronnie“ Hoare. Der GTO mit der Fahrgestellnummer 3729GT belegte 1962 mit Graham Hill den zweiten Platz bei der Tourist Trophy in Goodwood. Ganz in seiner Nähe stand in Paris der 365 GTS/4 (14389), der 1973 in Robert Altmans Film „The Long Goodbye“ als einer von zwei Daytona Spiders in der Farbe Giallo Dino zu sehen war.

Etwas weiter hinten erhaschten wir einen Blick auf den „Eiffelturm“ der Rétromobile: Der 250 GT Lusso (4053GT) mochte auf den ersten Blick wie jeder andere Lusso aus der Produktion aussehen. Tatsächlich handelte es sich hier aber um den zweiten Prototypen aus dem Jahr 1962, der den Stil des Armaturenbretts und die Motorausführung festlegte. Dieser Prototyp war angeblich auf dem Turiner Salon 1962 und anschließend auf dem Pariser Salon 1963 ausgestellt, bevor er von Franco-Britannic Autos an den Franzosen Guy Domet verkauft wurde.

In einer „Seitenstraße“ entdecken wir gegenüber eines 400 SuperAmerica Cabriolet Pinin Farina aus dem Jahr 1960 einen frühen Formel-1-Boliden vom Typ 625. Er wurde einst in Privatfahrer-Ausführung als 500 F2 an Jacques Swaters verkauft, bevor er in die Fabrik zurückkehrte, um 1954 für den Marquis Alfonso de Portago in einen 625 GP (Chassisnummer 0540) umgebaut zu werden.

AUF DEN MONTMARTRE

Wir nahmen die Rolltreppe, um den Montmartre zu erklimmen, und überquerten den Gang, der uns in Halle 2 zur Artcurial-Auktion führte. Dort erregten unter den zahlreichen angebotenen Autos zwei Modelle unsere Aufmerksamkeit: ein seltener 250 GT California LWB (1011GT), das zehnte von 50 zwischen 1958 und 1960 gebauten Fahrzeugen, und der 275 GTB (07579), der 1966 mit seinem Besitzer „Noleb“ und Tivoli an der Rallye du Var teilgenommen hat.

Als wir zurückkehrten und uns dem Louvre näherten, entdeckten wir die „Mona Lisa“ der Rétromobile in Form von zwei siegreichen Ferrari aus der Geschichte der 24 Stunden von Le Mans: den 550 GTO Prodrive (108462), der 2003 den ers-

Olymp der Sportwagen: 412P (Ex-Maranello Concessionaires), F333 SP, 550 Prodrive, 250 GTO sowie 499P, der Le-Mans-Sieger von 2023.

ten Platz in der LM GTS belegte, und den 499P mit der Startnummer 51, der Ferrari 2023 mit James Calado, Antonio Giovinazzi und Alessandro Pier Guidi den zehnten Sieg im 100. Jubiläumsjahr von Le Mans bescherte.

Millionenwerte auf der Rétromobile: 250 GT Lusso, 400 SA Cabriolet, 250 GT California LWB, 375 MM Spider, 625 GP, 275 GTB, 365 GTB/4 Daytona Gr. IV und La Ferrari.

NATIONALES AU
THE LOH COLLECTIO
GOODYEAR
20
GOODYEAR

MEISTER STÜCKE

FÜR RENNSTRECKE UND STRASSE

FERRARI-SONDERAUSSTELLUNG IM NATIONALEN AUTOMUSEUM

ENDE MÄRZ STARTETE DAS NATIONALE AUTOMUSEUM IN DIETZHÖLZTAL-EWERSBACH IN SEINE ZWEITE SAISON UND ZEIGT EINE HOCHKARÄTIGE KOLLEKTION SELTENER UND HISTORISCH BEDEUTSAMER KLASSIKER AUS MARANELLO.

TEXT: LARS BERINGER FOTOS: ANDREAS BEYER, NATIONALES AUTOMUSEUM

Die sagenumwobene Privatsammlung des 77-jährigen Prof. Friedhelm Loh, die seit Sommer letzten Jahres öffentlich zugänglich ist (s. MW 3-2023), befindet sich im Mittelhessischen, irgendwo zwischen Marburg und Siegen. Dietzhölztal-Ewersbach ist, wie der Museumsgründer selbst feststellt, nicht der Nabel der Welt. Doch wenn man das Museum erst einmal erreicht hat, kommt man aus dem Staunen nicht mehr heraus. Was der Milliardär hier gemeinsam mit seinem Team über die letzten Jahrzehnte hinweg an zum Teil höchstkarätigen Fahrzeugen zusammengetragen hat, ist zumindest in Deutschland einzigartig.

In einer ehemaligen Industriehalle, in der die Firma Buderus einst Heizkessel hergestellte, befindet sich die Hauptausstellung. Im angrenzenden Neubau finden jährlich wechselnde Sonderausstellungen statt – wie seit dem 23. März 2024 die mit dem Titel „Ferrari – Meisterstücke für Rennstrecke und Straße“.

Was die Zusammenstellung der Exponate hier so besonders macht, ist nicht ihre Anzahl, es ist die zum Teil außergewöhnliche Bedeutung der einzelnen Fahrzeuge. Wo die legendären „Big Five“ bestehend aus 288 GTO, F40, F50, Enzo und LaFerrari sonst die Spitze einer guten Sammlung markieren, geht es hier mit ihnen zum Aufwärmen erst los. „Herr Professor Loh legt Wert darauf, unter besonderen Autos das ganz Besondere auszustellen. Prototypen, bekannte Vorbesitzer oder erste bzw. letzte Exemplare einer Baureihe faszinieren ihn und uns noch einmal zusätzlich“, sagt Kurator Tobias Reichle. Sämtliche Fahrzeuge sind so speziell, dass es sich lohnt, einen Blick in ihre Vitae zu werfen.

Autoliebhaber und Initiator einer überwältigenden Fahrzeugsammlung: Prof. Friedhelm Loh

FERRARI AUS DER FRÜHZEIT DER MARKE

Los geht es mit dem ältesten Exemplar der Sonderausstellung, einem 212 Inter mit mittelblau/hellblauer Zweifarbenlackierung auf einer Vignale-Karosserie. 1951 wurde der Viersitzer bei der Carrera Panamericana eingesetzt, gesteuert von den Top-Piloten Alberto Ascari und Luigi Villoresi. Am Ende reichte es für Rang zwei.

Ebenfalls vom späteren Formel-1-Doppelweltmeister Alberto Ascari gefahren wurde das zweitälteste Auto in der Sonderausstellung, das äußerst bedeutend für die Historie der Marke mit dem Cavallino Rampante ist. Bei dem 250 S handelt es sich nämlich um ein Einzelstück und den ersten Vertreter der legendären 250-Reihe.. Giovanni Bracco und Alfonso Rolfo er-

Das älteste Pferdchen im Stall: Ein Ferrari 212 Inter mit Vignale-Karosserie in der Aufmachung der Carrera Panamericana von 1951. Das Coupé beendete das Rennen damals auf Gesamtrang zwei.

Der 225 S Spider (links) und das Einzelstück 250 S traten 1952 beide bei der Mille Miglia an. Der älteste aller 250er Ferrari beendete das Rennen mit einem Gesamtsieg. Startnummer wie Startzeit: 6:11 Uhr. Unten der 250 GT SWB Competizione von Wolfgang Seidel.

rangen mit der schmalen Werks-Berlinetta der Scuderia Ferrari 1952 den Gesamtsieg bei der Mille Miglia. Nur wenige Wochen später gingen Alberto Ascari und Luigi Villoresi bei den 24 Stunden von Le Mans in diesem von Vignale gestylten Auto an den Start und fuhren die schnellste Rennrunde, fielen dann aber mit einem Kupplungsschaden aus.

Der einzige Ferrari im Museum, der nicht Friedhelm Loh bzw. seiner Stiftung gehört, ist eine Leihgabe eines befreundeten Enthusiasten, nämlich ein 225 S Spider Vignale, der ebenfalls 1952 an der Mille Miglia teilnahm.

Aus dem Folgejahr 1953 stammt der nächste Ferrari, der allerdings für die Straße konzipiert wurde. Auch der 250 MM kann mit einer einzigartigen Besonderheit glänzen: Die Berlinetta mit Sitzbezügen von Hermès wurde an das Fotomodell Nina Sheila Dyer ausgeliefert und möglichweise von ihrem späteren Ehemann, dem Industriellen Hans-Heinrich Thyssen-Bornemisza de Kászon, finanziert. Wenig später war Dyer mit Prinz Sadruddin Aga Khan liiert, blieb aber weiterhin im Besitz der Berlinetta.

Direkt daneben zeigt die Ausstellung ein graues 250 GT Coupé mit einmaliger Pinin-Farina-Karosserie, das 1958 an Liliana de Réthy, die Prinzessin von Belgien, ausgeliefert wurde. Wiederum eine Position rechts davon entdeckt der Besucher ein weiteres 250 GT Coupé mit einzigartiger „Speciale"-Karosserie von Pinin Farina. Hier erinnert das Heck stark an die Ferrari 400 Superamerica Aerodinamico desselben Baujahres 1961. Ein paar Monate jünger, aber dafür durch einen längs verlaufenden Streifen in den deutschen Far-

ben viel auffälliger, ist ein 250 GT SWB Berlinetta Competizione in Schwarz. Das Auto wurde für den Düsseldorfer Privatrennfahrer Wolfgang Seidel gebaut.

HEROEN DES RENNSPORTS

Aus demselben Jahr stammt ein offener Dino-Rennsportprototyp, der zunächst als 246 SP der Presse vorgestellt wurde und dann als Werksrennwagen der Scuderia von Wolfgang Graf Berghe von Trips und Richie Ginther bei den 12 Stunden von Sebring gefahren wurde. Kurz darauf folgte ein Gesamtsieg bei der Targa Florio für die beiden, die noch Verstärkung durch den Belgier Olivier Gendebien erfahren hatten. Weiter ging es mit einem dritten Gesamtrang bei den 1000 km vom Nürburgring und nach zwei Ausfällen (Le Mans und Sebring) einem Gesamtsieg auf dem Nürburgring mit dem frisch gebackenen Formel-1- Weltmeister Phil Hill.

Direkt hinter dem recht zierlichen Dino steht ein mächtiger 275 P. Hierbei handelt es sich ebenfalls um einen Werkswagen der Scuderia von 1964. Der Spider schlug sich beim Le-Mans-Test im April des Jahres bereits sehr gut. Es folgte ein Gesamtsieg auf dem Nürburgring unter Ludovico Scarfiotti und Nino Vaccarella, an den heute die Startnummer 144 erinnert. Im Sommer 1964 wurde der offene Wagen an das North American Racing Team (N.A.R.T.) abgegeben, bestritt und gewann zum Teil einige US-Rennen und diente später noch dem Formel-1-Weltmeister Graham Hill bei einem seiner wenigen Einsätze im Zeichen des Cavallino Rampante.

Direkt gegenüber steht unübersehbar das Highlight der Ausstellung, wenn nicht sogar des gesamten Museums: Der Zwölfzylinder-Werksprototyp, der heute auf den Namen 412 P hört, war 1966 zunächst als

Ohne Startnummer, aber mit Renngeschichte: Der Dino 206 S Spider von 1966 wurde von der Mailänder Scuderia Sant'Ambroeus bei zahlreichen Rennen in Italien eingesetzt und konnte einige davon als Sieger beenden.

330 P3 bei den 1000 km von Monza mit John Surtees und Mike Parkes siegreich ins Rennen gegangen. Drei Wochen danach gelang in Spa-Francorchamps ein weiterer Sieg. Es folgten ein Ausfall auf dem Nürburgring und ein Motorschaden im Juni bei den 24 Stunden von Le Mans, jener unlängst verfilmten Schlacht „Ford vs. Ferrari". In den folgenden Monaten wurde die Berlinetta zum 412 P umgebaut, der „Kundenversion" des optisch beinahe gleichen 330 P4. So nahmen Pedro Rodriguez und Jean Guichet als Teil des N.A.R.T. im Februar 1967 die 24 Stunden von Daytona unter die Räder, vervollständigten den legendären Dreifachtriumph hinter zwei Ferrari 330 P4 und machten damit die Revanche für die Niederlage gegen Ford in Le Mans im Jahr zuvor perfekt. In der Konfiguration dieses Rennens ist das Auto mit der Startnummer 26 heute in der Loh Collection zu bewundern.

Wenige Meter davor wird es wieder etwas zierlicher: Ein Dino 206 S Spider steht hier, der 1966 von der Mailänder Scuderia Sant' Ambroeus bei zahlreichen Rennen in Italien eingesetzt wurde und einige davon als Sieger beendete.

BEEINDRUCKENDE FORMEL-1-PARADE

Neben den genannten Rennsportwagen gibt es in der Sonderschau auch noch fünf

Für viele deutsche Tifosi ein Highlight: Der Ferrari F2004, mit dem Michael Schumacher acht Große Preise gewann.
Oben links ein 312 B2 von 1972 im Ursprungszustand sowie ein Dino 166 F2, der sehr erfolgreich in der Tasman-Serie eingesetzt wurde.
Unten Kimi Räikkönens F2007 im verglasten Erker über dem Eingang.

Formelwagen zu sehen. Fangen wir hier an, wie wir aufgehört haben – mit einem Sechszylinder: Es geht um einen Dino, der in seinem ersten Jahr als Werkswagen mit einem 1,6-Liter-V6 in europäischen Rundstreckenrennen gefahren wurde. Für das Jahr 1969 wurde er zum Dino 246 für die australisch-neuseeländische Tasman-Serie umgebaut.

Etwas jünger ist der 312 B2, mit dem Clay Regazzoni, Arturo Merzario und Mario Andretti insgesamt fünf Rennen der Saison 1973 bestritten – unter anderem auf dem Nürburgring, wo einige der Loh-Autos Geschichte schrieben. Das Besondere hier: Der Bolide befindet sich noch im unberührten Originalzustand vom Ende seiner aktiven Zeit.

Nur um vier Chassisnummern jünger ist der 312 B3, der 1973 zunächst unter Merzario in die Königsklasse einstieg. Im Jahr darauf

DIE FERRARI-SONDERAUSSTELLUNG IM NATIONALEN AUTOMUSEUM

Baujahr	Modell	Chassis Nr.
1951	212 Inter Coupé Vignale	0161EL
1952	250 S Berlinetta Vignale	0156ET
1952	225 S Spider Vignale (Leihgabe)	0172ET
1953	250 MM Berlinetta PF	0338MM
1958	250 GT Speciale PF	0751GT
1960	250 GT SWB Berlinetta Comp.	1807GT
1961	Dino 196/246 SP	0790
1961	250 GT Coupé PF Speciale	2821GT
1964	275/330 P	0820
1966	Dino 206 S Spider	016
1966	412 P	0844
1967	Dino 166/246 Tasman	0008
1972	312 B2	008
1972	365 GTB/4 Daytona	15747
1973	365 GTB/4 Daytona Comp. Serie III	16363
1973/74	312 B3	012
1984	288 GTO	53325
1991	F40	89749
1996	F50 #192	106450
2004	F2004	239
2004	Enzo Ferrari	136496
2007	F2007	262
2014	LaFerrari	204395

diente er dem Scuderia-Neuling Niki Lauda in sieben Rennen – und auch wieder auf dem Nürburgring, der zwei Jahre später Laudas Schicksal auf tragische Weise beeinflussen sollte.

An dieser Stelle folgt ein Sprung über 40 Jahre in die Saison 2004. Der damals bereits sechsfache Formel-1-Weltmeister Michael Schumacher ging insgesamt elfmal im Chassis mit der Nummer 239 an den Start eines Großen Preises. Ergebnis: Acht Siege, zwei zweite Plätze und ein vierter Rang. Kein zweites Ferrari-Chassis kann acht oder mehr Siege in einer Saison vorweisen. Unter allen (Schumacher)-F1-Ferrari ist dieser F2004 die Legende – und natürlich auch – wie könnte es anders sein – mit einem GP-Sieg auf dem Nürburgring!

Ebenfalls ein Weltmeisterauto ist der F2007 in der Loh Collection, der bereits vom Parkplatz des Museums aus zu sehen ist. In einer Art Glaskasten thront der fünffache GP-Sieger über dem Haupteingang. Kimi Räikkönen fuhr Chassis 262 im letzten Rennen des Jahres 2007, das er in Brasilien dramatisch gewann und so mit nur

Exakt so sah dieser 365 GTB/4 Daytona Competizione schon einmal aus: Im Juni 1973 gewannen Claude Ballot-Lena und Vic Elford in dieser Berlinetta bei den 24 Stunden von Le Mans ihre Klasse und holten Rang sechs der Gesamtwertung.

einem Zähler Vorsprung auf seine punktgleichen Verfolger Hamilton und Alonso der bis heute letzte Ferrari-Weltmeister wurde.

KÖNIGE DER AUTOBAHNEN UND LANDSTRASSEN

Im Glanze der erfolgreichen Rennpferde haben selbst die eingangs erwähnten „Big Five“ Mühe, Profil zu zeigen, doch (natürlich) gibt es auch hier Besonderheiten: Der 288 GTO stammt nicht aus irgendeinem Stall. Erstbesitzer war hier der Franzose Albert Uderzo, weltbekannt geworden als Zeichner von Asterix und Obelix, Insidern auch bekannt als leidenschaftlicher Ferrari-Sammler.

Darüber hinaus gibt es noch ein Detail am F50, das diesen Wagen zu etwas Besonderem macht: Er gilt als eines von nur zwei Exemplaren, das mit goldfarbenen Felgen ausgeliefert wurde.

Bei so viel Herrlichkeit ist am Ende der Sonderausstellung, die nun für ein Jahr zugänglich sein wird, noch lange nicht Schluss mit dem Thema Ferrari, denn in der Hauptausstellung, die einen Großteil der 7500 Quadratmetern Ausstellungsfläche ausmacht, geht es munter weiter: Zwischen unglaublich vielen und zum Teil höchstkarätigen Automobilen kann man hier noch einen Ferrari 512 BB, einen 365 GTC/4, eine 250 GT SWB Berlinetta Competizione, einen 1512 F1 Monoposto samt original Fiat-Renntransporter der Scuderia Ferrari sowie einen F1-2000 bestaunen, mit dem Michael Schumacher auf dem Weg zu seinem ersten Ferrari-WM-Titel den Großen Preis von Kanada gewann.

Wie eingangs schon bemerkt, ist Dietzhölztal-Ewersbach nicht der Nabel der Welt. Aber, ob man als Ferrarista, Tifoso oder unvoreingenommener Sportwagenliebhaber mit Privatjet, Linienflieger, Auto, Motorrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln anreist – die schlechte Anbindung darf keine Rolle spielen.

Diese Ausstellung und dieses Museum muss man gesehen haben!

MEHR ZUR AKTUELLEN SONDERSCHAU UNTER:

Die spektakulären „Big Five“, die limitierten Topmodelle der letzten 40 Jahre, stehen hier vollzählig im Vordergrund,.Dabei ist die hintere Reihe aus einem 212er und drei 250ern viel exklusiver und zum Teil auch kostbarer.

NEUES SPIEL

DIE FORMEL-1-SAISON 2024 BEGANN FÜR DIE SCUDERIA RECHT ERFOLGREICH. CARLOS SAINZ UND CHARLES LECLERC GELANG SOGAR EIN DOPPELSIEG, DOCH HAT BEI SOLCHEN HERAUSRAGENDEN ERGEBNISSEN FORTUNA STETS EIN WÖRTCHEN MITZUREDEN.

TEXT: PETER BRAUN | FOTOS: FERRARI-PRESSEDIENST

NEUES GLÜCK

Nach knapp hundert Tagen Winterpause ging der Formel-1-Zirkus am 1. März 2024 auf dem Bahrain International Circuit in Sakhir zum ersten Kräftemessen an den Start zum Qualifying. Charles Leclerc musste sich dem amtierenden Weltmeister Max Verstappen nur ganz knapp geschlagen geben, Carlos Sainz qualifizierte sich für Startplatz 4. Teamchef Frédéric Vasseur haderte ein wenig mit dem Ergebnis: „Wir waren in Q1 und Q2 auf Platz 1, aber in Q3 lief es nicht perfekt, da wir in der letzten Runde nicht alles zusammenbringen konnten. Aber im Großen und Ganzen war unsere Leistung ermutigend."

Das Rennen wurde am frühen Abend des 2. März gestartet, und Leclerc kämpfte von Anfang an mit seinen Bremsen. So konnte ihn auch sein weit hinter ihm gestarteter spanischer Teamkollege überholen und sich am Ende neben den beiden Red-Bull-Piloten einen Platz auf dem Podium sichern. Für den verbissen kämpfenden Monegassen blieb nur der undankbare vierte Platz, wobei dieses Ergebnis nicht im mindesten die brillante fahrerische Leistung dahinter widerspiegelt.

Auch eine Woche später in Saudi-Arabien qualifizierte sich Charles Leclerc für die erste Startreihe. Sein Teamkollege Carlos Sainz konnte wegen einer akuten Blinddarmentzündung gar nicht ins Geschehen eingreifen, so dass Teamchef Fred Vasseur in seiner Not Jock Clear, den

Carlos Sainz hatte in den ersten Rennen meist das bessere Ende für sich, stand zweimal auf dem Podest. Ob das eine so gute Idee war, sich zum Saisonende vom Spanier zu trennen?

