AUSGABE 4-2024 # 135

MARANELLO WORLD

DAS MAGAZIN FÜR FERRARISTI

MARANELLO WORLD

MIT FERRARI PREISGUIDE

VON 250 GTE BIS TESTAROSSA

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

FERRARI 12CILINDRI
DAS BESTE AUS ZWEI WELTEN: ERSTE AUSFAHRT MIT DEM NEUEN FERRARI-FLAGGSCHIFF

SIEG IN MONZA
CHARLES LECLERC ZUM ZWEITEN MAL BEIM HEIM-GP ERFOLGREICH

30 JAHRE F355
DAS BESSERE IST DES GUTEN FEIND: DER F355 ÜBERZEUGTE ALLE

WEIHNACHTS-GEWINNSPIEL
FREUEN SIE SICH AUF EXKLUSIVE PREISE

OFFICIAL FERRARI DEALER

kassel.ferraridealers.com

Eberlein Automobile

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

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

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

FERRARI
APPROVED

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

Sehen Concours-Sieger bald so aus? Der 250 GT Europa (0413GT) im Scheunenfund-Look tingelte vor zwei Jahren über verschiedene Veranstaltungen. *(Foto: Henry T. Kistler)*

EDITORIAL

Liebe Leser,

bei den zwei prestigeträchtigsten Concours d'Elegance siegten dieses Jahr erstmals keine auf Hochglanz polierte 100-Punkte-Restaurierungen, sondern Autos „mit Patina", wie man so schön sagt. An der Villa d'Este gewann ein lange verschollen geglaubter Alfa Romeo 8C Baujahr 1932, der in seinem ganzen Leben weder Polierwatte noch Hartwachs gesehen hat. 77 Jahre war der Ex-Rennwagen im Besitz eines französischen Sammlers, der ihn regelmäßig abschmierte und zwischendurch mal warmlaufen ließ. In Pebble Beach wurde erstmals ein Exponat der „Preservation Class" zum Best of Show gekürt: Der Bugatti Type 59 Sport aus der Schweizer „Pearl Collection" überzeugte die Juroren mit seiner Authentizität. „Ein Auto ist eben nur einmal original", sagt der Besitzer des ehemaligen Werksrennwagens, Fritz Burkard, womit er wohl recht hat. Nur ging es bislang bei einem Concours d'Elegance nicht so sehr um die Originalität als vielmehr um die Originaltreue, wo makellose Nachbauten korrodierte oder verbogene Echtteile ohne Skrupel übertrumpften. Die meisten Concours-Ferrari präsentieren sich heute auf dem Laufsteg eh' schöner als damals beim Verlassen der Fabrikhallen in Maranello. Es gibt eine weltumspannende Infrastruktur von Fachbetrieben, die sich auf diese Art von Restaurierungen spezialisiert haben. Sie dürften die Entwicklungen in der Concours-Szene mit Argwohn betrachten, aber seien wir einmal ehrlich: Auf einem Concours d'Elegance ging es doch schon immer um Glanz und Gloria und nicht um rissigen Lack, triefende Getriebe oder modernde Polster, ganz gleich, wer einst darauf gesessen hat. Das ist eher ein Thema fürs Museum. Oder wie sehen Sie das?

Con saluti cordialissimi

Franz-Christoph Heel

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

BESUCHEN SIE UNS …

www.maranello-world.de maranelloworld

10
FERRARIF80

18
VELOCE12

30
12CILINDRI

58
PEBBLE BEACH

40
F355

48
CALIFORNIA LWB

4-2024

INHALT

6 NEWS & SZENE
Nachrichten rund ums Cavallino.

10 PREMIERE: DER F80
Mit 1200 PS Systemleistung der stärkste Straßen-Ferrari aller Zeiten.

16 GEWINNSPIEL
Weil bald Weihnachten ist: Kleine Freuden fürs Fest.

18 SUPERLEGGERA
Der Turiner Karosserieschneider Touring macht dem 550 Maranello schöne Beine.

22 FORMEL 1
Ferrari gewinnt den Heim-Grand-Prix im königlichen Park von Monza und die Tifosi stehen Kopf!.

30 PROVA: 12CILINDRI
Auf dem Goodyear-Testgelände in Luxemburg hatten wir Gelegenheit, den neuen GT zu fahren.

40 30 JAHRE F355
Die nur als Facelift für den 348 gedachte Berlinetta definierte den Maßstab für alle Ferrari der Neuzeit.

48 CALIFORNIA LWB
Eigentlich war das Lieblingsauto der Stars und Sternchen die Spider-Version des Tour de France und entsprechend sportlich.

58 FERRARI-SZENE USA
Bericht vom Concours d'Elegance in Pebble Beach und der Show „70 Jahre Ferrari in den USA".

66 WHEELS 2024
Concours d'Elegance in Marienwaerdt (NL).

74 CHANTILLY 2024
Siebte Auflage der prestigeträchtigen Veranstaltung Arts & Automobile.

74 50 JAHRE 275
Jubiläumstreffen der 275 GTB/GTS in München und am Tegernsee.

76 FERRARI RACING DAYS
Endlich wieder im Großformat am Nürburgring – bei Kaiserwetter!

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

90 MODELLISMO
Große Auswahl an neuen Modellen zum Jahresende – gerade rechtzeitig, möchte man sagen!

96 KLASSIKER PREISGUIDE
Ferrari-Klassiker Preise 2024, zusammengestellt von Classic Data.

LESERFORUM

TESTAROSSA-TITELBLATT

Irgend etwas stimmt doch nicht mit diesem Testarossa, dachte ich mir, und wunderte mich über den „Gemäldestil". Dann entdeckte ich auf der Editorialseite unten den Hinweis darauf, dass dieses Motiv mit Hilfe Künstlicher Intelligenz erzeugt wurde. Ich hoffe nur, dass das Ganze als Scherz zu verstehen war. Oder?

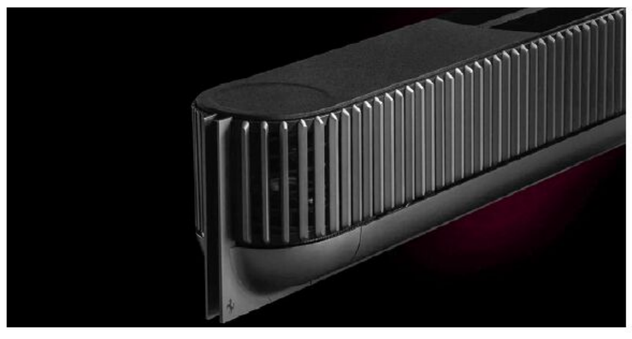
Robert Blier, per E-Mail

Guenter Merk ist ein professioneller Autofotograf, der gerne mit dem Thema KI experimentiert. Er verwendet für seine Verfremdungen aber stets echte Fotografien. Und keine Sorge: wir haben nicht vor, unsere Fotostrecken künftig auf diese Weise zu produzieren. (Red.)

BANG & OLUFSEN

SPECIAL EDITION

Für Ferraristi, die im Wohnzimmer oder in der klimatisierten Garage auf die Eleganz des Cavallino Rampante nicht verzichten wollen, hat der dänische Audio-Pionier Bang & Olufsen die perfekte Lösung entwickelt. Für ihre zweite Special Edition Ferrari Collection wurde der Lautsprecher Beolab 50, die Beosound Theatre Soundbar und das Beovision Theatre TV-System in einer neuen Designsprache überarbeitet, die das anthrazitfarbene Grigio Corsa von Ferrari integriert und gleichzeitig eine kleine Rot-Nuance hinzufügt. Darüber hinaus sind die Produkte Beolab 50 und Beosound Theatre mit perlgestrahlten Lamellen ausgestattet, die an die seitlichen Lüftungsschlitze eines Ferrari erinnern. **Mehr unter www.ferrari.com**



HAPPY BIRTHDAY CARLOS & CHARLES

Am 1. September feierte Carlos Sainz jr. in Monza seinen 30. Geburtstag. Leider nicht mit einem Podestplatz beim Großen Preis von Italien, aber unter dem Eindruck des Heimsiegs der Scuderia doch ziemlich ausgelassen. Carlos räumt am Ende der Saison 2024 nach 89 Grands Prix für Ferrari sein Cockpit für Lewis Hamilton. Am 16. Oktober war dann übrigens Charles Leclerc an der Reihe: Am Vorabend des Grand Prix von Austin, Texas, wurde der Monegasse 27 Jahre alt.