Eine akute Blinddarmentzündung bremste Sainz in Jeddah ein. Academy-Coach Jock Clear half der Scuderia mit Ollie Bearman aus. Carlos kam als Zuschauer zum Rennen, gratulierte Charles zum dritten Platz.

Coach der Ferrari Driver Academy, anrief und um einen Ersatzfahrer bat. Das war kurz vor Beginn des dritten Freien Trainings – ein Sprung ins kalte Wasser für den erst 18-jährigen Formel-2-Fahrer Oliver Bearman, der bis dahin erst einmal im SF-24 Platz genommen hatte! Nach wenigen Eingewöhnungsrunden ging es gleich zur Sache, und der Junior schlug sich überaus wacker: Um ein Haar hätte er bei seinem Formel-1-Debüt sogar den Sprung in die Top Ten geschafft, aber Startplatz 11 konnte sich durchaus sehen lassen. „Es war echt knapp, aber ich habe in meiner ersten Push-Runde einen Fehler gemacht, so dass ich eine zweite Runde fahren musste, und da waren die Reifen nicht mehr optimal. Ich muss mich morgen darauf konzentrieren, das Auto heil nach Hause zu bringen, denn es ist mein erstes Rennen auf dieser wirklich schwierigen und sauschnellen Strecke."

Um es vorweg zu nehmen: Ollie Bearman brachte den SF-24 mit der Startnummer 38 heil ins Ziel – als Siebter in seinem ersten Formel-1-Rennen! Charles Leclerc hatte ebenfalls Grund zur Freude, denn er schaffte den Sprung aufs Podest: „Wir haben heute unser Potenzial voll ausgeschöpft und hätten es nicht besser machen können. Die harten Reifen waren anfangs schwierig, wurden aber im Laufe des Stints immer besser, und ich konnte mit etwas Hilfe des DRS sogar die schnellste Runde auf ihnen fahren."

Zwei Wochen nach seiner Blinddarmoperation trat Carlos Sainz in Melbourne (Australien) wieder zum Dienst an und qualifizierte sich ohne Umschweife für den Startplatz neben dem Dauer-Polesetter Max Verstappen. Das war übrigens schon das achte Rennen in Folge, in dem ein Ferrari aus der ersten Reihe startete. Charles Leclerc hatte seine Jagd auf die Pole Position in Q3 nach einem Patzer abgebrochen, um die Reifen für das Rennen zu schonen. Ein Entschluss, der sich auszahlen sollte.

RENNERGEBNISSE SAISON 2024

2. MÄRZ, GP BAHRAIN

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

9. MÄRZ, GP SAUDI-ARABIEN

1. | Max Verstappen | Red Bull RB20
3. | Charles Leclerc | Ferrari SF-24
7. | Oliver Bearman | Ferrari SF-24

24. MÄRZ, GP AUSTRALIEN

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

7. APRIL, GP JAPAN

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

FIA FORMEL 1 WELTMEISTERSCHAFT 2024

STAND NACH 4 VON 24 RENNEN

FAHRERWERTUNG

1. Max Verstappen | 77 Punkte
3. Charles Leclerc | 59
4. Carlos Sainz | 55

KONSTRUKTEURSWERTUNG

1. Oracle Red Bull Racing | 141 Punkte
2. Scuderia Ferrari | 120
3. McLaren Formula One | 69

Wenn Red Bull schwächelt, sind die Ferrari-Piloten zur Stelle. In Australien machten Sainz und Leclerc den 86. Doppelsieg der Scuderia Ferrari perfekt. In Japan (Seite gegenüber) hatten sie gegenüber Verstappen und Perez das Nachsehen.

Am Renntag profitierte Carlos Sainz vom überraschenden frühen Ausfall von Max Verstappen und gab sich bis zum Fallen der schwarzweiß karierten Flagge keine Blöße. Immer in Schlagdistanz folgte ihm sein Teamkollege Charles Leclerc, der im Albert Park den 86. Doppelsieg der Scuderia Ferrari perfekt machte. Zusammen mit der schnellsten Rennrunde von Leclerc betrug die Punkteausbeute satte 44 Zähler für das Team, das damit in der Konstrukteurswertung nur vier Punkte hinter Red Bull lag. Carlos Sainz wurde vom Publikum zum Fahrer des Tages gewählt und jubelte auf dem Podest: „Das Team hat diesen Doppelsieg verdient, denn wir haben das ganze Wochenende über einen fantastischen Job gemacht, vom FP1 bis zur letzten Runde – Glückwunsch an alle! Lasst uns diesen Schwung mit nach Japan nehmen! Vamos!“

Der Große Preis von Japan rückte Anfang April die Hackordnung in der aktuellen Formel wieder zurecht. Schon im Qualifying sorgte die hohe Leistungsdichte – zwischen Startplatz 4 und 10 lagen nur wenige Tausendstelsekunden – für ein ernüchterndes Ergebnis. Bereits im dritten freien Training am Samstagmorgen wurde deutlich, dass der SF-24 auf einer einzigen fliegenden Runde nicht schnell genug war, und die Situation verbesserte sich auch im Qualifying am Nachmittag nicht wesentlich. Sainz schaffte Startplatz 4, Leclerc wurde Achter.

Das Rennen wurde nach einem Unfall zwischen Daniel Ricciardo und Alex Albon

sofort nach dem Start mit der roten Flagge unterbrochen. Nach einer 30-minütigen Pause gingen die beiden Ferrari auf frischen Medium-Reifen an den Neustart. Die geschickte Reifenstrategie ermöglichte es dem Spanier, am Ende des Rennens an seinem vor ihm platzierten Teamkollegen vorbeizuziehen. Dessen harte Reifen waren zu diesem Zeitpunkt aufgebraucht, aber sein Plan war aufgegangen und er hatte sich vom achten Startplatz aus bis auf den vierten Rang vorgekämpft, obwohl Überholen in Suzuka kein leichtes Unterfangen ist. Carlos Sainz sicherte sich hier seinen dritten Platz, indem er 16 Runden vor Schluss fast zehn Sekunden auf Lando Norris aufschloss und von seinem Teamkollegen Charles Leclerc nicht nur vorbeigelassen, sondern auch nach hinten abgesichert wurde.

FORMEL 1 RENNKALENDER 2024

FIA FORMEL-1-WELTMEISTERSCHAFT 2024

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

DinoParts

Ersatzteile
Service
Restaurierung

Ferrari Dino 206/246
Ferrari 208/308/328
Ferrari Mondial
Ferrari 348/F355
Ferrari Testarossa/512
Ferrari 365/400

www.dinoparts.com

+49 (0)5651/3328-30

DinoParts und Service GmbH
Weidenhäuser Str. 9a
D-37269 Eschwege

WER IST EINGENTLICH DIESER

OLIVER BEARMAN?

BEIM GROSSEN PREIS VON SAUDI-ARABIEN SPRANG EIN JUNIOR DER FERRARI DRIVER ACADEMY FÜR DEN PLÖTZLICH ERKRANKTEN CARLOS SAINZ EIN UND SICHERTE BEI SEINEM FORMEL-1-DEBÜT WERTVOLLE PUNKTE FÜR DIE SCUDERIA.

Der jüngste Ferrari-Neueinsteiger und auch der jüngste Punktesammler: „Ollie" Bearman aus der Ferrari Driver Academy.

Nach einer halbstündigen Trainings-Session zur Einweisung musste der erst 18-jährige Oliver Bearman ins kalte Wasser springen und den Ferrari SF-24 von Carlos Sainz für den Großen Preis von Saudi-Arabien qualifizieren. Auf dem superschnellen Stadtkurs von Jeddah schlug sich der Formel-1-Neuling bravourös und hätte in Q2 um ein Haar Altmeister Lewis Hamilton aus den Top Ten gekickt. Nur 36 Tausendstel fehlten dem Youngster zum Einzug ins Q3 ...

Im Rennen musste sich der Ersatzfahrer aus den Reihen der Ferrari Driver Academy nur Verstappen, Perez, Teamkollege Leclerc, Piastri, Alonso und Russell geschlagen geben und holte mit seinem 7. Platz sechs wertvolle WM-Punkte für die Scuderia. Selten zuvor hat ein „Rookie" einen derart fulminanten Einstieg in die Königsklasse des Motorsports gefeiert.

Oliver Bearman kann auf eine eindrucksvolle Karriere in der italienischen und deutschen Formel-4- und Formel-3-Meisterschaft zurückblicken. Aktuell fährt der Engländer, der am 8. Mai 2024 seinen 19. Geburtstag feiert, mit großem Erfolg in der Formel 2 für das Team Prema und ist als Mitglied der Ferrari Driver Academy dritter Ersatzfahrer für die Scuderia. Bei seinem Debüt im GP von Saudi-Arabien war „Ollie" der jüngste Ferrari-Rookie (18 Jahre und 305 Tage alt) und darüber hinaus der jüngste Fahrer überhaupt, der bei seinem ersten GP in die Punkte fuhr.

Bearman ist der 97. Formel-1-Pilot der Scuderia, von denen 30 weitere ihre Formel-1-Karriere bei Ferrari begannen. Diese waren Alberto Ascari, Clemente Biondetti, Dorino Serafini, Raymond Sommer, Chico Landi, Rudolf Fischer, Roy Salvadori, Rudolf Schoeller, Peter Whitehead, Kurt Adolff, Piero Carini, Charles de Tornaco, Umberto Maglioli, Luigi Villoresi, Giorgio Scarlatti, Alfonso de Portago, Alejandro de Tomaso, Dan Gurney, Wolfgang von Trips, Richie Ginther, Olivier Gendebien, Giancarlo Baghetti, Ricardo Rodriguez, Willy Mairesse, Bob Bondurant, Ludovico Scarfiotti, Mike Parkes, Jonathan Williams, Andrea de Adamich, Ignazio Giunti und Arturo Merzario, bislang der letzte direkte Neuzugang (GP England, 1972).

Oliver Bearman fuhr in Jeddah mit der Startnummer 38 (eine Nummer, die dem Team gehört, seine persönliche Lieblingsnummer wäre die 87). Die 38 wurde zwölfmal auf einem Ferrari verwendet: Das erste Mal beim GP von Monaco 1950 von Luigi Villoresi, das letzte Mal in Monaco 1962 von Lorenzo Bandini. Zehn Fahrer haben die 38 vor Bearman getragen: Luigi Villoresi, Rudi Fischer, Franco Comotti, Peter Hirt, Umberto Maglioli, Olivier Gendebien, Mike Hawthorn, Wolfgang Von Trips, Phil Hill und Lorenzo Bandini. Das beste Ergebnis für einen Ferrari mit der Startnummer 38 liegt exakt 70 Jahre zurück: Oliver Bearmans Landsmann Mike Hawthorn gewann 1954 den Großen Preis von Spanien im Ferrari 553 Squalo.

// Treibstoff für Träume

Octane

AUTOKLASSIKER & SPORTWAGEN

Jetzt testen und 25 % sparen!

JETZT BESTELLEN

3 HEFTE*

18 €

*AT: 21 € / CH: 27 CHF

Keine automatische Abo-Verlängerung!

+49 (0) 8131 5655-28 abo@octane-magazin.de www.ogy.de/octane-testabo

Verlag: PremiumMedia Verlags GmbH, Benedikt-Hagn-Str. 5b, 80689 München. Geschäftsführer: Martin Rebstock, Registergericht: Amtsgericht München, HRB Nr.: 228362. Verlagsgarantie: Sie können Ihre Bestellung innerhalb von vier Wochen ohne Angabe von Gründen beim Leserservice OCTANE Magazin (PremiumMedia Verlags GmbH, Postfach 57, D-85230 Bergkirchen) in Textform widerrufen. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs (die Frist beginnt mit dem Bestelldatum).

DER NEUE FERRARI SF-24

DIE FARBE DER FORMEL 1

DER NEUE MONOPOSTO AUS MARANELLO MAG AUF DEN ERSTEN BLICK VÖLLIG VERÄNDERT AUSSEHEN, DOCH DIE TECHNISCHEN MODIFIKATIONEN HALTEN SICH – REGLEMENTBEDINGT – IN ENGEN GRENZEN.

TEXT: PETER BRAUN | FOTOS: FERRARI

Der SF-24 ist bereits das siebzigste Fahrzeug, das Ferrari nach Formel-1-Reglement speziell für die Teilnahme an Fahrer- und Konstrukteurs-Weltmeisterschaft gebaut hat. Bei der Präsentation auf der hauseigenen Teststrecke von Fiorano nahmen Ferrari-Präsident John Elkann, Vizepräsident Piero Ferrari und CEO Benedetto Vigna sowie Vertreter der Partnerfimen und Sponsoren teil.

LA SCUDERIA

NEW LOOK

Auf den ersten Blick unterscheidet sich das Auto ästhetisch stark von seinen Vorgängern, und das gilt nicht zuletzt für die Lackierung. Nach dem positiven Echo in Las Vegas im November letzten Jahres kehrt die Farbe Weiß zurück, zusammen mit Gelb, der zweiten Farbe von Ferrari. Bei den Sportwagen-Prototypen spielte sie schon immer eine wichtige Rolle, und nach dem Sensationserfolg in Le Mans im letzten Jahr hat offenbar ein wenig 499P auf den neuen SF-24 abgefärbt. Beide Fahrzeuge nutzen auch den gleichen Rotton, dieses Jahr mit einem matten Finish auf dem Formel-1-Auto. Die Farbe Schwarz beschränkt sich auf den Boden, die Bargeboards, einen Teil des Halos und andere kleine Bereiche. Die Räder sind rot mit konzentrischen weiß-gelben Streifen.

Teamchef Fred Vasseur kommentierte: „In diesem Jahr müssen wir dort anknüpfen, wo wir am Ende der letzten Saison aufgehört haben. Die längste Formel-1-Saison aller Zeiten steht uns bevor, und Charles, Carlos und ich sind uns einig, dass wir die Rennen effektiver gestalten und mutige Entscheidungen treffen müssen, um bei jedem Grand Prix das bestmögliche Ergebnis zu erzielen."

FEINARBEIT

Chassiskonstrukteur Enrico Cardile meint dazu: „Auch wenn wir am Ende nur die Entwicklungsrichtung weiterverfolgten, die wir im letzten Jahr eingeschlagen haben, wurde tatsächlich fast jeder Bereich des Autos neu gestaltet." Mit Ausnahme der Radaufhängungen, möchte man anfügen, denn während alle Top-Teams an der Hinterachse auf Schubstreben (Pushrods) umrüsteten bleibt der SF-24 der Pullrod-Anlenkung (über Zugstreben) treu.

Motorenmann Enrico Gualtieri bereitet sich auf viel Detailarbeit vor: „Auch wenn die Entwicklung der Antriebseinheit durch das Reglement eingefroren ist, bedeutet das nicht, dass 2024 keine Herausforderungen zu erwarten sind. Wir werden mehr Rennen als sonst bestreiten, und da müssen wir schneller reagieren, weil weniger Stunden auf dem Prüfstand zur Verfügung stehen. Darüber hinaus haben wir sehr eng mit unseren Partnern zusammengearbeitet, um die Verfahren in Bezug auf die Zuverlässigkeit weiter zu optimieren."

TECHNISCHE DATEN
FERRARI SF-24

MOTOR: Tipo 066/12
KONFIGURATION: 90° V6
HUBRAUM: 1600 ccm
BOHRUNG: 80 mm
HUB: 53 mm
4 Ventile pro Zylinder, Abgasturbolader, Kraftstoff-Direkteinspritzung (max. 500 bar)
MAXIMALE DREHZAHL: 15.000/min
MAXIMALER KRAFTSTOFFDURCHSATZ: 100 kg/h
MAXIMALER TANKINHALT: 110 kg

Hybrid-Energierückgewinnungssystem mit Elektromotor-Generatoren
BATTERIEPAKET: Lithium-Ionen-Batterien (Mindestgewicht 20 kg)
Maximale Kapazität: 4 MJ
MGU-K HÖCHSTLEISTUNG: 120 kW (163 PS)
MGU-K MAXIMALE DREHZAHL: 50.000/min
MGU-H MAXIMALE DREHZAHL: 125.000/min

Längs eingebautes Ferrari-Getriebe mit 8 Vorwärtsgängen und 1 Rückwärtsgang
Hydraulisch gesteuertes Differenzial
Belüftete Karbonfaser-Bremsscheiben von Brembo (vorne und hinten), elektronische Bremskraftregulierung an der Hinterachse

Chassis aus Kohlefaser-Verbundwaben, mit Halo-Schutz für das Cockpit.
Karosserie und Sitz aus Kohlefaser
Doppelquerlenker-Radaufhängungen, Pushrod-Ansteuerung vorne, Pullrod-Ansteuerung hinten
Gewicht einschließlich Kühlmittel, Öl und Fahrer: 798 kg
18-Zoll-Räder vorne und hinten

1. **Frédéric Vasseur,** *Teamchef*

2. **Enrico Cardile,** *Technischer Direktor Chassis und Aerodynamik*

3. **Enrico Gualtieri,** *Technischer Direktor Antrieb*

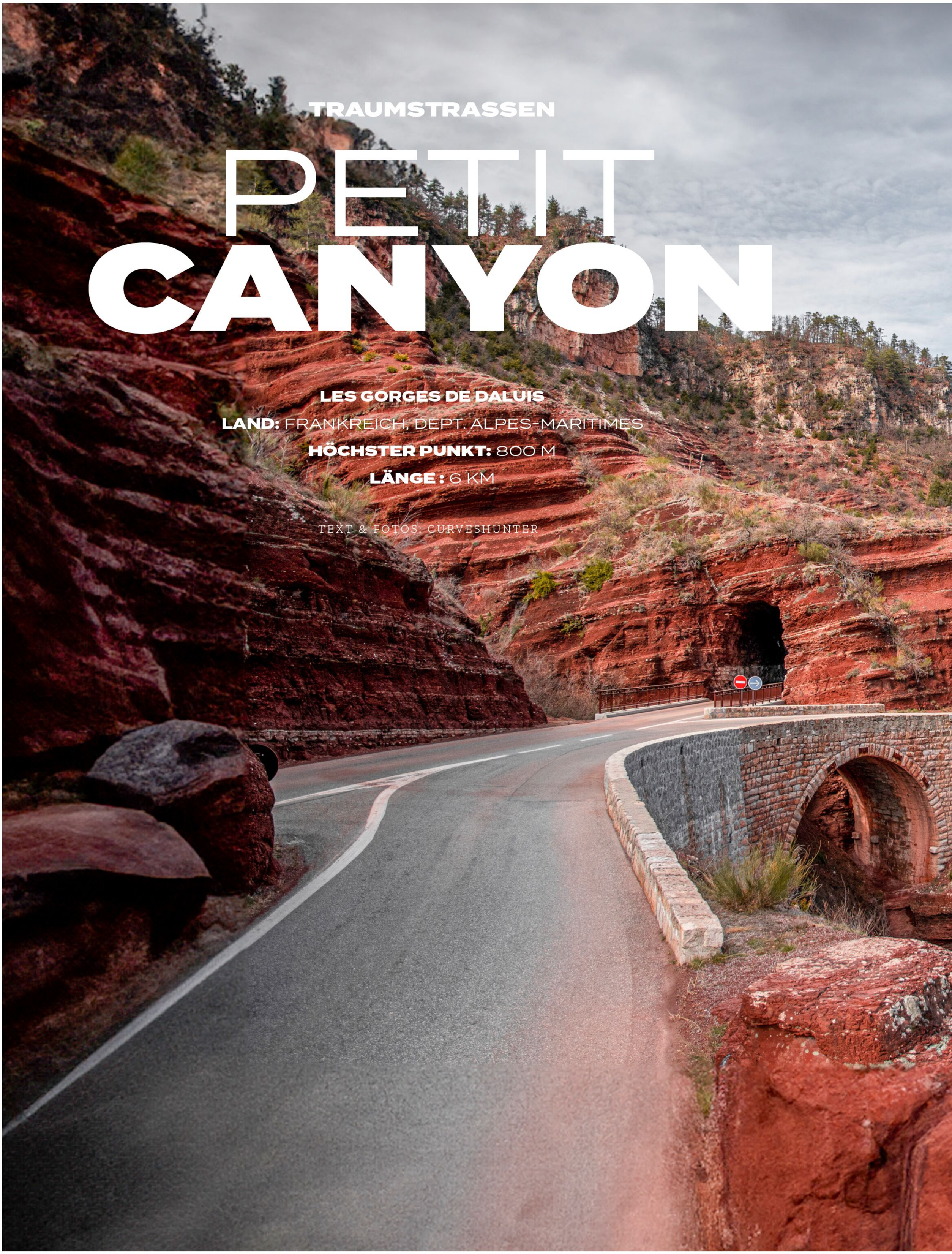
4. **Diego Ioverno,** *Sportdirektor*

5. **Matteo Togninalli,** *Technischer Leiter an der Rennstrecke*

6. **Ravin Jain,** *Rennleiter*

7. **Riccardo Adami,** *Renningenieur für Carlos Sainz*

8. **Xavier Marcos** Padros, *Renningenieur für Charles Leclerc*



TRAUMSTRASSEN

PETIT CANYON

LES GORGES DE DALUIS

LAND: FRANKREICH, DEPT. ALPES-MARITIMES

HÖCHSTER PUNKT: 800 M

LÄNGE : 6 KM

TEXT & FOTOS: CURVESHUNTER

Die Straße der Gorges de Daluis sieht aus wie Amerika und ist in Frankreich einzigartig. Geprägt von den roten Felsen und schroffen Klippen, die der Fluss Var geformt hat, erhielt das Tal in der Region Provence-Alpes-Côte d'Azur den Spitznamen „Grand Canyon von Nizza". Es ist ein ganzes Stück kleiner und nicht ganz so dramatisch wie der Nationalpark in den USA, steht mit seinen roten Gesteinsformationen aber im Kontrast zur gesamten Umgebung. Entlang der Straße sind die Aussichten atemberaubend, und jeder noch so winzige Parkplatz am Straßenrand ermöglicht einen beeindruckenden Blick über die tiefen Abgründe des Canyons.