FERRARI IN MÜNCHEN

Am 28. September 2024 eröffnete Emil Frey Sportivo einen exklusiven Showroom am Münchner Odeonsplatz. Dieser Ferrari-Showroom ist nach Hamburg am Neuen Wall der zweite seiner Art auf deutschem Boden. Hier steht nicht allein die Präsentation der neuesten Modelle auf insgesamt rund 200 Quadratmetern im Vordergrund. Vielmehr werden hier auch die Möglichkeiten der Fahrzeugindividualisierung erlebbar. Kunden können verschiedene Materialien, Farben und Ausstattungen direkt erkunden und ihr ganz persönliches Traummodell in der Galerie im Obergeschoss konfigurieren.

Der etablierte Standort von Emil Frey Sportivo an der Moosacher Straße bleibt vorerst Zentrum für Verkauf und Service der Marke Ferrari. In unmittelbarer Nachbarschaft legt das Unternehmen in Kürze den Grundstein für einen Neubau, der auf über 3000 Quadratmetern sämtliche Dienstleistungen rund um das Cavallino Rampante unter einem Dach vereinen wird. Die Eröffnung ist bis Ende 2026 vorgesehen.

SUPERFESTIVE

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

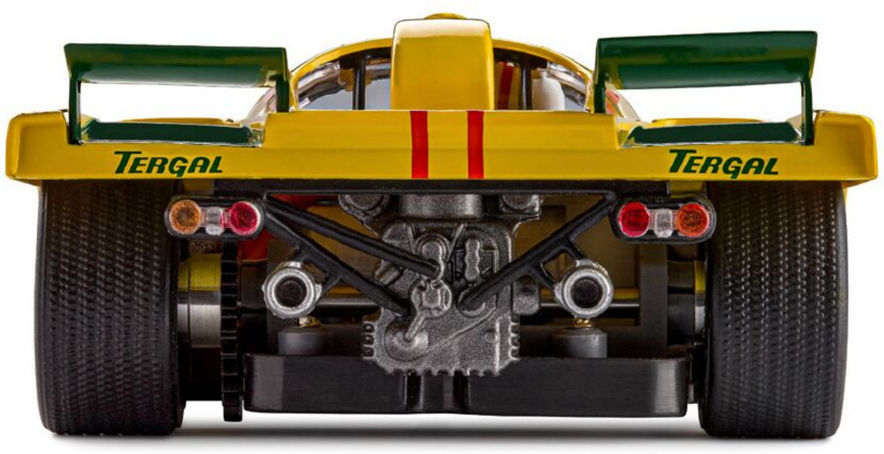
WIR WÜNSCHEN IHNEN EIN **FROHES WEIHNACHTSFEST** UND EIN **GLÜCKLICHES NEUES JAHR!**

SLOT-CAR-SAISON ERÖFFNET

NEUES FÜR DIE RENNBAHN

Bei Galileo Engineering mit den Marken Policar und slot.it finden die Speed-Junkies zwei Neuheiten, die eigentlich auf keiner Rennbahn fehlen sollten. Mit dem Ferrari 126C2 in den Versionen Long Beach 1982 (Didier Pironi) und GP Zolder 1982 (Gilles Villeneuve) bringt slot.it zwei heiße Geräte, die mit ihrem hohen Grad der Detaillierung eigentlich mehr für die Vitrine als für den harten Einsatz auf der Bahn geeignet sind. Natürlich wurden die unterschiedlichen Heckspoiler berücksichtigt, und die Dekoration beider Modelle lässt keine Wünsche offen.

Bei Policar entdeckt man den Ferrari 512M (Fgst.-Nr. 1002) der spanischen Escuderia Montjuic, die in den 1970er Jahren bei vielen internationalen Rennen auftrat. Zusammen mit dem Teamchef José Juncadella bestritt der erfahrene Nino Vaccarella die 24 Stunden von Le Mans 1971. Leider streikte nach 14 Stunden das Getriebe. Das Slotcar-Modell in 1:32 ist eine hervorragende Verkleinerung des 512M und begeistert auch mit hervorragenden Fahreigenschaften. Wer den Maßstab 1:24 bevorzugt, findet bei Carrera den Ferrari 296 GT3, Teilnehmer der 24 Stunden von Dubai unter der Bewerbung von Racing One aus Plaidt, der als auffälliger Werbeträger für Carrera und Revell unterwegs ist. Dies ist nicht verwunderlich, denn Steffen Görig, CEO von Quantum Capitals Partners, Eigentümer von Carrera und Revell, setzt sich mit Begeisterung als Gentleman Driver hinter das Lenkrad des Ferrari. Das Modell für Carrera 124 Digital ist ein echter Eyecatcher auf der großen Bahn. [DR]

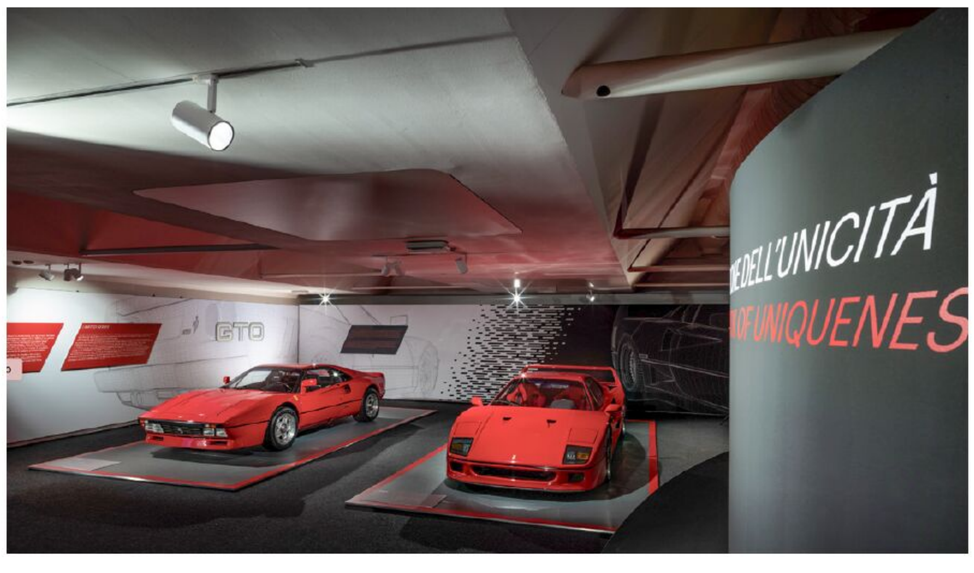


MUSEO FERRARI MARANELLO

SUPERCARS

Passend zur Präsentation des neuen F80 läuft im Ferrari-Museum in Maranello eine große Sonderausstellung zur Entwicklung der legendären Supercars. Dabei steht ihre Einzigartigkeit im Vordergrund sowie ihre Bedeutung als Meilensteine in der technologischen Entwicklung.

Bei den ausgestellten Autos handelt es sich durchweg um Exemplare limitierter Serien – GTO, F40, F50, Ferrari Enzo, LaFerrari –, die das Ergebnis der persönlichen Philosophie von Enzo Ferrari



illustrieren, der mit jedem neuen Modell das beste Auto seiner Zeit anstrebte.

Ebenfalls zum ersten Mal öffentlich präsentiert werden einige „Special Projects“ bzw. Mock-Ups derselben aus dem One-Off-Programm, das es den Kunden ermöglicht, ein wirklich einzigartiges Modell nach ihren persönlichen Wünschen zu gestalten. Als Teil der Reise durch die Ferrari-Welt der Exklusivität entdecken die Besucher auch das Tailor-Made-Programm.