Für Wanderer ist die Gorges de Daluis ein verstecktes Juwel, für Autofahrer eine kurze, bilderstarke Strecke, die kurvenreich, spektakulär und ab und zu eng zwischen den Felswänden entlangläuft. Je nach Fahrtrichtung verläuft die Straße D2202 zwischen Guillaumes und Sausses in zwei verschiedene Richtungen. Von Süden nach Norden führt die Straße an den Rändern der Klippen entlang und nimmt den langen Weg, der um die großen und massiven Felsformationen des Canyons herumführt. In der anderen Richtung hingegen durchschneidet die Straße die Berge in einer Abfolge von 17 schmalen ein-

Für **Wanderer** sind die **Gorges de Daluis** ein **Juwel,** für **Autofans** ein echter **Geheimtipp.**

spurigen Tunneln, die direkt in die Felsen gehauen sind – ein herrlicher Resonanzkörper für die Auspufftöne. Durch ihre Konstruktion bietet die „Red Rock Road“ zwei fast einspurige Wege, was eine gute Ausrede dafür ist, sie immer wieder in beide Richtungen zu fahren. Die Canyonstraße ist nur 6 Kilometer lang, das Ende der Straße durch die Schluchten von Daluis wird durch die „Pont de la Mariée“, die Brücke der Verheirateten, markiert. Dieses Bauwerk, das den 80 Meter tiefer gelegenen Fluss überspannt, wurde früher von Zügen überquert und ist heute eine Fußgängerbrücke, die den perfekten letzten Halt für ein letztes spektakuläres Foto bietet.

Nach den Daluis-Schluchten kann man eine Schleife zu der weniger bekannten Gorges du Cians machen und so zwei Schluchten am selben Tag genießen. Nach Erreichen des Dorfes Guillaumes und weiter in Richtung Valberg und Beuil beginnt die Straße ihren Abstieg in die Cians-Schlucht. Diese hat die gleichen roten Felsen wie Daluis, aber die Straße selbst ist breiter und normaler gebaut – im Vergleich zur spektakulären Gorges de Daluis beinahe ein Geheimtipp.

DIE GESCHICHTE DES O

DAS O, DER BERÜHMTESTE BUCHSTABE DER FERRARI-NOMENKLATUR, FEIERTE VOR 40 JAHREN EIN COMEBACK UND SCHRIEB AUTOMOBILGESCHICHTE: DER GTO WAR DAS ERSTE SERIENAUTOMOBIL, DAS DIE 300-KM/H-MARKE DURCHBRACH UND DAS ERSTE LIMITIERTE MODELL DER MARKE – AUCH WENN LETZTLICH MEHR EXEMPLARE ALS GEPLANT ENTSTANDEN.

TEXT: WOLFGANG HÖRNER
FOTOS: LYNDON MCNEIL

426 GTO

Legendäres Gimmick: Der GTO besitzt gegenüber dem 308 GTB eigenständige Außenspiegel. Sie sind periskopartig direkt in den Türen platziert und vergleichsweise auffällig.

Anfang der 1980er-Jahre ist mächtig was los bei Ferrari! Vor allem technologisch. Es scheint, als wolle man verloren geglaubten Boden wieder gutmachen. Das erste Projekt, auf das sich die Italiener stürzen, ist die Benzineinspritzung. Ganz freiwillig ist dieses Engagement freilich nicht: Strenger gewordene Abgasnormen im Hauptmarkt USA zwingen die Truppe von Enzo Ferrari dazu. Und so wird im Sommer 1979 der 400i präsentiert, ausgestattet mit einer K-Jetronic von Bosch. Sie kostet zwar Leistung, macht die Abgase aber sauberer und ist einfacher in der Wartung. Gerade einmal 24 Monate vergehen, bis Ferrari diese Technologie sämtlichen Modellen spendiert. Letzter im Bunde ist der 512 BBi, der im Herbst 1981 enthüllt wird.

DER ATEM DER GÖTTER

Zu diesem Zeitpunkt haben die Techniker jedoch bereits ein neues Fass aufgemacht: die Motoraufladung mittels Abgasturbolader. Auf der Straße zeigt Porsche bereits, wieviel Dampf diese Technologie einem Sportwagen verleihen kann. In der Formel 1 gilt sie ebenfalls als Wunderwaffe, was die Scuderia schon im Herbst 1980 veranlasst, im Grand-Prix-Sport auf die Turbotechnik zu setzen.

Für die Serienfertigung spielt man lieber erst einmal einen anderen Trumpf des Turboladers aus: Er vermag es, hubraumschwachen Motoren eine enorme Leistung zu entlocken. Im wenigen Kilometer entfernten Modena macht es Maserati vor: Dort hat man mit dem Biturbo ein kleines, für Italien steuerlich überaus vorteilhaftes Modell am Start. Und so dauert es auch nur bis zum April 1982, bis Ferrari auf dem Turiner Salon den 208 GTB Turbo vorstellt. Er hat einen Zweiliter-V8-Motor, erreicht dank der Abgasaufladung aber annähernd die Leistung des aktuellen 308 GTBi – ein exklusives Geschenk für den Heimatmarkt, um die Luxussteuer für großvoluminge Motoren zu umgehen.

Doch bei Ferrari hat man noch einen weiteren Technikpfeil im Köcher. Es geht dabei um die Frage, wie man allgemein die Leistungsausbeute erhöhen kann, ohne gleich komplett neue Motoren bauen zu müssen. Die Antwort darauf heißt Vierventiler, was im Italienischen mit "Quattrovalvole" ungleich schöner klingt. Diesmal ist es der Mondial, der 1982 die Ehre erhält, die Technologie auf die Straße zu bringen. Tatsächlich sorgen die neuen Zylinderköpfe, ausgestattet mit zwei Einlass- und zwei Auslassventilen pro Brennraum, für einen Leistungszuwachs von 214 auf 240 PS – ein Plus von satten zwölf Prozent.

NEUES SPORTREGLEMENT

In diese Phase neuer technologischer Möglichkeiten platzt die Nachricht, dass die FISA – der damalige sportliche Arm des Automobilweltverbands FIA – das Reglement für Rennserien mit geschlossenen Fahrzeugen radikal umkrempeln will. So wird die Gruppe A ins Leben gerufen. Sie schreibt als technische Basis Straßenautos vor, die mindestens vier Sitzplätze haben und von denen binnen eines Jahres mindestens 2500 Exemplare entstehen. Das Konzept kommt schon bald im Tourenwagensport zum Einsatz. Dagegen steht die Gruppe C Prototypen offen, wie sie im Langstreckensport zu Hause sind. Hier greift das Reglement schon früher: Die Ära der Gruppe C startet 1982.

Dazwischen ist die Gruppe B angesiedelt. Hier müssen zur Homologation lediglich 200 Fahrzeuge produziert werden.

Zudem dürfen die Boliden für den Renneinsatz deutlich stärker modifiziert sein. Das Reglement ist grundsätzlich so ausgelegt, dass es sowohl für die Rundstrecke als auch für den Rallyesport gelten soll.

Obwohl das Regelwerk grundsätzlich schon verabschiedet ist, zieht sich die Umsetzung in die Länge. Querelen zwischen FISA und den Automobilherstellern sind schuld. Denn klar ist: Ein Gruppe-B-Fahrzeug kann nur ein Hersteller entwickeln, kein Tuner. 1983 wird schließlich die Gruppe B in der Rallye-Weltmeisterschaft eingeführt. Anfangs springen die Hersteller nur zögerlich auf und starten mit alten, umetikettierten Fahrzeugen. Doch dann startet ein Wettrüsten, und innerhalb kürzester Zeit entstehen mehr als Dutzend brutaler Gruppe-B-Monster.

Im Herbst 1983 überrascht Ferrari Händler und Fachpresse mit der Ankündigung, im kommenden Frühjahr „etwas ganz Neues“ vorzustellen. Das, was Erlkönigjäger bis dahin vor die Linse bekommen, erinnert allerdings nur an ein Facelift des immerhin bereits seit 1975 gebauten 308 GTB. Doch bis zur Premiere auf dem Genfer Autosalon im März lässt sich nicht alles geheim halten. Und so sickert bereits vor der Enthüllung der Name durch: GTO – jene drei Buchstaben, die schon den legendären 250 GTO zieren. Das GT steht logischerweise für Gran Turismo, das O für Omologato, was homologiert bedeutet.

Obwohl die Typenbezeichnung nur aus diesen drei Buchstaben besteht, wird der Wagen schon bald nach seinem Debüt als 288 GTO bezeichnet. Eine Analogie zum 308 GTB/GTS. Der inoffizielle, von Ferrari selbst nie verwendete Zusatz 288 ist jedoch eigentlich überflüssig, den weder vorher noch nachher gibt es aus Maranello ein Fahrzeug, das nur GTO heißt.

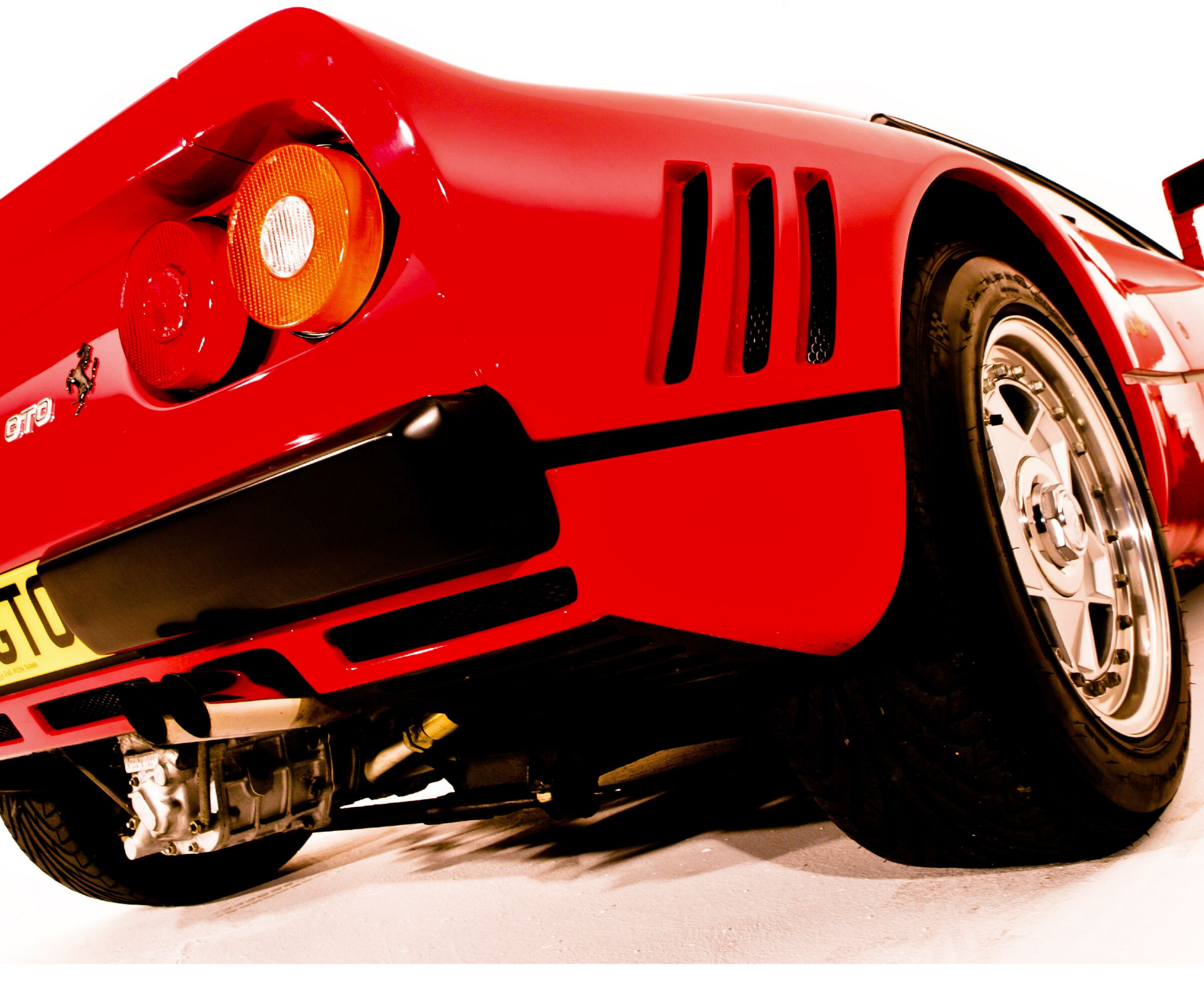
Erlesenes Interieur: So sportlich der GTO auch ist, sein Innenraum ist es nicht. Statt enger Schalensitze, wie später beim F40, gibt es Ledersitze. Sie sind in Streifen gesteppt (zu sehen auch in der Türverkleidung) und perforiert.

FERRARI IN DER GRUPPE B?

Auch wofür der Wagen homologiert ist, sickert noch vor der Weltpremiere durch: Er ist nach den Regeln der Gruppe B aufgebaut. Zu diesem Zeitpunkt klingt das recht authentisch, ist bis heute auch Teil der Ferrari-Diktion und stimmt technisch auf jeden Fall. Doch insbesondere rückblickend wirft die Geschichte eine Frage auf: Warum soll Ferrari einen Gruppe-B-Rennwagen entwickeln? Rundstreckenrennen gibt es nicht. Im Rallyesport ist die Gruppe B zwar angekommen, doch sie ist keine Domäne der Mannschaft aus Maranello – zumal sich schon während der Entwicklungsphase des GTO herauskristallisiert, dass der Rallyesport in Zukunft allradgetriebenen Fahrzeugen gehören wird.

Noch schwerer wiegt die Tatsache, dass sich die Scuderia seit Ende 1973 ganz der Formel 1 verschrieben hat – es ist eine Art Agreement mit Konzernmutter Fiat. Diese hat zu allem Überfluss mit Lancia bereits eine Marke am Start, die sich von Beginn an auf das Gruppe-B-Abenteuer in der Rallye-WM einlässt: Der 1982 vorgestellte Lancia Rally 037 gilt als das erste Gruppe-B-Auto überhaupt, wenngleich er gegenüber späteren Gruppe-B-Boliden recht brav wirkt.

Fest steht: Der GTO ist nach den Regularien der Gruppe B aufgebaut. Tatsache ist aber auch, dass der GTO nie ernstlich bei Rennen oder Rallyes eingesetzt wird, schon gar nicht werkseitig oder mit Werksunterstützung. Spekulation ist hingegen, dass womöglich nie ein Renneinsatz für ihn beabsichtigt war, sondern er als reine Kompetenzdemonstration diente. Denn Ferrari bringt jede Mange Know-how in das Projekt ein: Nicht nur, dass erstmals alle eingangs genannten Technologien in



einem Fahrzeug zum Einsatz kommen, sondern auch ansonsten werden alle Register gezogen. Dafür sorgt Dr. Harvey Postlethwaite. Der britische Konstrukteur ist gerade zur Formel-1-Abteilung gestoßen und wird prompt auch mit der Entwicklung des GTO beauftragt.

PROGRESSIVER MUSKELAUFBAU

Auf den ersten, nur flüchtigen Blick mag der GTO wie ein 308 GTB aussehen, der ein intensives Fitnesstraining hinter sich gebracht und Muskeln aufgebaut hat. So sind seine Kotflügel deutlich ausladender – insgesamt ist der GTO sogar um 19 Zenti-

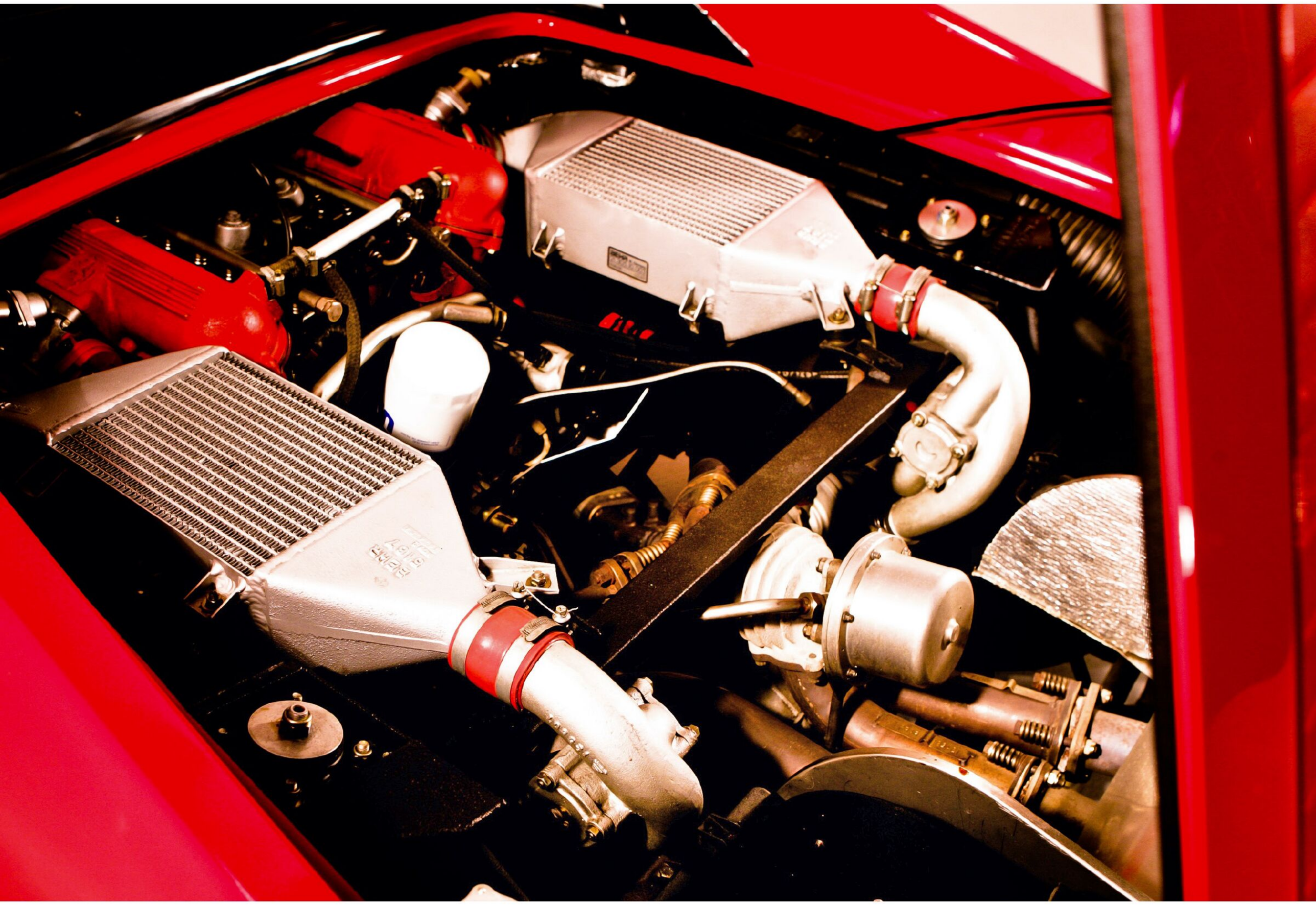
meter breiter als der 308 GTB. Sein Frontspoiler fällt üppiger aus, wobei es vor allem die vier im Kühlergrill integrierten Zusatzscheinwerfer sind, die als Erkennungsmerkmal ins Auge springen.

Die periskopartig freistehenden Außenspiegel in Wagenfarbe sind ein Geniestreich von Pininfarina. Wie zu dieser Zeit üblich, entwirft das Designstudio das Äußere für den GTO. Dabei muss es aber nicht bei null anfangen. Schon 1977 baut Pininfarina für den Genfer Autosalon den Prototypen eines 308 GTB Speciale, der über deutlich sichtbare, aber vollständig in die Karosserie integrierte aerodynamische Hilfsmittel verfügt. Dieser Wagen wird intern „Millechiodi" (Tausend Nieten) genannt, weil die benötigten Aluminiumbleche einfach aufgenietet sind. Von jenem Prototypen stammt auch der Heckspoiler des GTO, der ebenfalls ein stilistisches Meisterwerk ist. Er ist einerseits vollständig in die Karosserie integriert, andererseits aber optisch präsent und aerodynamisch wirkungsvoll.

Der Blick von der Seite offenbart indes einige Überraschungen. So gibt es im Vergleich zur Karosserie des 308 GTB deutlich mehr Lüftungsöffnungen (stilistisch etwas am 250 GTO orientiert) – am auffälligsten sind die im hinteren Kotflügel eingearbeiteten Luftauslässe. Mehrteilige Räder (aber

Kräftiger Durchzug: Gegenüber dem 308 GTB hat der GTO deutlich mehr Luft-ein- und -auslässe. Die markantesten sind im hinteren Kotflügel. Nötig macht das die damals noch junge Turbotechnik mit Ladeluftkühlung.

DER FERRARI GTO IST ALLES ANDERE ALS EIN HEISS GEMACHTER 308. ER SPIELT IN EINER ANDEREN LIGA, DIE ER SELBST BEGRÜNDETE.



Auf Linie gebracht: Der V8 des GTO ist im Unterschied zum 308-Motor längs angeordnet. Besonders auffällig sind die beiden großen Ladeluftkühler zur Senkung der Ansaugluftemperatur.

ohne Ferrari-Pferd auf der Radnabe) und das in den vorderen Kotflügel eingelassene Scudetto (das schildförmige Emblem der Rennabteilung) sind weitere Feinheiten, mit denen sich der GTO abhebt. Farblich bleibt er indes in der Reihe, denn Ferrari legt fest, dass der GTO ausschließlich in Rot ausgeliefert wird.

Das wohl wichtigste Designmerkmal ist sein elf Zentimeter längerer Radstand gegenüber dem 308 GTB. Der GTO wirkt damit gestreckter und weniger zierlich. Auffällig ist dabei, dass ganz augenscheinlich der Innenraum weder größer noch weiter nach hinten versetzt ist. Der Zugewinn bei Radstand und Länge kommt ganz dem Bereich hinter der Kabine zugute: dem Antrieb.

An dieser Stelle offenbart sich die Ernsthaftigkeit, mit der Ferrari das Gruppe-B-

TECHNISCHE DATEN
FERRARI GTO

MOTOR
Layout: V8, Zylinderwinkel 90°, längs eingebaut, zwei Abgasturbolader
Hubraum: 2855 cm³
Leistung: 400 PS (294 kW) bei 7000/min
Max. Drehmoment: 496 Nm bei 3800/min

KRAFTÜBERTRAGUNG
Antrieb: Hinterräder
Getriebe: 5-Gang-Schaltgetriebe

FAHRLEISTUNGEN
Höchstgeschwindigkeit: 305 km/h
0-100 km/h: 4,9 s
0-200 km/h: 15,2 s

ABMESSUNGEN
Länge: 4290 mm
Breite: 1910 mm
Höhe: 1120 mm
Radstand: 2450 mm
Trockengewicht: 1160 kg
Leistungsgewicht: 2,9 kg/PS

PRODUKTION
Premiere: Genfer Automobilsalon 1984
Produktionszeitraum: 1984-1986
Stückzahl: 272

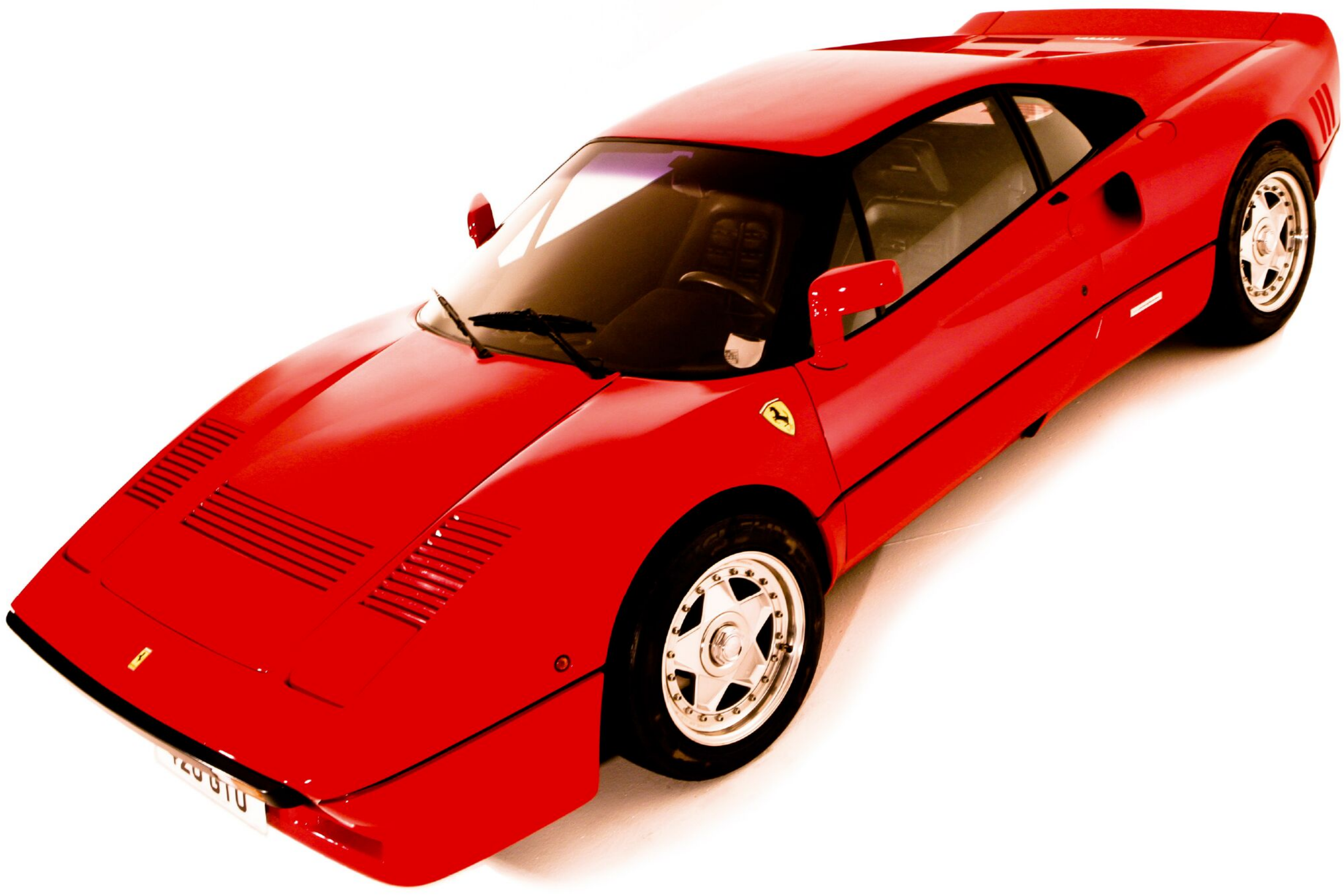
Abenteuer angeht, denn der GTO ist alles andere als ein heiß gemachter 308 GTB. Er nutzt zwar dessen Silhouette, ist technisch aber von einem ganz anderen Kaliber.

Harvey Postlethwaite ist als Experte für Verbundwerkstoffe bekannt und setzt sein Wissen auch beim GTO um. Dach und Heckpartie sind aus einem mit Aramidfasern verstärktem Kunststoff, die Fronthaube aus einem Glasfaser-Aramid-Werkstoff gefertigt. Die restliche Karosserie besteht aus glasfaserverstärktem Kunststoff und umhüllt einen Gitterrohrrahmen. Es sind Materialien und Bauweisen, wie sie zum damaligen Zeitpunkt in der Formel 1 zum Einsatz kommen. Für den Straßenwagenbau bei Ferrari sind sie indes ein Novum. Doch das Ziel ist klar: Die Verwindungssteifigkeit soll gestärkt, das Gewicht reduziert werden. Und tatsächlich bringt der GTO lediglich 1160 Kilogramm auf die Waage – 170 Kilogramm weniger als der 308 GTB.

HERZ-LUNGEN-MASCHINE

Ein Blick unter die Haube des Mittelmotorboliden offenbart einen weiteren großen Unterschied zum 308 GTB. Zwar besitzen beide Fahrzeuge einen V8-Motor. Doch während dieser beim „Großserienmodell“ quer eingebaut ist, ist er im GTO längs angeordnet. Dahinter folgt sogar noch das Fünfganggetriebe, das verschämt unter der Karosserie hervorblitzt. Die Anordnung erklärt, warum der Radstand wachsen und Platz hinter der Kabine geschaffen werden muss.

Der Grund für die 90-Grad-Wende ist simpel: In dieser Anordnung sind Luftzufuhr und Wärmeableitung leichter zu realisieren. An diesem Punkt zeigt sich nicht nur die rennsportliche Grundphilosophie, Spitzenleistung durch eine effiziente Kühlung über längere Zeiträume abrufen zu können, sondern ein Aspekt neuer Technologien: Der Motor ist mit zwei Turboladern des japanischen Herstellers IHI ausgestat-



tet – ein Novum, denn der 208 GTB Turbo kommt mit einem einzelnen Lader aus. Ebenfalls neu für Ferrari sind die Ladelüftkühler, mit denen die Temperatur der zugeführten Luft abgesenkt wird. Das sorgt für höhere Luftdichte und daher für mehr Leistung.

Und Leistung hat der GTO wirklich reichlich. Glatt 400 PS sind es – mehr als 65 Prozent mehr als das, was die formale Basis 308 GTB Quattrovalvole zu bieten hat. Oppulent ist auch das maximale Drehmoment mit 496 Newtonmetern. Der genaue Blick auf das Aggregat offenbart allerdings, dass es sich nicht um ein gepimptes 308-Triebwerk (F105) handelt, sondern um eine eigenständige Entwicklung, intern als F114 bezeichnet. Mit exakt 2855 Kubikzentimetern fällt der Hubraum durch eine verringerte Bohrung etwas kleiner aus. Nötig wird das durch die technischen Regularien der Gruppe B. Nikasil-beschichtete Zylinderwandungen verringern dabei die Reibungsverluste.

Und so kann der GTO auch in einem anderen Punkt Geschichte schreiben: Mit seiner Höchstgeschwindigkeit von 305 km/h durchbricht er als erstes Serienfahrzeug der Welt die 300-km/h-Marke. Tatsächlich ermittelt das Fachmagazin „auto motor und sport“ bei einem Test eines von Ferrari-Händler Auto Becker zur Verfügung gestellten GTO einen Spitzenwert von 303 km/h.

Brachial ist auch die Beschleunigung, akustisch untermalt durch das Brüllen des V8. Von 0 auf 100 km/h dauert es nur 4,9 Sekunden. Was sich heute eher moderat liest, ist für die damalige Zeit ein Sensationswert. Der GTO ist schneller als jeder Serien-Ferrari bis dahin.

Kein Wunder, dass dieses Auto Begehrlichkeiten weckt. Schon bei der Weltpremiere auf dem Genfer Salon im Frühjahr 1984 sind alle Exemplare vergeben. 260.000 D-Mark, also knapp 130.000 Euro, kostet der GTO seinerzeit.

Die Produktion läuft im Sommer 1984 in Maranello an, bis Mitte 1985 sind die benötigten 200 Exemplare für die Homologation auf den Hof gerollt. Doch die Fertigung läuft weiter: Letzten Endes entstehen bis Anfang 1986 insgesamt 272 GTO. Den letzten bekommt Niki Lauda, während seine Formel-1-Kollegen Michele Alboreto und Keke Rosberg schon früher am Zug waren.

Sehr viel später gehört aber beispielsweise auch Werksfahrer Eddie Irvine zu jenen Formel-1-Piloten, die dem Mythos GTO erliegen. Er muss ihn allerdings zu einem Vielfachen des einstigen Listenpreises auf dem Sammlermarkt kaufen.

Elf Zentimeter mehr Radstand verleihen der vom 308 GTB her bekannten Silhouette mehr Dramatik und Dynamik. Der Konkurrenz blieb meist nur der Blick auf das unter der Heckschürze hervorlugende Fünfganggetriebe.

AUKTIONEN

GEMISCHTE GEFÜHLE

DIE GROSSEN FRÜHJAHRSAUKTIONEN IN EUROPA UND DEN USA ZEITIGTEN EINIGE BEMERKENSWERTE ERFOLGE UND AUCH EIN PAAR ÜBERRASCHENDE FLOPS. JUNGE GEBRAUCHTE ZIEHEN AN – WENN DIE AUSSTATTUNG STIMMT.

TEXT: BRUNO VON ROTZ/PETER BRAUN

Im Umfeld der Rétromobile fanden in Paris drei Auktionen mit großer Ferrari-Beteiligung statt. Am 31. Januar 2024 versteigerte RM/Sotheby's 72 Autos, wobei auf Ferrari (23) und Porsche (16) mehr als die Hälfte des Angebots entfielen. Die Ferrari waren im Schnitt 37 Jahre alt, die Schätzwerte erreichten im Schnitt 90 % ihres mittleren Estimates, und 78 % der Autos fanden für durchschnittlich eine Million Euro einen neuen Besitzer.

Star der Auktion war die 250 GT SWB Berlinetta Competizione (1773 GT) Baujahr 1960 mit interessanter US-Renngeschich-

250 GT SWB Berlinetta Competizione (1773GT)
10.158.125 Euro
(FOTO: KEVIN VAN CAMPENHOUT FÜR RM/SOTHEBY'S)

275 GTB 6C Alu (08259GT)
3.211.250 Euro
(FOTO: KENO ZACHE FÜR RM/SOTHEBY'S)

Dino 246 GTS
(Bj. 1973)
635.000 Euro
(FOTO: TOMASZ SZARNA FÜR RM/SOTHEBY'S)

Ferrari Enzo
(Bj. 2004)
3.910.000 Euro
(FOTO: BONHAMS)

te, die unlängst für fast eine Million Dollar restauriert wurde. Der gelbe Gran Turismo war schon im Vorfeld der Auktion hoch gehandelt worden und enttäuschte nicht: 10.158.125 Euro investierte der siegreiche Bieter.

Auch das zweitteuerste Auto bei RM/Sotheby's war ein klassischer Ferrari, ein 275 GTB/6C mit Alukarosserie aus dem Jahr 1966. Hierfür wurden 3.211.250 Euro bezahlt.

Etwas im Schatten der beiden GT standen eine ganze Reihe weiterer schöner Ferrari, etwa ein 250 GT Coupé von 1956 oder ein Dino 246 GTS von 1973, der eindrucksvolle 635.000 Euro erzielte – mehr als ein 365 GTB/4 Daytona von 1971, der für EUR 533.750 Euro wegging.

Die Bonhams-Auktion „Les Grandes Marques du Monde à Paris" gehört zur Rétromobile-Woche wie das Croissant zum Kaffee in Paris. Am 1. Februar kamen hier 56 Autos, 33 Motorräder und einiges an Automobilia unter den Hammer. Der Ferrari Enzo aus dem Jahr 2004 (136072) erzielte mit 3,91 Millionen Euro das höchste Ergebnis und erfüllte die in ihn gesetzten Erwartungen.

b'mine HOTELS

Ihr **ERSTKLASSIGER AUFENTHALT** bei uns:
Bequem anreisen
Online einchecken
Per Smartphone CarLift rufen
Mittels CarLift direkt zum CarLoft (Zimmer) fahren
Reisegepäck bequem aus dem Auto holen
Nachts sicher parken
Abends ein Dinner mit Ausblick genießen
Mit unserem vielfältigen Frühstück in den Tag starten
Online auschecken

bmine.de

b'mine Düsseldorf, Höherweg 90, 40233 Düsseldorf
b'mine Frankfurt Airport, Georg-Baumgarten-Str. 1, 60549 Frankfurt am Main

Von oben nach unten:
250 GT California Spider LWB
(1011GT) bei 7,8 Mio. Euro unverkauft (Artcurial)

275 GTB
(Bj. 1965) bei fast 2 Mio. Euro unverkauft
(ARTCURIAL, FOTO: BRUNO VON ROTZ)

612 Scaglietti
(Bj. 2005, Schalter) 429.630 Euro
(GOODING & CO.)

Das konnte man von einigen Angeboten bei der offiziellen Rétromobile-Auktion von Artcurial am 2. Februar nicht gerade behaupten. 15 Ferrari plus ein Dino dominierten die Markenliste, doch obwohl im Schnitt für jeden Ferrari 88 % des mittleren Schätzwerts geboten wurden, blieb ein Drittel der Autos stehen. Keinen neuen Besitzer fand beispielsweise der aus der Schweiz eingelieferte Ferrari 250 GT LWB California Spider aus dem Jahr 1958 (1011 GT), der im Vorfeld auf 8,5 bis 11,5 Millionen Euro geschätzt worden war. Mehr als 7,8 Millionen wollte kein Interessent bie-

Von oben nach unten:
Daytona Spider
(Bj. 1973)
3.040.600 Euro
(Broad Arrow Auctions)

500 Mondial
(0434 MD)
3,675 Mio. Euro im Nachverkauf
(Foto: Mathieu Heurtault für Gooding & Co.)

Daytona Spider
(Bj. 1972)
3,344 Mio. Euro
(Foto: Mathieu Heurtault für Gooding & Co.)

250 Europa Vignale
Coupé (0295EU)
3,951 Mio. Euro
(RM/Sotheby's)

ten, und so blieb das Cabriolet unverkauft.

Drei weitere Ferrari mit Millionen-Schätzwerten erreichten die erforderlichen Mindestpreise ebenfalls nicht, dabei handelte es sich um einen 275 GTB Bj. 1965 (Höchstgebot 1,96 Mio. Euro), einen 250 GT Lusso Bj. 1964 (1,53 Mio. Euro) und ein 250 GT Cabriolet Pininfarina Serie 2 Bj. 1962 (1,4 Mio. Euro).

Anlässlich des Concours d'Elégance auf Amelia Island (USA) versteigerten David Gooding und Charlie Ross am 29. Februar und 1. März 2024 insgesamt 122 Autos, darunter 20 Porsche, 17 Ferrari und 14 Mercedes. Ferrari erzielte im Schnitt die höchsten Verkaufspeise.

Eine echte Überraschung war sicherlich der 612 Scaglietti Bj. 2005 (142651), einer der 199 gebauten Schalter von insgesamt 3025 produzierten Coupés. Mit 6308 Meilen war die Laufleistung übersichtlich, weshalb Gooding den Schätzwert auf hohe 300.000 Dollar angesetzt hatte. Die Bieter sahen aber noch mehr Potenzial in dem Wagen und trieben den Hammerpreis bis 420.000 Dollar, was einem Verkaufspreis inkl. Kommission/Aufpreis von umgerechnet 429.640 Euro entsprach, rund das Anderthalbfache des einstigen Neupreises.

Der 500 Mondial Serie 1 aus dem Jahr 1954 scheiterte zunächst bei 3,7 Millionen Dollar, fand dann aber nachträglich für fast 4 Millionen Dollar (3,675 Mio. Euro) noch einen neuen Besitzer. Der 365 GTB/4 Daytona Spider Bj. 1972 (15277) übertraf mit 3,344 Mio. Euro seinen Schätzwert

Von oben nach unten:
F40
(Bj. 1990)
3,09 Mio. Euro
(FOTO: ROBIN ADAMS FÜR RM/SOTHEBY'S)

F355 Spider
(Bj. 1995, Schalter)
221.536 Euro
(FOTO: ROBIN ADAMS FÜR RM/SOTHEBY'S)

612 Scaglietti "Sessanta"
419.520 Euro
(RM/SOTHEBY'S)

deutlich. Dies gelang neben dem bereits erwähnten 612 nur noch einem Dino 246 GTS Bj.1974, der für imposante 844.560 Euro eine neue Garage fand.

Bei der sehr gut bestückten Broad Arrow Amelia Auction ragte das Ergebnis eines Daytona Spider Bj. 1973 heraus. Der komplett neu restaurierte Wagen mit der Fahrgestellnummer 16857 ist in der Farbe "Blu Dino Metallizzato" lackiert und wechselte für über drei Millionen (3.040.600 Euro) den Besitzer. Für einen Dino 206 GT aus dem Jahr 1968 wurde über eine halbe Million bezahlt (561.200 Euro).

Das historische Bitmore Hotel in Coral Gables war der Schauplatz der Miami-Versteigerung von RM/Sotheby's am 1. und 2. März 2024. Am teuersten war der 250 Europa von 1953 mit Vignale-Karosserie (0295 EU) mit 3.951.400 Euro, doch ein F40 aus dem Jahr 1990 bewies mit knapp über drei Millionen (3.091.200 Euro), dass die F40-Bewertungen immer noch am Steigen sind.

Ähnlich wie bei Gooding in Amelia Island erzeugte auch hier ein 612 Scaglietti ein regelrechtes Bieterfieber. Bei dem angebotenen Wagen handelte es sich um ein Exemplar mit Automatikgetriebe, allerdings aus der seltenen "Sessanta"-Edition zum 60. Jubiläum von Ferrari auf dem US-Markt. Statt der geschätzten 150.000 Dollar bezahlte der neue – amerikanische – Besitzer schließlich 419.520 Euro für das große Coupé.

Überraschend hoch fiel auch der Preis für einen handgeschalteten F355 Spider Bj. 1995 aus. 221.536 Euro markieren sicherlich den oberen Rand des Marktes und liegen über dem Wert für den etwas später gebauten 355 F1 Spider (Bj. 1999) mit F1-Lenkradschaltung, der für 87.584 Euro den Besitzer wechselte.

Dass im Zuge der allgemeinen Automatisierung die handgeschalteten Versionen der Youngtimer immer höher im Kurs stehen, belegte das Ergebnis eines F355 Bj. 1997 bei der RM/Sotheby's-Versteigerung eine Woche später in Dubai. Am 8. März 2024 erzielte der offene Mittelmotor-Zweisitzer mit offener Schaltkulisse stolze 172.673 Euro, was sicherlich auch auf das Konto der attraktiven Farbkombination Blau/Tan geht. Überraschend an dem Ergebnis war auch die vergleichsweise hohe Laufleistung von über 60.000 km, die sich eigentlich eher wertmindernd auswirken müsste.