Das Ferrari-Museum in Maranello ist täglich geöffnet von 9.30 Uhr bis 18 Uhr, zwischen Weihnachten und Neujahr geschlossen. Mehr Info unter www.ferrari.com/de-DE/museums

ANZEIGE

DinoParts

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

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

Ersatzteile

Service

Restaurierung

FERRARI F80

SECHS RICHTIGE

FERRARI HAT SEIN MIT SPANNUNG ERWARTETES NEUES SUPERCAR VORGESTELLT: DEN ANTRIEB ÜBERNEHMEN EIN V6-BITURBO UND DREI E-MOTOREN, DIE SITZKONFIGURATION NENNT SICH 1+, DER NAME IST F80 – ES FEHLT ALSO NICHT AN ÜBERRASCHUNGEN.

ROLAND LÖWISCH

Echte Le-Mans-Renntechnik, atemberaubend schön verpackt für den Sprint auf der Straße: Der F80 weiß seine aerodynamischen Qualitäten gekonnt in Szene zu setzen.

Diesmal scheinen sie richtig gestritten zu haben. Nein, nicht darüber, ob es mal wieder Zeit wäre für einen Supersportwagen in der Tradition von GTO, F40, F50, Enzo und La Ferrari. Auch nicht, ob der ikonischste Motor aus Maranello, der V12, unter der Prepreg-Karbonhülle stecken müsse. Es sollte schlicht der leistungsfähigste Treibsatz sein und gleichzeitig der kleinste und leichteste, was letzten Endes auf den V6-Biturbo hinauslief, der dank 800-Volt-Hybridsystem von drei Elektromotoren unterstützt wird und insgesamt für 1200 PS und 1092 Nm maximales Drehmoment sorgt. Es ist das gleiche Konzept, das auch im zweifachen Le-Mans-Sieger 499P steckt, und es macht den neuen Supersportler außerdem zum schnellsten Straßen-Ferrari aller Zeiten.

Nicht mal der Name wurde groß diskutiert: Ferrari F80 – auch wenn der Grund dafür ein bisschen konstruiert scheint: Das letzte Exemplar wird 2027 gebaut, dem 80. Jahrestag der Firmengründung. Aber es klingt einfach schön und führt die Reihe von F40 und F50 fort. Was allerdings

im Team richtig hart ausgefochten werden musste, war die Sitzkonfiguration: Einsitzer oder Zweisitzer?

NUR FÜR EGOISTEN

Wie so oft in solchen Fällen kam es zum Kompromiss, Ferrari nennt ihn „1+“. Genauer: Wer Platz hinterm Steuer nehmen will, klappt die Tür gleichzeitig nach vorne und oben, die auf diese Weise ein Teil des Daches mitnimmt. Somit gelingt der Einstieg problemlos, und man kann sich in eine Sitzschale fallen lassen, die eher eine Liegeschale ist. Am ovalen Lenkrad vor sich bemerkt man schnell, wie eng es innen zugeht: Die Türen sind breit und Teil des Aerodynamikkonzepts, der Beifahrer hockt auf Tuchfühlung. Tatsächlich muss sich der Copilot mit der 2. Klasse zufriedengeben, denn ihm steht kein eigener Sitz zur Verfügung. Er kauert auf karg gepolsterten Flächen, die direkt auf den Boden der Fahrgastzelle aufgebracht wurden. Er kann nichts verstellen, das Armaturenbrett mit dem Beifahrerdisplay rückt ihm auf die Pelle.

Viel Platz ist innen also nicht im nur 1138 Millimeter hohen Supercar – allerdings soll es noch reichen für Helme auf Köpfen von selbst großgewachsenen Fahrern und 35 Liter Gepäckraum hinter den Ohren. Grund für diese ungewöhnliche Sitzkonstellation: Der Pilot soll sich voll aufs Fahren konzentrieren.

Was keine schlechte Idee ist bei den Fahrleistungen: Die Höchstgeschwindigkeit ist sicherheitshalber bei 350 km/h abgeregelt, der Sprint auf 100 km/h soll dank Allradantrieb – an der Hinterachse sitzt ein zusätzlicher E-Motor, an der Vorderache zwei weitere – in 2,15 Sekunden vollzogen sein, von 0 auf 200 km/h dauert es 5,75 Sekunden. Die Karbon-Keramik-Bremsanlage sorgt für ebenso gute Werte in Sachen Verzögerung des leer 1552 Kilo schweren Hybriden: Ferrari hat von 100 km/h auf null 28 Meter gemessen, von 200 km/h bis zum Stillstand sind es 98 Meter. Die Fiorano-Runde geben die Roten mit 1:15,3 Minuten an – Bestwert für einen Straßen-Ferrari.