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

€URO – DAS MAGAZIN FÜR WIRTSCHAFT UND GELD

Im Probeabo testen

+ Die besten Anlage-Systeme der Welt

+ Steuern – kein Euro zuviel für das Finanzamt

+ Finanziell frei: 2. Einkommen mit Dividenden und Zinsen

+ Wirtschaftspolitik: Klartext-Analysen zu Deutschland & der Welt

Jetzt bestellen!
3 digitale Ausgaben für 17,50 €
statt ~~26,70 €~~

www.boersenmedien.de/euro-testen

PRÊT-À-PORTER

FERRARI 250 GT CABRIOLET SERIE 2

TEXT: GREGOR SCHULZ | FOTOS: ANDREAS BEYER

MIT DEM 250 GT PININ FARINA COUPÉ UND DEM CABRIOLET SERIE 2 BETRAT FERRARI ENDE DER FÜNFZIGER NEUE WEGE UND BOG VOM PFAD DER HANDGEFERTIGTEN EINZELSTÜCKE AB IN RICHTUNG SERIENPRODUKTION. DER KUNDE ENTSCHIED FORTAN NUR NOCH ÜBER DIE FARBE. IM ZEITALTER DER INDIVIDUALISIERUNG MAG DAS PARADOX KLINGEN, ABER GENAU DAMIT HATTE FERRARI DAMALS ERFOLG.

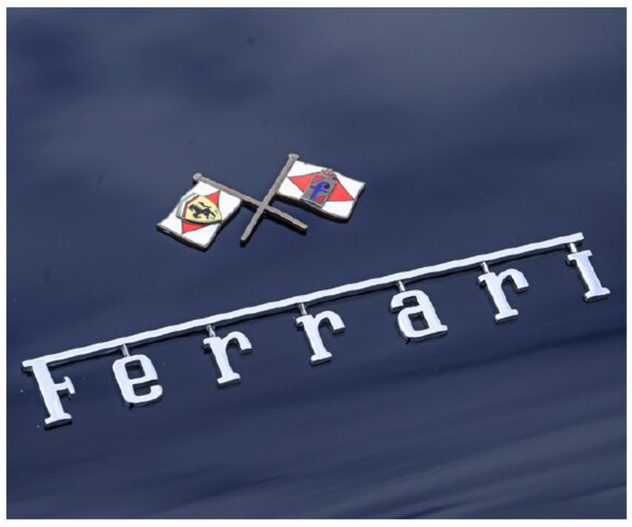
Im Film „Ferrari“ von Michael Mann gibt es eine Szene, in der ein Bankier Enzo Ferrari, gespielt von Adam Driver, die prekäre finanzielle Lage erklärt, in der sich das noch recht junge Unternehmen im Jahr 1957 befindet. „Wie viele Autos haben sie letztes Jahr gebaut?“, fragt der Finanzjongleur. „Um die 140, 150“, lautet die Antwort des Commendatore. „98“, korrigiert ihn der Banker. Ob diese Aussage der Wahrheit entspricht oder der künstlerischen Freiheit der Filmemacher geschuldet ist? Jedenfalls vergab Ferrari im Jahr 1956 sogar nur 70 Fahrgestellnummern des ungeraden Nummernkreises, der bekanntlich in den ersten Jahrzehnten der Firma den Unterschied zwischen Serienmodellen und Rennwagen markierte. Mehr als glaubhaft allerdings ist der Rat, den Enzo Ferrari anschließend erhält: „Erhöhen Sie die Produktion auf 400 Serienmodelle im Jahr.“ Enzo Ferrari kontert mit der Gegenfrage, wie er so viele Autos bauen solle – und erst recht, wer sie kaufen solle ...

EIN KNAPPES GUT

Angesichts der Wartelisten von heute, in einer Zeit, in der neue Ferrari eher zugeteilt als verkauft werden und sich Kunden für viele Modelle sogar eigens qualifizieren müssen, wirkt diese Frage beinahe abstrus – noch dazu aus dem Munde des Firmenchefs selbst.

An dieser Stelle sollte man vielleicht versuchen, sich in die Psyche damaliger Käufer luxuriöser Automobile hineinzuversetzen. Bis weit in die fünfziger Jahren waren maßgeschneiderte Sonderkarosserien ab einer bestimmten Preisklasse nämlich die Regel. Aber nicht jeder hatte die Muße, mit einem Karosseriebauer oder Designer über individuelle Lösungen zu diskutieren und letztlich immer Gefahr zu laufen, dass das in anfänglicher Euphorie georderte Einzelstück in den Augen anderer Betrachter vielleicht als wenig gelungen empfunden wurde. Außerdem waren die individuellen Karosserien, so beeindruckend sie aus der Retrospektive auch wirken mögen, meist sehr modisch und mitunter schnell veraltet. Schon nach sehr kurzer Zeit konnte man sich mit so manchem extrem teuren Auto in erlauchten Kreisen nicht mehr blicken lassen, weil jeder sah, dass es von gestern war.

Mit dem Beginn der Zusammenarbeit von Ferrari und Pinin Farina, aus der Anfang der fünfziger Jahre der Turiner Ka-



Mit dem250 GT Cabriolet Serie 2 und dem passenden Coupé begann eine neues Kapitel in der Zusammenarbeit von Ferrari und Pinin Farina.

Der Colombo-V12 tipo 128F hat außenliegende Zündkerzen, am Verlauf der Zündkabel hier gut zu erkennen (oben). Gleichteilestrategie: Statt individueller Leuchten wie bisher so häufig, hat die neue Pinin-Farina-Generation Einheitslampen. Das sparte Kosten (rechts).

TECHNISCHE DATEN
FERRARI 250 GT CABRIOLET SERIE 2

Bauzeit: 1959-62
Produktionsstückzahl: 200

MOTOR
Bauart: V12 (tipo 128F), vorne längs eingebaut
Zylinderwinkel: 60 Grad
Ventilsteuerung: je eine obenliegende Nockenwelle über Triplexkette angetrieben
Hubraum: 2953,2 cm³
Bohrung x Hub: 73,0 x 58,8 mm
Leistung: 177 kW (240 PS) bei 7000/min
Gemischaufbereitung: 3 Weber-Doppelvergaser 36 DCF
Antrieb: Vierganggetriebe mit Overdrive, Hinterradantrieb

KAROSSERIE
Aufbau: Gitterrohrrahmen mit ovalen Längsträgern (Chassis tipo 508F), Stahlblechkarosserie mit Anbauteilen aus Leichtmetall
Leergewicht: 1200 kg

FAHRWERK
Vorderachse: Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Houdaille-Hebelstoßdämpfer, Stabilisator
Hinterachse: Starrachse mit halbelliptischen Blattfedern, Längslenker an Doppelquerlenkern, Houdaille-Hebelstoßdämpfer, Stabilisator
Bremsen: Trommelbremsen vorn u. hinten (ab 1960 Dunlop-Scheibenbremsen)
Bereifung: 6.00-16

DATEN & MESSWERTE
Radstand: 2600 mm
Spurweite: 1354 mm vorn, 1349 mm hinten
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Preis: 59.280 D-Mark

Die Front wird noch immer vom mächtigen Kühlergitter bestimmt, vom dem machen behaupteten, er erinnere mit seiner Aufteilung an einen Eierkarton. Die Scheinwerfer waren wegen der italienischen Gesetzgebung nicht mit Plexiglas verkleidet.

rosseriebauer als Exklusivausrüster hervorging, war zumindest ein wenig Ruhe eingekehrt. Die meisten Entwürfe hatten eine beinahe seriös zu nennende, unaufgeregte Formensprache und bauten obendrein stringent aufeinander auf. Das umtriebige, um nicht zu sagen übertriebene „Sich-neu-erfinden-wollen“ der ersten Nachkriegsjahre ging langsam zu Ende.

Und doch war fast jedes Auto noch immer ein Einzelstück nach Kundenwunsch. Erst mit dem von Pinin Farina gezeichneten, aber von der Carrozzeria Boano gebautem 250 GT Coupé wandelte sich das ab 1956 ein wenig. Aber die Stückzahlen blieben gering – vielleicht auch, weil das Design nicht jedermann Sache war und noch immer ein wenig zu viel dem Zeitgeschmack hinterherrannte.

Eine Serienkarosserie musste her, die möglichst viele potenzielle Käufer ansprach, die nicht zu modisch war – um nicht zu sagen nachhaltig. Ein Auto, mit dem sich der Käufer, der gerade sehr viel Geld ausgegeben hatte, über mehrere Jahre sehen lassen konnte. Sie kennen das vielleicht: Ein Polo-Hemd mit Krokodil oder eine Armbanduhr in Stahl mit Krone wirken auch nach Jahren noch zeitlos und lassen ihre Träger nicht unmodern erscheinen.

WILLKOMMEN IM MAINSTREAM

Anerkannte Markenprodukte nehmen ihren Käufern obendrein die Entscheidung ab, ob es sich um gutes Design handelt oder eben nicht. Dass man auch im gehobenen Sportwagen-Segment Erfolg haben konnte, wenn man dem Kunden quasi nur die Entscheidung über die Farbe überließ, hatten Hersteller wie Jaguar mit seinen XK-Modellen oder Mercedes-Benz mit dem 300 SL im Jahr 1957 bereits hinlänglich unter Beweis gestellt. Der Markt war also da, nun musste sich ihm Ferrari nur noch anpassen.

Im Jahr 1958 erschien das 250 GT Pinin Farina Coupé, das durch seine elegante und schlichte Linienführung bestach. Im Gegensatz zu den meisten individuell gestalteten Ferrari dieser Zeit verzichtete es auf jeglichen zusätzlichen Zierrat. Verchromte Stoßstangen, der klassische waag- und senkrecht gegliederte Kühlergrill, Türgriffe, ein paar Schriftzüge – das war‘s. Keine seitlichen Lufteinlässe, ja selbst auf die funktionale Lufthutze auf der Motorhaube verzichtete Pinin Farina.

Die neue Nüchternheit kam offensichtlich bei den Kunden gut an, denn bis 1961 entstanden 335 Exemplare des Coupés.

Das Interieur ist ebenso nüchtern wie elegant gehalten. Rundinstrumente von Veglia informieren über die lebensnotwendigen Funktionen und mehr (oben). Im Profil wird der riesige Kofferraum besonders deutlich. Auch als Cabriolet war der 250 GT ein idealer Reisewagen (unten).

Die vierflutige Auspuffanlage von Ansa entwickelt je nach Drehzahl einen betörenden Sound, der bei geöffnetem Verdeck ungehindert an die Ohren der Insassen gelangt.

Damit erreichte Ferrari zwar immer noch nicht die zumindest im Film geforderten 400 Einheiten im Jahr, aber immerhin wurde mit dem Auto Geld verdient. In Deutschland betrug der Listenpreis bei Einführung 49.900 DM.

Mit 59.280 DM noch teurer war das entsprechende Cabriolet, wie es auf diesen Seiten zu sehen ist. Einen Mercedes-Benz 300 SL Roadster hätte es schon für 32.500 DM gegeben, was unterstreicht, wie teuer und exklusiv ein Ferrari seinerzeit war.

Das luxuriöse Cabriolet war damit das teuerste Serienmodell im Portfolio von Maranello. Noch teurer waren nur die nach wie vor erhältlichen Einzelanfertigungen und die sowieso stets individuellen Superamerica-Modelle.

PRIMUS INTER PARES

Der offene Zweisitzer erschien ein Jahr nach dem Coupé und trug die offizielle Modellbezeichnung Cabriolet Serie II. Präsentiert wurde der Wagen dem Publikum erstmals auf dem Pariser Automobilsalon im Oktober 1959. Der Name verriet, dass Ferrari im neuen Modell den Nachfolger jenes Cabriolets sah, das bereits ab 1957 in geringen Stückzahlen verkauft worden war.

Doch der Vergleich hinkt, denn diese im Nachhinein „Serie I“ genannte offene Version des 250 GT war nach wie vor stark individualisiert gewesen und kein Auto glich dem anderen. Was sich auch in den Stückzahlen niederschlug: Gerade einmal 40 Exemplare entstanden von der ersten Serie, beim Cabriolet Serie 2 waren es 200 – auch nicht gerade viel, aber dennoch eine Steigerung von 500 Prozent ...

Erstmals in der Geschichte von Ferrari gab es so etwas wie eine Fließbandproduktion. Die Karosserien von Coupé und Cabriolet Serie 2 liefen im neu gebauten Pinin-Farina-Werk in Grugliasco vor den Toren Turins über dieselbe Fertigungsstraße. Und noch nie zuvor bei Ferrari waren Coupé und Cabriolet so eng miteinander verwandt gewesen.

Wie das Coupé erhielt auch das Cabriolet Serie 2 keine mit Plexiglas verkleideten Scheinwerfer. Der Grund hierfür war die italienische Gesetzgebung, die solche Verkleidungen verbot. Um trotzdem eine gewisse Dynamik in die Gestaltung der Frontpartie zu bekommen, reichten die Scheinwerfer bis weit an den Grill heran. Man könnte auch sagen, dass die Scheinwerfer in die Blechkante oberhalb des markanten Kühlergitters hineinschnitten. Praktisch war die relativ gering geneigte, hohe Frontscheibe, die für genügend Kopffreiheit und ausreichend Schutz vor dem Fahrtwind sorgte.

Doch es gab auch formale Unterschiede, die erst auf den zweiten Blick auffielen: Die ersten Cabriolets – so auch unser Fotomodell aus dem Nationalen Automuseum in Dietzhölztal-Ewersbach – hatten eine Lufthutze auf der Motorhaube und

Aus der Vogelperspektive erkennt man, dass sich das Cockpit nahezu exakt in der Mitte der Fahrzeugs befindet. Da der Motor hinter den Naben der Vorderachse liegt, könnte man streng genommen von einem Front-Mittelmotor sprechen

FERRARI

TROTZ DER RENNSPORTLICHEN HERKUNFT IST ES MÖGLICH, DAS CABRIOLET DEZENT UND GELASSEN ZU BEWEGEN.

eine über die komplette Länge verlaufende Sicke in den Flanken auf Höhe der Türgriffe. Auch beim Coupé gab es eine solche Sicke, aber viel tiefer ungefähr auf halber Höhe der Radausschnitte. Außerdem hatte das Cabriolet unmittelbar hinter den Türen im Übergang zu den hinteren Kotflügeln einen leichten Hüftknick. Den gab es auch bei den Prototypen des Coupés, allerdings verzichtete Pinin Farina – der Name schrieb sich übrigens erst ab 1961 in einem Wort – bei der Serienversion darauf.

So viel zur Außenhaut. Doch wie sah es unter dem Blech aus? Herzstück des 250 GT Cabriolet Serie 2 ist wie beim Coupé der berühmte Columbo-V12 mit drei Litern Hubraum, der ein ganzes Jahrzehnt das Rückgrat der Serienproduktion in Maranello bildete. Natürlich wurde der Motor, der auf einen Entwurf aus der unmittelbaren Nachkriegszeit zurück ging, im Lauf der Jahre ständig verbessert und verändert. Im Cabrio kommt die intern Tipo 128F genannte Ausbaustufe zum Einsatz, die bei 7000 Umdrehungen 240 PS an die siebenfach gelagerten Kurbelwelle stemmt. Der Antrieb der zwei oben liegenden Nockenwellen erfolgt über eine Triplexkette. Anders als bei früheren Motoren der Familie liegen die Zündkerzen beim 125F nicht mehr innen im in Zylinder-V, sondern außen, und weisen in Richtung der Stehbleche. Für die Gemischaufbereitung sorgen drei Weber-Doppelvergaser vom Typ 36 DCF.

POTENT MOTORISIERT

Der Startvorgang wird von einem deutlich hörbaren metallischen Geräusch dominiert, verursacht vom Einspuren des Anlasserritzels. Einmal zum Leben erwacht, entfaltet der V12 eine Klangkulisse, die einst schon Dirigent Herbert von Karajan betörte. Der soll an Enzo Ferrari geschrieben haben, dass kein Orchester der Welt imstande sei, einen derartigen Klang zu fabrizieren.

Heute mögen sich die Fahrleistungen des 250 GT auf dem Niveau eines Vertreter-Diesels bewegen, doch man sollte sich vor Augen führen, wie dieser Wagen in der Klasse von ’59 gewirkt haben muss: Da hatte ein VW Käfer 30 PS und ein Fiat 500 gar nur 13,5. Und selbst die Mittelklasse mit dem Stern brachte es nur auf 75 Pferdchen und maximal Tempo 140 km/h. Die Alfa Romeo Giulietta TI schaffte da immerhin schon Tempo 155. Und der 250 GT? Der war mit 250 km/h angegeben!

NATIONALES AUTOMUSEUM
THE LOH COLLECTION

Das Ferrari 250 GT Cabriolet Serie 2 auf diesen Seiten ist Teil des Nationalen Automuseums des Unternehmers Friedhelm Loh in Dietzhölztal-Ewersbach, das derzeit eine sehenswerte Ferrari-Sonderschau zeigt, über die wir in dieser Ausgabe an anderer Stelle berichten. Der offene Dreiliter ist allerdings nicht Teil der Sonderschau, aber von Zeit zu Zeit im Rahmen der Dauerausstellung inmitten anderer Sportwagen seiner Zeit zu sehen.

Die auszufahren erforderte selbst beim damals recht übersichtlichen Verkehrsaufkommen einigen Mut. Obwohl Ferrari in Sachen Fahrwerk inzwischen in der Moderne angekommen war: Zumindest an der Vorderachse hatte der 250 GT nun Schraubenfedern anstelle einer antiquierten Querblattfeder. Im Jahr 1960 ersetzten endlich Scheibenbremsen, die ihre Qualitäten im Rennsport auch vor den gestren-

gen Augen von Enzo Ferrari unter Beweis gestellt hatten, die Trommeln an allen vier Rädern.

Gänzlich neu war ein Merkmal, das zweifellos als Zugeständnis ans komfortorientierte Klientel des Autos gewertet werden durfte: ein Overdrive. Das Planetengetriebe sitzt am Ausgang des Viergang-Getriebes und wirkt quasi wie ein fünfter Gang. Der Overdrive vom britischen Zulieferer Laycock de Normanville wird über einen kleinen verchromten Hebel an der Lenksäule betätigt und senkt die Drehzahl des Motors im vierten Gang um rund 600 Umdrehungen.

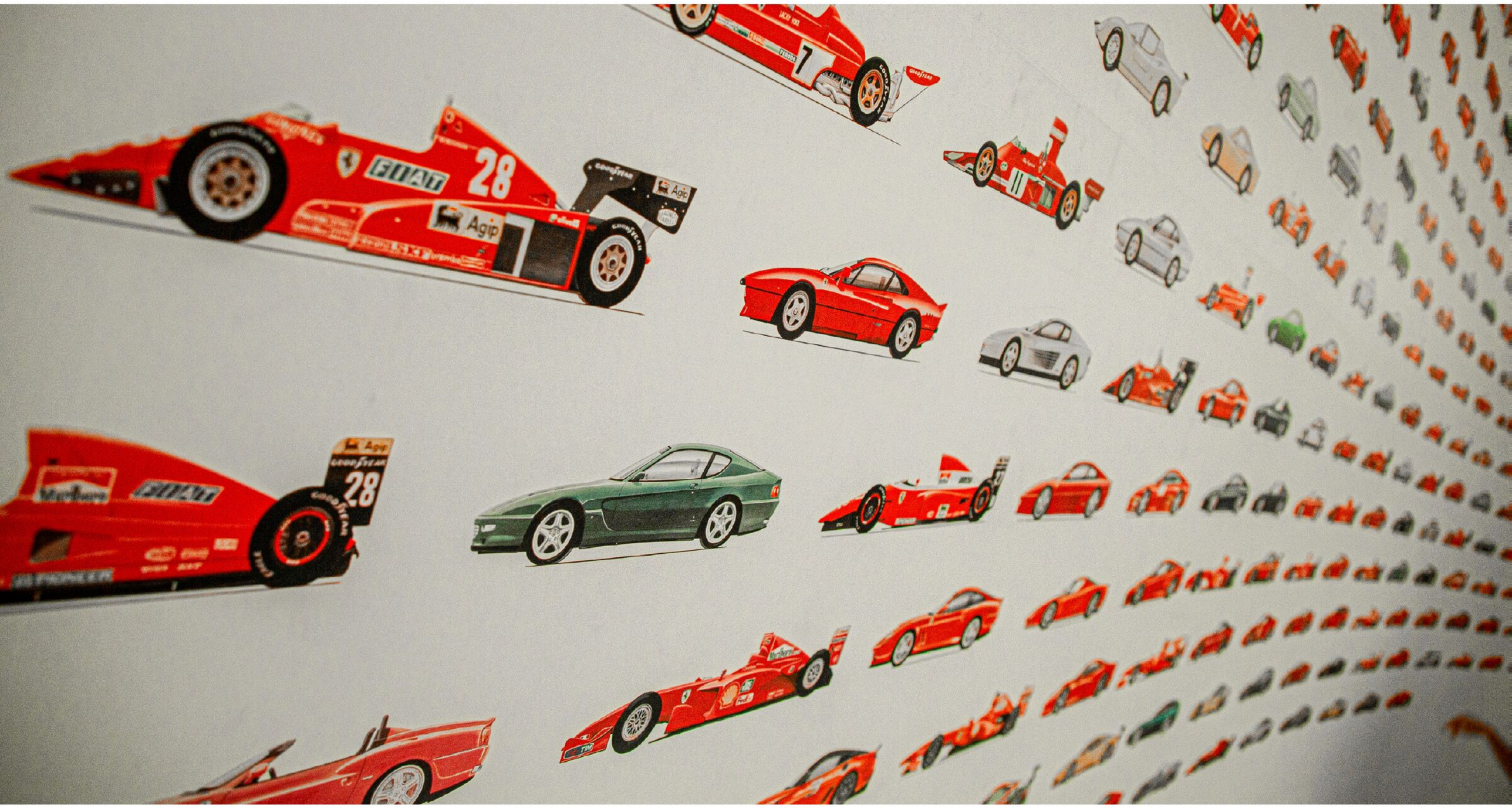
PROMINENT INSZENIERT

Ganz klar, dieser 250 GT kann vor allem in Sachen Motorisierung seine rennsportliche Herkunft nicht verleugnen, trotzdem ist es möglich, ihn auch gemütlich und entsprechend leise zu bewegen. Unter den 200 Kunden, die bis Ende 1962 ein Cabriolet der Serie 2 kauften, waren einige Prominente, so wie Werksfahrer Wolfgang Graf Berghe von Trips, der nach seinem tödlichen Unfall 1961 beim Großen Preis von Italien in Monza mit seinem 250 GT zu Grabe gefahren wurde. Oder Berufsplayboy und Hobbyrennfahrer Porfirio Rubirosa, der 1965 in seinem Wagen starb, als er mutmaßlich betrunken im Pariser Bois de Boulogne gegen einen Kastanienbaum fuhr.

Das klingt nach viel Tragik, doch es gab auch deutlich angenehmere Kapitel in den Autobiografien dieses offenen Ferrari. Das vielleicht witzigste ist längst ein Stück Filmgeschichte: Im furiosen Finale von „Der rosarote Panther“, den Blake Edwards 1963 drehte, rast ein silbernes 250 GT Cabriolet bei einer völlig chaotischen Verfolgungsjagd immer wieder über denselben Platz in Rom, in den alle Straßen zu münden scheinen. Das Ganze endete mit einem Unfall, bei dem der Ferrari keinen Schaden nimmt, was aufmerksamen Zuschauern zweifellos nicht verborgen bleibt.

Vor dem Hintergrund dieser berühmten Filmszene ist eigentlich auch die Frage beantwortet, mit welcher Garderobe man hinter dem Steuer eines Ferrari 250 GT Cabriolet Serie 2 am besten angezogen ist: mit einem Gorillakostüm. Wer den Film kennt, weiß schon, warum. Alle anderen sollten ihn sich unbedingt ansehen.

Ferrari
forever
PASSION


28
Agip
7
28

HINTER DEN KULISSEN

MUSEI FERRARI IN MODENA UND MARANELLO

TEXT:ROBB PRITCHARD, FOTOS: MUSEI FERRARI

IN SEINEN MUSEEN FEIERT FERRARI DIE HELDEN DER VERGANGENHEIT. DOCH NICHT ALLE VERTRETER DES SPRINGENDEN PFERDCHENS TRAGEN RENNOVERALLS: MICHELE PIGNATTI-MORANO, DER DIREKTOR DER BEIDEN MUSEEN IN MODENA UND MARANELLO, IST GEKLEIDET WIE EIN ENGLISCHER GENTLEMAN. SEIN WIRKEN HAT NICHT NUR DAS UNTERNEHMEN GEPRÄGT, SONDERN AUCH DIE ART UND WEISE BEEINFLUSST, WIE DIE FERRARISTI IHRE GESCHICHTE ERLEBEN UND DARÜBER DENKEN. ROBB PRITCHARD KONNTE MICHELE PIGNATTI-MORANO EIN EXKLUSIVES INTERVIEW ABRINGEN.

Er ist natürlich tadellos gekleidet und verfügt über ein ausgeprägtes Talent für Gastfreundschaft. Sein Englisch ist perfekt, wenn auch mit einem schwer zuzuordnenden Akzent. Michele Pignatti-Morano ist der Sohn eines Diplomaten und eines von sieben Kindern. Er wurde in Südafrika geboren, verbrachte seine Kindheit jedoch in verschiedenen Ländern auf der ganzen Welt, unter anderem auch in Österreich und Großbritannien. Jeder italienische Junge träumt natürlich von Ferrari, und in dieser Hinsicht war der kleine Michele nicht anders, denn er verfolgte die Formel-1-Rennen mit Begeisterung. Aber damals war es nicht sein Traum, für Ferrari zu arbeiten.

Frisch von der Universität arbeitete er zunächst als Produktmanager für Sony in England, doch mit der Geburt seines ersten Sohnes beschloss er, in sein Heimatland zu ziehen, denn vor dem Hintergrund seiner eigenen bewegten Kindheit wollte er, dass seine Familie ganz in der italienischen Kultur aufwächst. Das war Mitte der 90er Jahre, und er fand Arbeit bei einem Unternehmen für Luxuslebensmittel, das Süßwaren nach Italien importierte. „Ich habe das

Kurator Michele Pignatti-Morano wechselte einst von der Marketingabteilung zu den Ferrari-Museen.

Sonderausstellungen, zum Beispiel zum Thema Ferrari und Rockmusik, stellen die Sportwagen in ungewöhnliche Umfelder. Unten: Ferrari-Präsident Luca di Montezemolo und Modenas Bürgermeisterin Lucia Bursi bei der Eröffnung 2011.

zehn Jahre lang gemacht, aber eines Tages wurde mir klar, dass ich genug davon hatte, ausländische Produkte nach Italien zu importieren. Es war an der Zeit, dass ich mit einem italienischen Unternehmen und mit italienischen Produkten arbeitete."

WILLKOMMEN BEI FERRARI

2004 befand sich Ferrari dank Michael Schumacher und seiner beispiellosen Serie von Weltmeistertiteln in geradezu stratosphärischen Höhen des Erfolgs. In der goldenen Zeit der Expansion, die dieser Erfolg ermöglichte, bewarb sich Pignatti-Morano um eine Stelle im operativen Marketing der Vertriebsabteilung. „Ich hatte keine Erfahrung im Motorsport, aber wir wohnten in Imola und ich besuchte mit meinen Söhnen die Formel-1-Rennen. Wie die meisten Italiener habe ich mich also immer für Ferrari begeistert."

In seiner Funktion war er unter anderem für die Organisation von Veranstaltungen und die Marketingunterstützung bei der Vergabe von Handelslizenzen und Konzessionen zuständig. Das klingt vielleicht nicht so aufregend, aber eine der ersten Veranstaltungen unter seiner Regie war die vielbeachtete Eröffnung des Ferrari Store in Mailand. „Schumacher und Barrichello waren damals unsere Fahrer, und sie kämpften sich vom örtlichen Vodafone-Laden – damals unser Sponsor – durch eine Menge von Tifosi und Autogrammjägern zur Eröffnung des Ferrari Store. Das war eine großartige Werbung."

Die Erfahrungen, die Michele aus der Süßwarenindustrie mitbrachte, schienen für das Unternehmen Ferrari vielleicht wenig relevant zu sein, aber er ist der Meinung, dass sie ihm sehr zugute kamen. „Das Süßwarenunternehmen war eine mittelgroße Firma, so dass ich als Produktmanager ein umfassendes Wissen über Entwicklung, Marketing, Vermarktung, Verkauf, Kundendienst, Verbrauchererfahrung und so weiter hatte. All das hat mir bei Ferrari von Anfang an geholfen, denn ich konnte die Dinge nicht nur von der kommerziellen Seite her sehen, sondern auch aus der Perspektive unserer Kunden. Ich glaube,

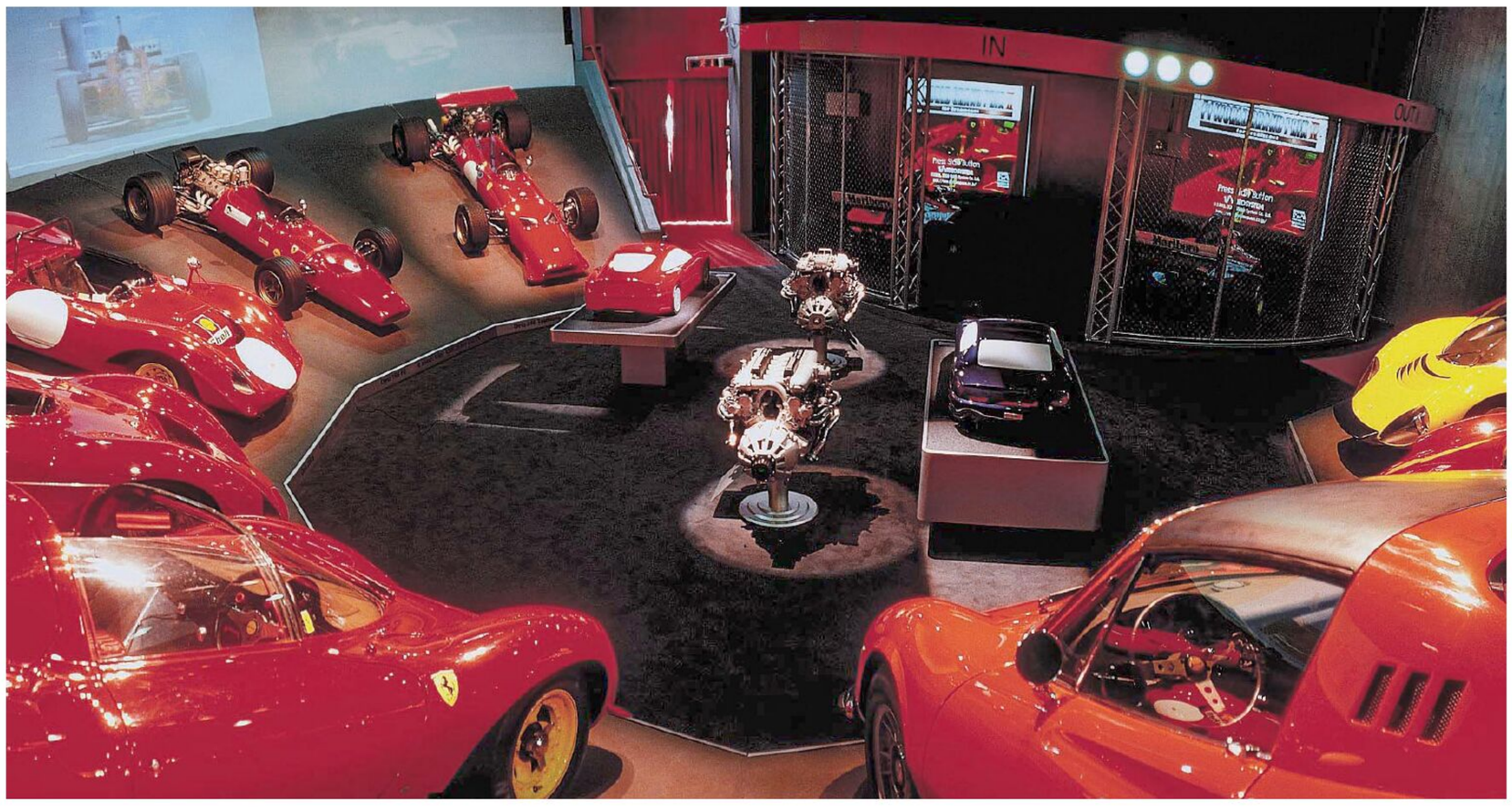
dass es von unschätzbarem Wert ist, wenn man sich in die Lage des Kunden versetzen kann, um Dinge zu verstehen."

Das Verständnis für das Kundenerlebnis war auch bei seinem nächsten Projekt von unschätzbarem Wert. Durch die Erfolge im Merchandising wurde Ferrari-Präsident Luca di Montezemolo auf ihn aufmerksam und bot ihm eine Beförderung an. „Das große Projekt, auf das ich sehr stolz bin und von dem ich sagen kann, dass ich in der mehr als fünfundsiebzigjährigen Geschichte von Ferrari meinen eigenen kleinen Meilenstein hinterlassen habe, ist, dass wir den Themenpark in Abu Dhabi begonnen haben."

Auch Piero Ferrari sprach 2011 bei der Eröffnung des Modeneser Museums im Geburtshaus seines Vaters Enzo Ferrari. Der futuristische Neubau neben dem alten Gemäuer erlaubt atmosphärische Inszenierungen.

SCHÖNE NEUE FERRARI-WELT

Natürlich war es für einen Luxusautohersteller eine große Herausforderung, die prestigeträchtige Marke in einen Themenpark zu verwandeln. Kein anderer Autohersteller hatte so etwas je zuvor gewagt, Ferrari begann mit einem weißen Blatt Papier. Di Montezemolo hatte die Vision, Mubadala (der Staatsfonds von Abu Dhabi, der kurz zuvor Anteile an Ferrari gekauft hatte) hatte das Scheckbuch, und Pignatti-Morano sollte es richten. „In meiner beruf-



Das Ferrari-Museum in Maranello lebt vom Detailreichtum der Ausstellung mit Schwerpunkt Technik und Rennsport (unten links und rechts: „Ferraristi per sempre", 2016).

lichen Laufbahn war es etwas ganz Besonderes, ein Projekt mit einem leeren Blatt Papier und ohne Budgetgrenzen zu beginnen. Ich erinnere mich, wie ich mit den Ingenieuren über die möglichen Attraktionen sprach und sagte: ‚Leute, Ihr müsst euch vorstellen, dass ihr ein Luftmolekül seid, das durch den Motor flitzt, so wie der Prozess vom Ansaugen bis zum Auspuff abläuft'. Sie sahen mich an, als ob ich verrückt wäre."

Als Belohnung für den durchschlagenden Erfolg der Ferrari World in Abu Dhabi wurde Pignatti-Morano intern in die Sponsoring-Abteilung befördert, und obwohl diese Aufgabe viel näher am Herzen von Ferrari lag, hielt er sie rückblickend nicht für eine so große Herausforderung, wie den Themenpark vom Reißbrett zu entwickeln. „Ich sage nicht, dass die Sponsoren Schlange stehen – aber ja, natürlich tun sie das. Der Platz auf den Autos ist begrenzt, und es gibt immer mehr Leute, die ihr Logo auf unseren Rennwagen haben wollen, als es Flächen dafür gibt. Anstatt also auf die Suche nach Leuten zu gehen, mit denen man zusammenarbeiten kann, und Vorschläge zu erstellen, wie es ein herkömmlicher Sponsoring-Manager tun müsste, bestand meine Aufgabe eher darin, die Unternehmen auszuwählen, die am besten zur Marke Ferrari passen."

SPONSOREN WERDEN TEIL DER FAMILIE

Es war die Zeit, als die neue Etihad Airlines an den Start ging. Die Verbindung zu Abu Dhabi war stark, und so arbeitete Michele die Details aus, um das Branding auf die Rennwagen zu bekommen. Santander war ebenfalls ein perfekter Partner. „Eine Sache, die ich bei Ferrari wirklich schätze, ist die Art und Weise, wie die Sponsoren ein Teil von Ferrari werden. Emilo Botin zum Beispiel, der Gründer der Bank Santander, war damals einer der zehn einflussreichsten Menschen der Welt. Aber als er nach Maranello kam, wurde er wie ein Teil der Familie behandelt. Wie ein Gleichberechtigter. Und ich denke, nur eine Marke mit der Geschichte und der Leidenschaft von Ferrari kann das leisten."

Der Job brachte natürlich eine Menge Reisen mit sich – nicht zuletzt, weil Michele jedes Jahr bei zwölf bis fünfzehn Rennen auf der ganzen Welt die Gastfreundschaft des Unternehmens sicherstellen musste. Eine Zeit lang war das in Ordnung, aber

Michele Pignatti-Morano im Hof des Museo Enzo Ferrari in Modena. Der Kontrast zwischen dem alten Backsteingebäude und der kühn geschwungenen Halle belebt die Szene.

nach ein paar Jahren des Wirbels zog er es vor, mit seiner Familie zusammen zu sein und die Rennen bequem von der Couch aus zu verfolgen. Als sich dann die Möglichkeit zur Leitung eines Museums bot, war das für ihn perfekt. „Der Übergang vom Freizeitpark zum Museum war eine natürliche Entwicklung, da beide auf ihre Weise mit Unterhaltung zu tun haben und es darum geht, Markenerlebnisse auf den Markt zu bringen. In mancher Hinsicht ist es ein schmaler Grat, aber das Museum ist der Ort, an dem der physische Kontakt mit dem Publikum, den Tifosi, tatsächlich stattfindet und nicht wie in den Sozialen Medien nur virtuell. Ich wiederhole gerne, was Enzo gesagt hat: ‚Wir können die Leidenschaft nicht beschreiben – wir können sie nur leben'. Nicht jeder kann zu den Rennen gehen, nicht jeder kann einen Ferrari besitzen, aber jeder kann ins Museum kommen und unsere Meisterwerke betrachten und die Leidenschaft der Marke erleben."

DIE FERRARI-MUSEEN

MUSEO ENZO FERRARI MODENA

via Paolo Ferrari 85
(Parkplatz via Giuseppe Soli 101)
Aktuelle Sonderausstellung: One Of A Kind – Einzelanfertigungen im Kundenauftrag hat es bei Ferrari schon immer gegeben. Ein Querschnitt durch 75 Jahre Personalisierung.

MUSEO FERRARI MARANELLO

via Alfredo Dino Ferrari 43
Sonderausstellungen: Roaring 50's, Die Geschichte der Scuderia Ferrari, Supercars

Der neue Ferrari Museums Pass ermöglicht den Besuch beider Museen zum Preis von 30 Euro für Erwachsene und 13 Euro für Kinder und Jugendliche unter 19 Jahren in Begleitung eines Erwachsenen. Gültigkeitsdauer: 48 Stunden.

Öffnungszeiten: täglich von 9.30 bis 19 Uhr
(im Winter bis 18 Uhr)
Mehr Informationen und Ticketkauf unter
www.ferrari.com/en-EN/museums

HERRSCHER ZWEIER HÄUSER

Ferrari hat zwei Museen. Das eine wird seit 1992 quasi innerhalb des Werksgeländes und in Maranello betrieben, das andere einige Kilometer entfernt in Modena, im Geburtshaus des Ferrari-Gründers. Dieses vor zwölf Jahren eröffnete Museum Enzo Ferrari (MEF) konzentriert sich auf das Leben des legendären Mannes sowie auf den Gran-Turismo-Lifestyle von Ferrari, da viele dieser Straßenfahrzeuge Kultstatus genießen. „Ferrari-Fans lieben einen F40 genauso sehr wie jeden anderen Ferrari", sagt Michele.

Kurz gesagt besteht Michele Pignatti-Moranos Aufgabe in den beiden Museen darin, die Errungenschaften und Werte von Ferrari durch verschiedene Ausstellungen zu vermitteln, um einen vollständigen 360-Grad-Blick auf Ferrari zu ermöglichen. Der Kontakt zu Sammlern klassischer Ferrari ist auch eine seiner Aufgaben, für die andere Direktoren wie die Kuratoren des Porsche- oder Mercedes-Museums vielleicht nicht so viel Zeit aufwenden müssen. Aber bis zu 70 % der in den Ausstellungen in Modena oder Maranello gezeigten Ferrari befinden sich in Privatbesitz. „Aber wie die Sponsorensuche ist auch diese Arbeit nicht übermäßig anspruchsvoll, denn wer würde seinen Ferrari nicht im Ferrari-Museum ausstellen wollen", schmunzelt er.

Wir haben ihn gefragt, was er an seinem Job am liebsten macht. „Eigentlich sind es zwei Dinge. Das Büro, in dem wir uns jetzt befinden, ist das Zimmer, in dem Enzo geboren wurde, und es war das Haus der Familie, in dem er aufgewachsen ist. Ich stelle mir also oft vor, wie der kleine Enzo in seinen kurzen Hosen durch das Haus rennt und seine Mutter ihn zum Mittagessen ruft. Es ist eine große Ehre, in diesen Räumen zu arbeiten. Aber das Allerbeste ist, Menschen zu treffen. Ferraristi. Wenn ich die Kinder im Museum sehe, die von dem, was sie sehen, begeistert sind. Die zwölfjährigen Jungen, die bei Ferrari arbeiten wollen, oder die Jüngeren, die ein Bild für Charles oder Carlos gemalt haben, das wir ihnen übrigens immer weiterleiten."

„Ein schönes Beispiel dafür habe ich vor ein paar Wochen erlebt, als man mir den handgeschriebenen Brief einer Dame ins Büro brachte. Sie war die Tochter eines Mechanikers aus einer kleinen Stadt im Norden. Ihr Vater – Bruno – war sein ganzes Leben lang ein Tifoso gewesen und verpasste kein einziges Rennen im Fernsehen, und viele Jahre lang fuhren sie gemeinsam nach Monza, um die Rennen zu sehen. Gegen Ende seines Lebens war er gelähmt, aber eines hatte er nie aufgegeben: die Rennen von Ferrari in der Formel 1 zu verfolgen. Sie wollte Ferrari unbedingt wissen lassen, dass ihr Vater so leidenschaftlich war, und ich war wegen des Briefes tatsächlich ein wenig gerührt, also ging ich hinunter ins Museum um sie zu treffen. Sie war sehr überrascht, dass jemand von Ferrari kam, um mit ihr zu sprechen, denn sie hätte nicht gedacht, dass ein solches Unternehmen so etwas tun würde. Ich sagte

Wie weit das Thema Personalisierung bei Ferrari gefasst wird verdeutlichen zahlreiche Schaustücke aus Vergangenheit und Gegenwart (Ferrari One Of A Kind, 2024).

ihr, dass Ferrari nicht das wäre, was es ist, wenn es nicht die vielen Brunos in der Welt gäbe, die eine solche Leidenschaft für Ferrari haben. Ich würde also sagen, dass es das Beste an meinem Job ist, die menschlichen Emotionen zu sehen, die diese Marke hervorruft."