SCHNELL WIE DER WIND

Das liegt auch an dem Aerodynamikkonzept: Der Unterboden ist nicht plan gestaltet, denn dort wird die anströmendeLuft gezielt geführt, so dass bei 250 km/h insgesamt 1050 Kilo Abtrieb generiert wird. Dabei hilft auch ein großer Heckflügel, der nicht manuell bedient werden kann, sondern sich je nach Fahrsituation nach oben und/oder nach hinten bewegt.

Damit gar nicht erst die Idee aufkommt, dass die Elektrokomponenten im neuen Hypercar veralten könnten und den Wagen irgendwann lahmlegen, betont Ferrari, alles bis auf die Chemikalien für die Batterie selbst zu produzieren um sicherzustel-

Der mächtige Heckflügel wird automatisch gesteuert, den Rest erledigen geschickt kanalisierte Fahrtwindströmungen. Unten: Das Cockpit ist im Grunde nur für eine Person ausgelegt. Mitfahrer werden zum „Schmiermaxe" degradiert.

len, alle Komponenten bis in die ferne Zukunft problemlos ersetzen zu können. Die 860-Volt-Batterie mit ihren 242 Kilowattstunden sitzt quer und tief in der Mitte des Sportler-Chassis. Sie kann nicht von außen aufgeladen werden, und ihre Power ist ausschließlich dazu da, den Verbrenner zu unterstützen. zwei kleine E-Motoren zwischen Turbinen und Verdichter bringen die beiden Turbolader schneller auf Touren. Somit ist im F80 kein Fahren mit rein elektrischem Antrieb möglich.

799 Exemplare hat Ferrari angekündigt und selbstverständlich sind alle bereits verkauft, obwohl die Auslieferung erst im vierten Quartal 2025 beginnt. Es heißt, man habe die Käufer letztlich überzeugen können, dass der V6 die beste Wahl für den Antrieb sei. Und dass deswegen 3,6 Millionen Euro pro Stück durchaus angemessen sind ...

TECHNISCHE DATEN
FERRARI F80

MOTOREN
Bauart Verbrenner: V6, 120°, 2992 cm³ Hubraum
Leistung: 900 PS (662 kW) bei 8750/min
E-Motor hinten: 60 kW, 45 Nm
E-Motoren vorne: je 105 kW, 121 Nm
Systemleistung: 1200 PS (883 kW)
Systemdrehmoment: 1092 Nm
Hochspannungsbatterie: 860 Volt, 242 kWh

ANTRIEB UND FAHRWERK
Getriebe: Achtgang-Doppelkupplung
Antrieb: Allrad

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE
Länge/Breite/Höhe: 4840/2060/1138 mm
Radstand: 2665 mm
Gewicht: 1525 kg

FAHRLEISTUNGEN
Sprint 0-100 km/h: 2,15 Sek.
Vmax: 350 km/h

PREIS
in Italien: 3,6 Mio. Euro

Der Kalender für Ferraristi

Mythos Maranello – kein anderer Automobilhersteller repräsentiert Eleganz, Schönheit und Power in so höchster Vollendung wie die Edelmarke aus Maranello. Der Longseller unter unseren Kalendern: Seit 1998 zeigt der Kalender Monat für Monat wahre Traumwagen der italienischen Sportwagenschmiede. Zu schade zum Abreißen und Wegwerfen am Ende des Jahres – die exzellenten Fotos eignen sich auch wunderbar zum Rahmen!