AUSSTELLUNGEN IM WECHSEL

Die Ausstellungen im Museum in Modena wechseln jedes Jahr am 18. Februar, Enzos Geburtstag. Michele leitet die Unternehmung, von der Moderation der Diskussion über das Thema, das etwa ein Jahr im Voraus festgelegt wird, bis hin zum Inhalt der Ausstellungen selbst. Das Thema der aktuellen Ausstellung, die den ganzen Winter über zu sehen sein wird, lautet „One of a kind". „Wir wollen die Möglichkeiten der Personalisierung bei Ferrari feiern, die im Laufe der Jahre die Regeln in den Bereichen Design, Technologie und Leistung verändert haben."

Wie bereits erwähnt, stammen bis zu 70 % der ausgestellten Fahrzeuge von privaten Sammlern – in diesem Fall sind es sogar fast alle. Michele Pignatti-Moranos Aufgabe bestand im letzten Jahr darin, die auszustellenden Fahrzeuge zu finden. „Bei Ferrari haben wir eine gute und langjährige Beziehung zu vielen bedeutenden Sammlern, aber oft besteht die Herausforderung darin, die richtigen Autos zu finden. Enzo war eigentlich gegen Museumsausstellungen, da er es vorzog, dass seine Autos immer gefahren werden. Viele Kunden sehen das wohl ähnlich. Daher kann es manchmal etwas kompliziert sein, die Erlaubnis zu bekommen, sie für zwölf Monate auszustellen."

Michele Pignatti-Morano ist überzeugt: „Ich denke, dass ich den schönsten Job der Welt habe, da ich jeden Tag mit wunderschönen Autos und Menschen zu tun habe. Und ich finde es toll, dass ich fast jeden Tag das gesamte Spektrum der Ferrari-Fans sehe, von Kindern mit großen Augen, die ihre erste Begegnung mit den Autos haben, die sie nur aus dem Fernsehen kannten, bis hin zu jenen, die die Autos anhand ihrer Fahrgestellnummer identifizieren können. Aber wie Enzo schon sagte: ‚Wir können die Leidenschaft nicht beschreiben – wir können sie nur erleben'. Wenn es also jemanden in diesen Teil Italiens verschlägt, lade ich ihn herzlich ein, unsere beiden Museen zu besuchen!"

Die aktuelle Sonderausstellung im Museo Enzo Ferrari in Modena beschäftigt sich mit legendären und ausgefallenen Einzelstücken.

FERRARI CLUB DEUTSCHLAND

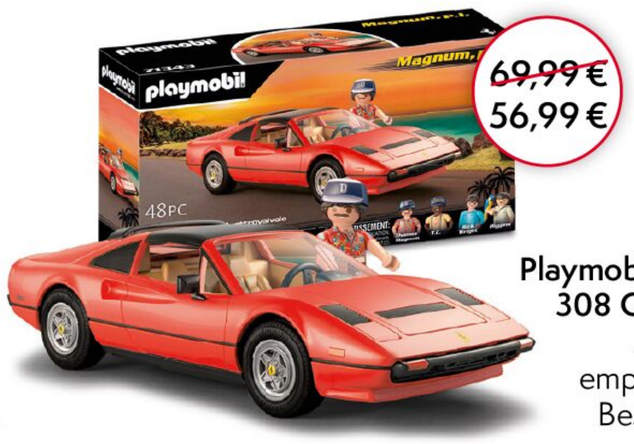
FERRARI IM DREILÄNDERECK

Das Jahrestreffen des FCD führt die springenden Pferdchen auf das Kopfsteinpflaster der historischen Altstädte von Weimar, Karlsbad, Görlitz und Dresden.

Vom 29. Mai bis 2. Juni 2024 geht es in den Osten der Bundesrepublik mit Abstechern nach Tschechien und Polen. Den Auftakt bildet bereits am Mittwoch der Besuch der Goethe-Stadt Weimar in Thüringen, von wo aus es anderntags auf einen Abstecher ins böhmische Karlsbad – Karlovy Vary – geht, dem eindrucksvollen Kurbad in der tschechischen Republik. Den Freitag verbringen die Ferraristi in Dresden bzw. auf dem Weg dahin, der über traumhafte tschechische Landstraßen ins östliche Erzgebirge führt. Logiert wird im repräsentativen Taschenbergpalais, ein Besuch der legendären Kakadu-Bar im Villenviertel am Weißen Hirsch steht ebenfalls auf dem Programm.

Am Samstag geht es – nicht zu früh – die wenigen Kilometer bis zur polnischen Grenze nach Görlitz, der mit viel Hingabe restaurierten Renaissancestadt an der Neiße, die aus gutem Grund gerne für Filmproduktionen genutzt wird. Der Rückweg nach Dresden führt über einen kurzen Schlenker nach Polen durch das malerische Erzgebirge, und abends lockt das große Galadiner im kleinen Schlosshof im Residenzschloss. An diesen Innenhof stoßen auch die Museen Rüstkammer und Grünes Gewölbe, die an diesem Abend exklusiv für den FCD und seine Gäste geöffnet sind.

Playmobil Ferrari SF 90 Stradale
27 x 13,5 x 7 cm
empfohlen ab 5 Jahren
Bestell-Nr.: 658544



Playmobil Magnum p.i. Ferrari 308 GTS Quattrovalvole
25 x 11 x 6,5 cm
empfohlen ab 5 Jahren
Bestell-Nr.: 658563

Versandkostenfreie Lieferung!*

Ferrari – Leidenschaft und Emotionen seit 1947
336 Seiten, 300 Bilder, 273 x 216 mm,
Hardcover mit Schutzumschlag
ISBN: 978-3-613-04438-8
Bestell-Nr.: 658492

Ferrari – Meisterstücke für Rennstrecke und Straße
204 Seiten, 441 Bilder,
215 x 280 mm, Hardcover
ISBN: 978-3-613-04668-9
Bestell-Nr.: 658567

*innerhalb Deutschlands, Ausland nach Aufwand

Bestellungen: www.heel-verlag.de • info@heel-verlag.de • 0531 12325449

Weit in den Osten der Republik führt die Reise zum Jahrestreffen des FCD. Die sehenswerten Kulturstädte Görlitz (Seite gegenüber), Dresden (oben) und Weimar (links) werden sicherlich nicht alle Tage mit dem Ferrari erkundet.

FERRARI CLUB AUSTRIA

FCA AUF YAS ISLAND

CLUBREISE ZUM F1-FINALE UND CAVALLINO CLASSIC MIDDLE EAST

Wenn es kalt wird in Europa, locken Sonne und Ferrari in die Emirate. Der Tross der Formel 1 schlägt auf dem Yas Marina Circuit die Zelte auf und ruft zum Finale der Saison. Seit 2011 ist der Ferrari Club Austria mit einer mehr oder weniger großer Delegation regelmäßig zu Gast im Morgenland, das ob seiner spektakulären Entwicklung und Bauten den Ruf eines Übermorgenlandes verdient. Seit 2009 wird der letzte Grand Prix eines Jahres auf der künstlichen Insel ausgetragen, und 2023 war das Jahr des 15. Jubiläums dieses finalen Rennens.

Die Ferrari World direkt im Anschluss an die Rennstrecke ist seit 2010 in Betrieb und gilt als weltweit größter Indoor-Vergnügungspark. Die ikonische Dachkonstruktion mit einem Durchmesser von 700 m und einer Fläche von 200.000 m² in Rosso Corsa setzt bei jedem Anflug auf die Flughäfen von Abu Dhabi oder Dubai optische Akzente. Das auf dem Dach glänzende Logo der Marke ist mit 3000 m² und einer Länge von 65 Metern das weltweit größte seiner Art.

Da der Dubai International Airport über wesentlich bessere Anbindungen an Wien verfügt als jener von Abu Dhabi, fiel die Wahl auf ein Hotel im Marina-Viertel von Dubai, 90 Autobahnkilometer von der Rennstrecke entfernt. Der Konvoi am Freitag festigte die Überzeugung, dass der Wüstensand einer Begehrlichkeit von Sportwagen aus Maranello nicht entgegensteht. Eine Rekordzahl von 238 Ferrari durchwegs neuester Jahrgänge füllten Parkplatz, Straße und Gehsteig vor dem Showroom des örtlichen Händlers Al Tayer Motors, um das Grand-Prix-Wochenende mit einer Parade von Dubai nach Abu Dhabi zu beginnen.

Die Casa Ferrari war traumhaft gelegen und auf dem Golfplatz unmittelbar neben der Grand Prix-Strecke eingerichtet. Auf dem Par 3 Green der Golfakademie waren Cateringstationen und Lounge-Möbel aufgebaut, als Stars auf dem Rasen waren in lockerer Gruppierung die neuesten Modellvariationen aus dem Hause Ferrari zu bewundern. Der Concorso d´Eleganza als Teil der Cavallino Classic Middle East wurde zum dritten Mal ausgerichtet und ebenfalls auf dem Golfplatz zelebriert.

Ausblick, Einrichtung und Catering der VIP-Lounge des Ferrari Owners´ Club der Vereinigten Arabischen Emirate waren perfekt wie gewohnt, alle 450 verfügbaren Plätze waren vergeben, und Ferraristi aus aller Welt konnten in lockerer Atmosphäre interessante Gespräche führen.

Ein Konzert mit dem Debüt von Shania Twain im Nahen Osten, Buggys in der Wüste, Versuche mit dem Board auf Sand und Erkundungen natürlicher und künstlicher Wunderwelten mit Besichtigungen in Dubai und Abu Dhabi machten diese Clubreise für alle Teilnehmer zu einem unvergesslichen Erlebnis. Mitunter bedarf es eben eines Wechsels der Perspektive, um Ansichten zu ändern oder auch bestätigt zu sehen.

(TEXT: WERNER PAULINZ; FOTOS: HANNES BAUER)

Entspannung im Sand und auf dem Wasser, Spannung in der Luft und Stau bei Al Tayer beim Eintreffen der 238 Ferrari zum Start der großen Parade zum Marina Circuit auf Yas Island in Abu Dhabi.

focs SINCE 1972

FERRARI OWNERS' CLUB SWITZERLAND

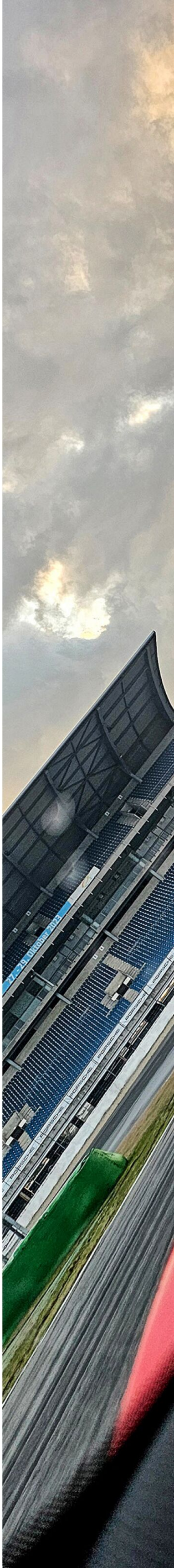
RASANTE KURVENFAHRT AUF DER F1-STRECKE

IN HOCKENHEIM WURDEN AUS FERRARI OWNERS RICHTIGE FERRARI RACER

Am 18. und 19. März 2024 waren wir zum internationalen Rennausbildungskurs beim ACS Schweiz in Hockenheim zu Gast. Unter kundiger Anleitung von zwei professionellen Instruktoren lernten die Teilnehmer – darunter auch zahlreiche Rennstrecken-Neulinge – das fahrdynamische Handling ihres Sportwagens kennen und beherrschen. In unzähligen Wiederholungen feilten die „Rookies" an den Bremspunkten und an der Wahl der Ideallinie. Innerhalb kürzester Zeit wurden aus ihnen echte Könner, welche eine F1-zertifizierte Rennstrecke mit ihrem Fahrzeug sicher, aber auch schnell befahren können. Natürlich kamen auch das gesellige Zusammensein und das Fachsimpeln nicht zu kurz: Nach einem anforderungsreichen Streckentag genossen die Teilnehmer im Restaurant Bella Capri italienische Gastfreundschaft und kulinarische Gaumenfreuden. Unter den strengen Augen der Instruktoren Max und Tobias wurde das erlernte fahrerische Können am zweiten Streckentag beurteilt. Alle Teilnehmer des FOCS-Events haben den Kurs mit Bravour bestanden. Sie erhielten das heiß begehrte Diplom zur Belohnung. Im anschließenden freien Fahren konnten die Teilnehmer das Erlernte auf dem gesamten Rundkurs umsetzen und ihren Pferden so richtig die Sporen geben. Etwas erschöpft, hoch zufrieden und zum Glück ohne „Kaltverformungen" trat die Gruppe den Heimweg in die Schweiz an. Der erste rennsportliche Anlass seit längerer Zeit war damit ein voller Erfolg.

(TEXT: ROGER LEU; FOTOS: **WWW.MENZI-MOTORSPORTFOTOS.CH** UND DIVERSE FOTOGRAFEN)

Rennsportliche Fahrtechnik ist ganz schön anstrengend. Volle Konzentration auf der Piste – nudelfertig am Abend. Aber stolz auf die neue Rennlizenz!



77-7777

FERRARI DRIVERS OF SWEDEN

HERBSTREISE

ALLGÄU, SÜDTIROL UND SALZKAMMERGUT *TEIL 2*

Auf den Passhöhen der Sellagruppe hatten wir erstmals auf dieser langen Reise mehr Glück mit dem Parken. Der Restaurantbetreiber gab uns die Erlaubnis, die Ferrari direkt vor dem Eingang zu platzieren, zur Freude der übrigen Besucher.

Nach dem ausgedehnten Mittagessen auf der sonnigen Veranda ging es weiter ins Grödnertal, über das Grödner Joch nach Corvara in Badia und weiter über den Campolongo zum Pordoi. Nach all den Serpentinen, die Berge rauf und runter in zügiger Fahrt, schmeckte jetzt der Cappuccino am Pordoi-Joch besonders gut.

Wir verließen Kurtatsch und fuhren auf Landstraßen Richtung Altaussee im Salzkammergut. Viel Verkehr. Kurz nach Bruneck an einer Kreuzung falsch abgebogen, und plötzlich befanden wir uns auf einer absoluten leeren Straße nach Antholz. Der Staller Sattel ist 15 Minuten pro Stunde geöffnet. Noch 20 Minuten warten und die am Wegesrand weidenden Kühe im Auge behalten. Anscheinend kümmern sich die Kühe nicht um Autos, und Ferrari sind genauso uninteressant wie alle anderen. Auf der schmalen, kurvenreichen und mit sehr engen Serpentinen gespickten Strecke ging es im Konvoi zum Sattel. Oben anhalten war unmöglich, denn hier standen alle, die jetzt hinunterfahren wollten. Weiter ging es über Matrei, Mittersill und Bischofshofen nach Altaussee.

Für den Besuch der Salzwelten Hallstatt am Hallstätter See nutzten wir einen Bustransport. Mit der Salzbergbahn fuhren wir hoch zur Aussichtsbrücke und anschließend bergauf zum Kaiserin-Christina-Stollen. Nach der interessanten Führung im Salzbergwerk musste natürlich die unglaubliche schöne Aussicht vom Skywalk aus genossen werden.

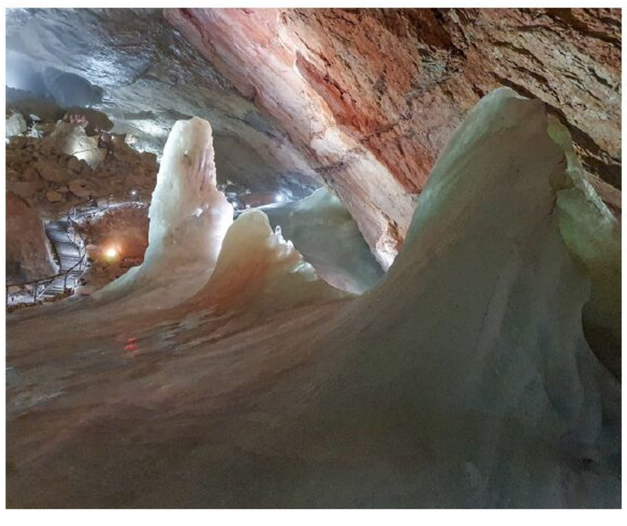
Am folgenden Morgen wurden die Dachstein-Eishöhlen erforscht. Die Tour entführte uns in die fantastische Unterwelt des Dachstein-Massivs. Mit der Krippenstein-Seilbahn ging es anschließend hoch zur Bergstation Dachstein. Die fußläufige Strecke zur Aussichtsplattform „5 fingers“ wurde mit einer fantastischen 360-Grad-Rundumsicht belohnt. Abgerundet wurde der Tag mit dem Besuch der privaten Lotus-Sammlung in Bad Aussee mit zahlreichen Modellen verschiedener Baujahre und 1200 Modellautos sowie einer Jochen-Rindt Ausstellung.

Elf Tage waren wir inzwischen unterwegs, und es wurde Zeit für die lange Heimreise. Die erste Etappe brachte uns nach Hersbruck, wo wir am Nachmittag noch die Oldtimer-Sammlung Dauphin Speed Event besuchen konnten – mit über 150 fantastischen Oldtimern, natürlich auch Ferrari, und etwa 300 Motorrädern ein Höhepunkt der diesjährigen Reise.

(HERMANN HONAUER)

Wenn nur die lange Anreise nicht wäre. Aber die Ferrari Drivers of Sweden schrecken vor Touren von über 5000 Kilometern in 14 Tagen nicht zurück.

Glänzende Aussichten vom Dachstein-Massiv, glitzernde Welten in der Eishöhle und ein traumhafter Blick auf den Hallstätter See. Besuch einer privaten Lotus-Sammlung sowie des Dauphin Speed Events.



FERRARI ROMA „ATELIER“ | NEUWAGEN | NUR 200 KM | 360.000 €

Wir bieten Ihnen hier einen einzigartiges Einzelstück aus der ATELIER Abteilung von Ferrari, zu dem einer der letzten gebauten Roma Coupé! Die Farbe stammt aus den 1950ger Jahren und kleidet den in klassischen Linien gezeichneten Roma in eine wunderbar sportliche & elegante Aura!

AUSSTATTUNG : Exklusiv Lack-Einzelanfertigung, Frontschürze, Seitenschweller, Heckdiffusor in Carbon, Beifahrerdisplay, vollelektrische Daytona Sportsitze, Handlackiertes Logo auf den Kotflügeln, 360° Kamera, JBL Soundsystem, gestickte Tricolore, gesticktes Cavallino, Sitzlüftung, Bremssätteln in „Rosso“, Sitzmittelbahn in Alcantara, Alcantara Lenkrad, Alu Sportpedalerie, Sportabgasanlage, Unteres Cockpit in Alcantara, Gurte in „Rosso“, Einstiegsleiste in Carbon uvm...

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

QUO VADIS?