Maranello World 2025

14 Seiten Kunstdruckpapier, 595 x 480 mm, Cover mit Glanzlack veredelt, stabile Rückwand, silberne Spiralbindung, mit großem Wandplaner als Jahresübersicht

EUR (D) 29,95

ISBN: 978-3-96664-793-9

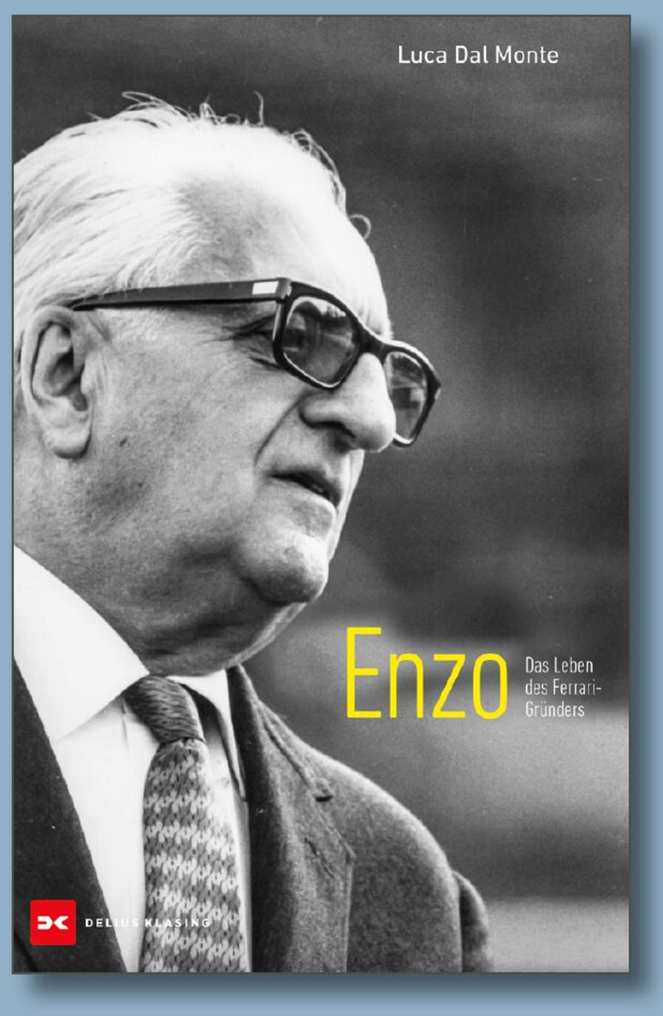
heel-verlag.de +++ heel-verlag.de +++ heel-verlag.de +++ heel-verlag.de +++ heel-verlag.de +++ heel-verlag.de +++ heel-verlag.de +++ heel-verlag.de +++ heel-verlag.de +++

BIBLIOTECA

LUCA DAL MONTE

ENZO

„Das Leben des Ferrari-Gründers“ lautet der Untertitel der Biografie aus der Feder von Luca Dal Monte, einem profilierten italienischen Journalisten und Ferrari-Kenner. Das Buch ist 670 Seiten stark und erzählt den Lebensweg des Ferrari-Gründers in minutiösen Schilderungen, die in einem über 40-seitigen Fußnotenverzeichnis dokumentiert sind. Bisweilen leidet der Lesefluss ein wenig unter den vielen Details, doch gleichzeitig sind die das Salz in der Suppe. Wer gezielte Informationen sucht, dem ermöglicht die saubere Struktur das gezielte Nachlesen einzelner Kapitel bzw. Stationen im Leben des „Commendatore“. Ein wichtiges Buch, das die außergewöhnliche Geschichte des Mannes und des Mythos Ferrari verstehen hilft.
Erschienen bei Delius Klasing,
Preis 39,90 Euro



ARNAUD MEUNIER

FERRARIS IN ADVERTISING

Mit seinem über 250 starken Fotoalbum von Ferrari-Anzeigen und Ferrari-Themen in Anzeigenmotiven anderer Firmen hat MARANELLO-WORLD-Autor Arnaud Meunier einen herrlichen Schmöker für lange Winterabende geschaffen. Die gezeigten Beispiele stammen aus aller Herren Länder, wobei Europa und die USA naturgemäß den Löwenanteil der Motive stellen. Die Sammlung von Werbeanzeigen auf Plakaten, in Zeitungen und Magazinen reicht zurück bis in die schwarzweißen 1940er Jahre und gewinnt mit jedem Jahrzehnt an Fahrt. Darf unter keinem Weihnachtsbaum fehlen!
Zu beziehen über www.ambook.fr zum Preis von 49 Euro zzgl. Porto und Verpackung