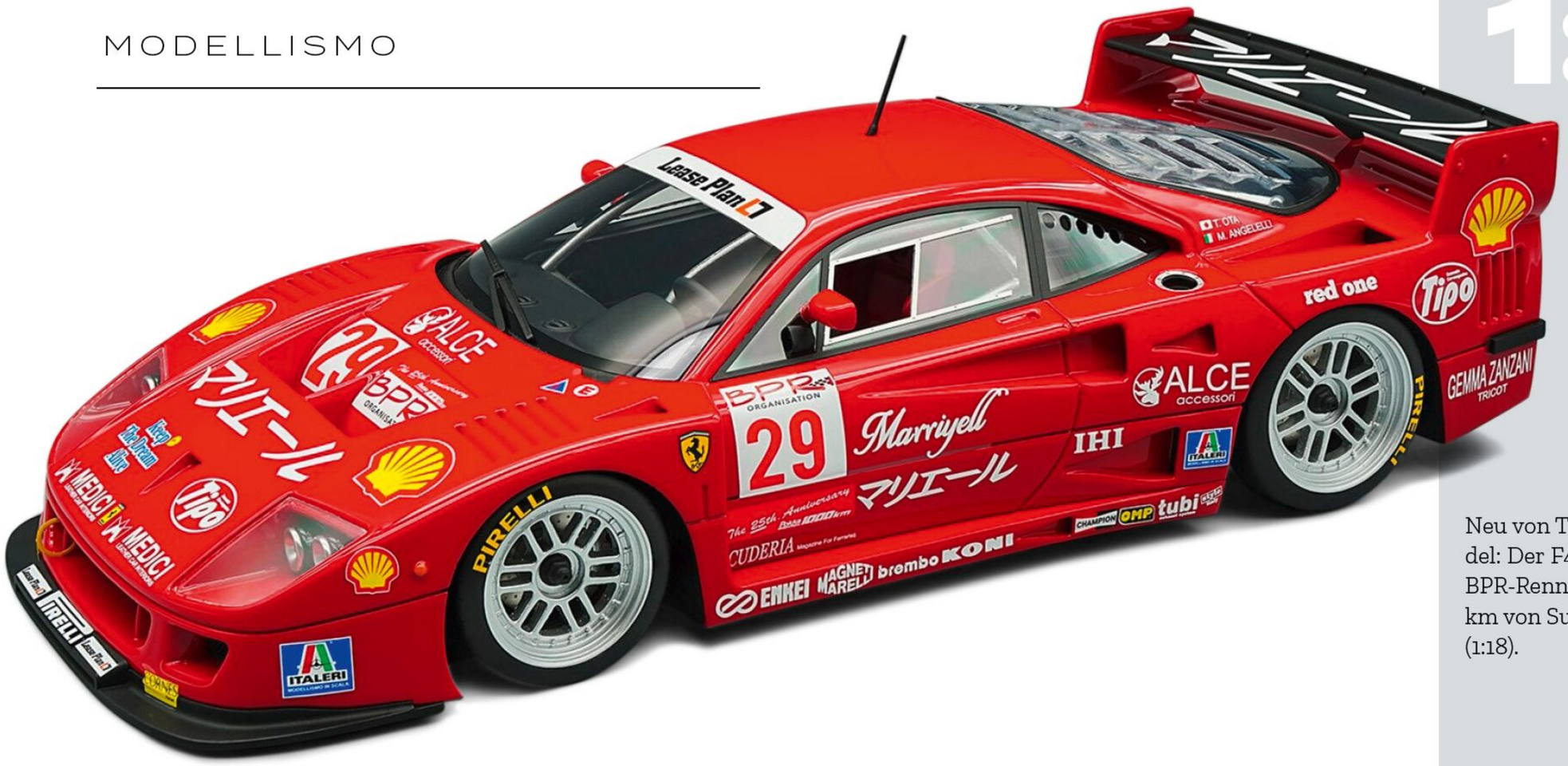
Begeistern sich nur noch die reiferen Generationen für den „Sammlermaßstab" 1:43? Gehört Mini-Modellen in 1:87 die Zukunft? Und eignen sich die riesigen Objekte in 1:12 überhaupt für die Vitrine?

VON DIETMAR RUDOLPH

Glänzender Auftritt: 250 GT Europa und Luigi Chinettis 166 MM (unten) von Tecnomodel (1:18).

Die Spielwarenmesse in Nürnberg 2024 sorgte für reichlich Diskussionsstoff und zeigte deutlich, dass die Sammlerszene recht lebhaft unterwegs ist. Stabiler Sammlergunst erfreut sich der Maßstab 1:18, der mit unterschiedlichen Preis- und Qualitätsspannen sehr viele Enthusiasten anspricht.

In den Vitrinen von Tecnomodel präsentierte sich der F40 aus der BPR-Rennserie von 1996 als Teilnehmer der 1000 km von Suzuka und ein wunderschöner 250 GT Europa von 1955. Der Besuch bei Ilario und Gianluca Ghizzardi, den kreativen Köpfen von Tecnomodel, motivierte zu einem Besuch ihrer „Coming soon"-Website. Die 166 MM Sport Touring Berlinetta (0060M) kam im November 1950 in den Besitz von Briggs Cunningham, der sie schon Ende Dezember bei den 6 Stunden von Sebring einsetzen wollte. Da der Wagen blaue Wolken ausstieß, startete er lieber auf seinem Aston Martin DB2 und Luigi Chinetti übernahm den Ferra-



Neu von Tecnomodel: Der F40 aus der BPR-Rennserie, 1000 km von Suzuka 1996 (1:18).

ri. Der Wagen hielt problemlos durch, die blauen Wolken waren nach dem Einfahren verschwunden, und Chinetti kam auf dem siebten Gesamtplatz als Sieger der Sportwagen bis 3000 cm³ ins Ziel.

RENNFIEBER BEI TECNOMODEL

Neu an der Startlinie steht bei Tecnomodel der 410 Sport (0598CM), der im August 1956 nach seinem Einsatz bei den 1000 km von Buenos Aires unter Fangio/Castellotti und einer Getriebereparatur an den Texaner John Edgar verkauft wurde. Carroll Shelby bewegte den Scaglietti Spider sehr erfolgreich, später saßen auch Richie Ginther, Phill Hill, Bruce Kessler, Masten Gregory und Jo Bonnier im Schalensitz. Das Modell ist in den Ausführungen des Palm Springs SCCA National 1956 (Sieger: Carroll Shelby, Startnummer 98) und des Ferrari Race der Nassau Trophy 1958 (Sieger: Bruce Kessler, Startnummer 88) erhältlich.

Große Rennen nahmen auch die vierzylindrigen 500 TRC mit zwei Litern Hubraum unter die Räder; daran erinnern drei Versionen. Die Targa Florio 1958 bestritt der 500 TRC (0682MDTR) unter Gaetano Starrabba, Prinz von Giardinelli, aus Palermo und dem rennerfahrenen Franco Cortese. Ein beachtenswertes Ergebnis erreichte der 500 TRC mit der Fahrgestellnummer 0690MDTR bei der Mille Miglia 1957: der Privatfahrer Siro Sbraci kam mit Platz 12 nach Brescia zurück. Weniger Glück hatte im selben Jahr das Team Richie Ginther/François Picard in Le Mans: Ihr Wagen der Equipe Los Amigos (0706MDTR), der vorletzte bei Scaglietti gebaute 500 TRC, musste mit defekter Wasserpumpe nach 14 Stunden aufgeben.

Für die unzähligen Fans des Ferrari 250 GTO haben wir drei GTO ’64 unter die Lupe genommen. Bei zweien handelt es sich

Ferrari 410 Sport (Nassau Trophy 1958) und drei Variationen des 250 GTO ´64 (Reims, Tour de France und Targa Florio 1964). Alle Tecnomodel 1:18.

Oben der 500 TRC Bj. 1957 in zwei Versionen und ein 275 GTB/C (Tecnomodel 1:18). Unten ein Dino 246 GTS und ein F40 von Norev im Super-Maßstab 1:12 sowie der hellblaue Daytona SP3 von Bburago in 1:18.

um mit 64er-Karosserien umgebaute GTO '63, das dritte Modell ist der genuine GTO '64 (5571GT), der sich mit seinem Dachspoiler von den weiteren Versionen unterscheidet. Sein großes Vorbild nahm 1964 an den 12 Stunden von Reims teil – Pedro Rodriguez und Nino Vaccarella fuhren den N.A.R.T.-Boliden auf den elften Gesamtrang. Bei den umgebauten 63er-GTO handelt es sich um 4091GT (Targa Florio 1965, Platz 12 für Ravetto/Starrabba) und den rechtsgelenkten 4061GT von Maranello Concessionaires, der unter David Piper und Joseph Siffert bei der Tour de France 1964 wegen unerlaubten Nachtankens disqualifiziert wurde. Mit seinem extra Lufteinlass auf der Haube ist er fast korrekt umgesetzt, doch leider fehlen die je fünf Schlitze links und rechts des Einlasses. Dass alle Modelle einen Dachspoiler haben, ist ein kleiner Lapsus, doch sonst sind alle Versionen formgenau und optisch perfekt nachgebildet.

Den Abschluss der Tecnomodel-Präsentation bildet der 275 GTB Competizione (06885) in den Versionen Targa Florio 1965 (Biscaldi/Deserti) und Nassau Trophy 1965 (Sieger: Charlie Kolb). Die beiden Modelle, erst im Outfit der Scuderia Ferrari und später als N.A.R.T.-Rennwagen, sind sehr detailliert ausgeführt und ein besonderer Blickfang in jeder Vitrine.

GROSS UND GRÖSSER

Bei Norev konnten die Dino 246 GT und GTS in 1:18 in Augenschein genommen werden. Beide halten kritischen Blicken problemlos stand und werden viele Freunde finden. Für die Big-Size-Liebhaber bietet Norev einen F40 im Großmaßstab 1:12.

Auf dem beeindruckenden Messestand von Bburago stand der 499P in verschiedenen Größen im Fokus, als weitere Neuheiten wurden der SF 90 Spider und eine hellblaue Version des Daytona SP3 vorgestellt.

Mit dem 375 Plus, der eigentlich nach der Ferrari-Nomenklatur 412 hätte heißen müssen, kommt ein Siegertyp mit fast fünf Litern Hubraum in die KK-Scale-Modellwelt, der 1954 mit Siegen in Le Mans und bei der Carrera Panamericana auf sich aufmerksam machte. Neben dem Sieger (0392AM) mit Umberto Maglioli am Lenkrad ist auch die Start-

nummer 1 (0396AM) unter der Bewerbung von John Edgar erhältlich. Das Team McAfee/Robinson erlitt einen schweren Unfall, der den Tod des Beifahrers zur Folge hatte. Derselbe Wagen hatte im Juni davor zusammen mit dem Team Gonzales/Trintignant einen glanzvollen Sieg in Le Mans gefeiert. Die Modelle beeindrucken mit gelungener Form und schönen Details wie feinen Speichenrädern, Hauben mit separaten Verschlüssen, lederähnlichen Schalensitzen und exakten Armaturen.

KK Scale lanciert verschiedene Varianten des 375 Plus sowie den Dino GT4 in der seltenen Zweiliter-Italien-Ausführung. Unten der 312 T2B der Modelcar Group mit Niki-Lauda-Figur (alle 1:18).

Für die Freunde von Serienwagen steht der Dino 208 GT4 bereit, das Ferrari-Emblem an der Front belegt sein Baujahr nach 1977. Die kantige sachliche Form ist der Stil der Zeit, doch mit 840 Exemplaren, die nur in Italien angeboten wurden, war der 155 PS schwache Ferrari nicht gerade ein Erfolgsmodell, obwohl manche Kenner seine Straßenlage rühmen, die sicher dem Mittelmotor zuzuschreiben ist. Ein tadellos umgesetztes Modell, rein optisch eine Ausnahme in der Sammlervitrine.

Bedeutend mehr Pferdestärken zeichnen die Neuheit der Modelcar Group aus. Der 312 T2B stemmte 500 PS auf die Kurbelwelle, völlig ausreichend für den Gewinn der Fahrer-Weltmeisterschaft durch Niki Lauda. Das Modell in vorbildgetreuer Ausführung ist perfekt dekoriert und begeistert mit mächtigen Goodyear-Rennwalzen. Niki sitzt mit ori-

Noch ein Hingucker in 1:18: Der knallgelbe SWB von BBR. Unten klein der Prototyp des 250 Europa Coupé und groß die Studie 206 Dino Berlinetta Speciale sowie auf der Seite gegenüber der Dino 206 S Competizione, alle drei von Pininfarina (Masterpiece 1:43).

ginalgetreuem Helm im Cockpit, leider sind das Lenkrad und das Armaturenbrett etwas schlicht ausgeführt.

Ein hinreißender 250 GT SWB in Knallgelb sticht aus der BBR-Kollektion förmlich heraus. Wer jedoch die Ecurie Francorchamps vermutet, hat leider weit gefehlt, denn die Berlinetta (Chassisnummer 1931GT) wurde vom North American Racing Team ins Rennen geschickt. Das Team Arents/Connell fuhr beherzt auf den fünften Gesamtrang. Das BBR-Modell ist zwar kein Schnäppchen, jedoch absolut perfekt in Form und Detaillierung.

AKTIVE HERSTELLER UND KLEINE MODELLE

Ein Blick auf die Modelle im Maßstab 1:43 zeigt deutlich, dass die Stückzahlen im Vergleich zu früheren Jahren bedeutend geringer ausfallen, doch die Modellauswahl und die Qualität sind auf hohem Niveau. Unter dem Label „Masterpiece“, exklusiv für das Ravensberger Handelskontor von Thomas Langejürgen, stellt autocult aus dem fränkischen Wendelstein die Dino 206 P Berlinetta Speciale (0840) und 206 S Competizione (034) auf die sehr fein nachgebildeten Campagnolo-Räder. Beide Einzelstücke sind echte Raritäten, die jede Ferrari-Kollektion aufwerten, obwohl man über die Form der Berlinetta geteilter Meinung sein kann. Der Dino Competizione ist mit seinen Flügeltüren und den Spoilern an Front und Heck ein ganz besonderes Exemplar.

Mit dem Prototyp des 250 Europa Coupé Pininfarina (0297EU) befindet sich eine weitere Spezialität im Masterpiece-Programm. Das Coupé mit kurzen 2600 mm Radstand und Colombo-V12 wurde 2014 wieder mit Stoßstangen und originalem Frontgrill restauriert und in den ursprünglichen Farben Dunkelblau und Elfenbein lackiert. Diese Masterpiece-Modelle sind wirkliche Meisterstücke, sehr zur Freude aller Sammler hochwertiger Miniaturen.

Ferrari Superamerica 400 Pininfarina Cabriolet Serie 1 (Matrix 1:43). Unten die Neuheiten von Brekina im H0-Maßstab 1:87: Ein Fiat-Transporter und zwei 312 T2, einer davon mit Enzo Ferrari als Figur.

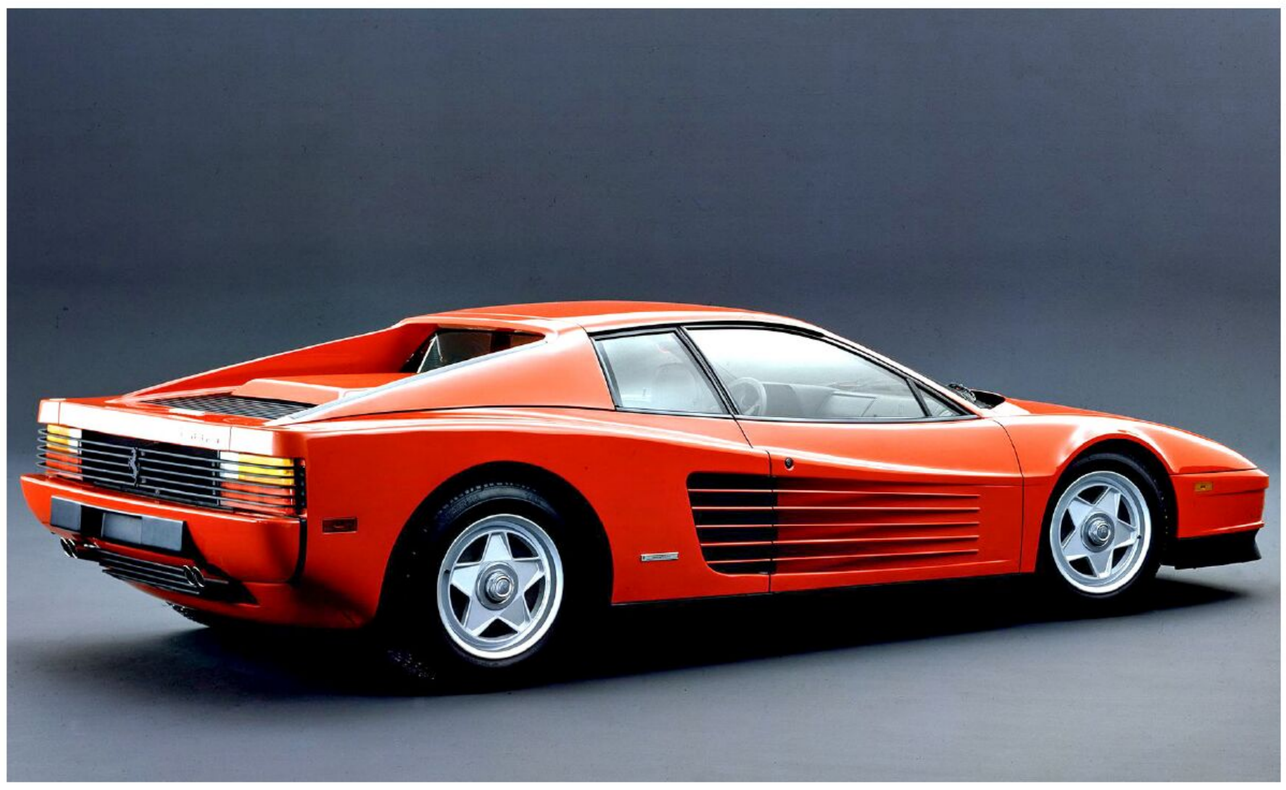
Dieselbe Zielgruppe nimmt auch Matrix ins Visier und zeigt mit dem 400 Superamerica Pininfarina Cabriolet Serie 1 einen weiteren Elite-Ferrari, der schon in seiner Typenbezeichnung von der Norm abweicht, denn die 400 stehen für ein Zehntel des Gesamthubraums und nicht für den Hubraum eines einzelnen Zylinders. Der Motortyp 163 war ein Mischling mit den Maßen des Lampredi-Motors und Colombo-Zylinderköpfen. Nur sechs Cabriolets wurden bei Pininfarina gebaut, der kurze Radstand von 2420 mm ließ die Exoten gedrungen und kraftvoller wirken. Das Vorbild für das Matrix-Modell ist die Chassisnummer 1885SA in roter Lackierung nach der Restaurierung durch Modena Sportscars von Alberto Pedretti, einem ehemaligen Chinetti-Mechaniker.

Durch das Engagement von Brekina hat die Formel 1 Einzug im H0-Maßstab 1:87 gehalten. Mit zwei Ferrari 312 T2 wird die Rennwagen-Palette nun noch einmal erweitert. Die letzten Ferrari sind die 312 T2 von Clay Regazzoni, Saison 1976, und von Gilles Villeneuve, Saison 1977. Hier ist auch eine Figur von Enzo Ferrari dabei. Eine weitere „Ferrari-Neuheit“ ist der Fiat 238 Transporter der Scuderia Filipinetti als treuer Helfer während der Rennsaison 1966.

VORSCHAU

AUSGABE 3-2024 ERSCHEINT AM 22. 08. 2024
ANZEIGENSCHLUSS IST DER 19. 07. 2024

Wer GTO sagt muss auch Testarossa sagen. Nur wenige Monate nach der spektakulären Vorstellung des Gruppe-B-Monsters auf dem Genfer Automobilsalon präsentierte Ferrari vor 40 Jahren in Paris den atemberaubenden Zwölfzylinder-Mittelmotor-GT mit den charakterischen seitlichen Kühlergrills („spare ribs“) und einer Leistung von sagenhaften 390 Pferdestärken. Im Gegensatz zum etwas handwerklich anmutenden Homologationsmodell auf 308-Basis und seinem eher schlicht gezeichneten direkten Vorgänger 512 BBi repräsentierte der Testarossa eine fundamental neue, moderne Designschule. Kaum ein Sportwagen vor ihm und schon gar keiner nach ihm hatte einen derartigen Einfluss auf das Automobil-



design. Das Meisterstück von Pininfarina-Chefstylist Leonardo Fioravanti schrieb ein Kapitel Designgeschichte, das die Autowelt in ein „davor“ und ein „danach“ spaltete. Natürlich kommen bei uns auch die Ferrari aus den Epochen davor und danach nicht zu kurz. Speziell die frühen Klassiker werden auch 2024 wieder in einer Vielzahl von Veranstaltungen gewürdigt, und die aktuelle Modellpalette verdient eine breite Präsentationsplattform, wie sie nur die Esperienza-Ferrari-Kundenveranstaltungen zu bieten vermögen. Der Scuderia Ferrari und den Protagonisten von AF Corse drücken wir die Daumen für die Rennsaison in der Formel 1, bei den Hypercars und in der Kategorie Gran Turismo, wo Ferrari mit SF-124, 499P und 296 GT3 ganz heiße Eisen im Feuer hat. Wir freuen uns auf diesen Sommer!

IMPRESSUM

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

Herausgeber: Franz-Christoph Heel

Redaktionsleitung: Peter Braun

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

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

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

Anzeigenpreise: Es gilt die Anzeigenpreisliste 2024.

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

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

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

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

Design und Layout: HEEL Verlag GmbH, Axel Mertens

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

Lektorat: Manfred Kolb, Aschaffenburg

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

Postvertriebskennzeichen: 19089

ISSN: 2367-3672

Gerichtsstand: Königswinter

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

Datenschutzerklärung: ds.heel-verlag.de

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

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

ABONNIEREN LOHNT SICH!

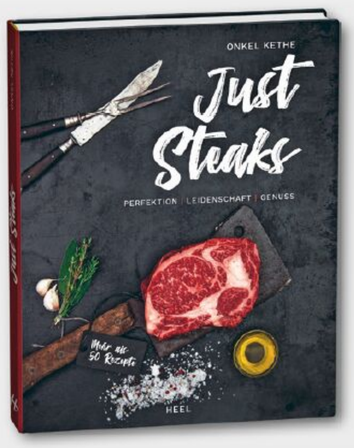
IHRE VORTEILE

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

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

1-JAHRES-ABO FÜR 35,- €

+ IHRE PRÄMIE



WERT 20,- €

WERT 19,99 €

ZWEI BACK ISSUES NACH WUNSCH

2-JAHRES-ABO FÜR 70,- €

+ IHRE PRÄMIE

WERT 35,- €

WERT 69,99 €

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

LUXUS BILLARD

TAILORMADE

WIE IHR FERRARI

bankhamer
DESIGN

www.bankhamer.design