MICHAEL SCHUMACHERS WELTMEISTERWAGEN

Sieben Weltmeistertitel, sieben Weltmeisterautos: Formel-1-Fotograf Wolfgang Wilhelm hat Schumis Meisterwagen bei Sammlern aufgetrieben und detailreich atmosphärisch in Szene gesetzt. Motorsport-Spezialist Elmar Brümmer steuert die Fakten und interessanten Geschichten der Formel-1-Saisons 1994, 1995, 2000, 2001, 2002, 2003 und 2004 bei, und Fotograf Thorsten Doerk illustriert die einfühlsamen Betrachtungen von Michael Schumachers langjähriger Vertrauten Sabine Kehm, Lewis Hamilton schrieb das Vorwort zu dem 275 Seiten dicken Bildband.
Erschienen bei Delius Klasing zum Preis von 91 Euro

KALENDER 2025

MARANELLO WORLD 2025

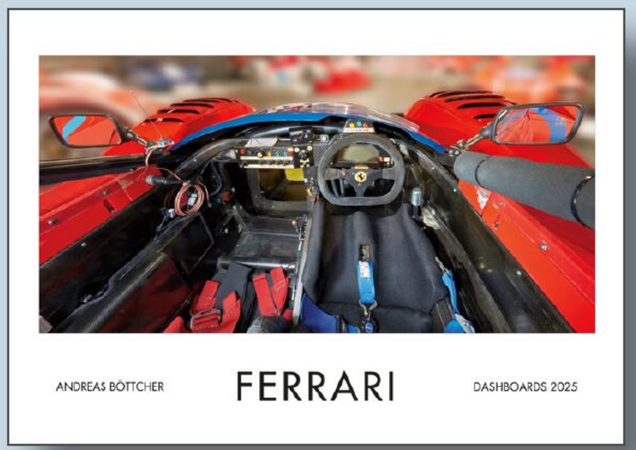
Der Kalender für Ferraristi: Seit 1998 fotografiert Dieter Rebmann unseren Kalender, der jeden Monat einen anderen Traumwagen der italienischen Sportwagenschmiede portraitiert. Zu schade zum Abreißen und Wegwerfen am Ende des Jahres – die exzellenten Fotos eignen sich auch wunderbar zum Rahmen!
595 x 480 mm, 13 Motive, Spiralbindung, Preis 29,95 Euro
Zu beziehen über www.heel-verlag.de

MOTORSPORT CLASSIC 2025

Der ganz in Schwarz-weiß gehaltene Wandkalender fängt die besondere Stimmung und Action der 50er, 60er und 70er Jahre ein. Jeden Monat stehen zwei Motive zur Auswahl, welche die ganze Bandbreite des Automobilsports abdecken – von der Formel 1 über die großen Sport- und Tourenwagenrennen bis hin zum Rallyesport.
670 x 480 mm, 2 Motive pro Monat zur Wahl, Preis 49 Euro
Zu beziehen über www.racingwebshop.com

FERRARI DASHBOARDS 2025

Fotograf Andreas Böttcher hat im Rahmen seiner großen Foto-Dokumentation auch zahlreiche Ferrari-Armaturenbretter abgelichtet, die er als hochwertige Kunstdrucke im Querformat zu einem Kalender zusammenstellt. Erleben Sie den Blick eines Ferrari-Sammlers am Steuer seiner Lieblinge, vom 212 Europa Spider Vignalebis zum 812 Superfast.
595 x 420 mm, 13 Motive, Spiralbindung, Preis 70 Euro
Zu beziehen über www.classic-cars-photography.com



ANZEIGE

b'mine HOTELS

Wo Ihr **FERRARI** genauso luxuriös wohnt, wie Sie!

Unsere **CarLofts** ermöglichen:
Online einchecken
In den CarLift fahren
Direkt vor Ihrem Zimmer aussteigen
Reisegepäck bequem aus dem Auto holen
Auf der CarLoggia parken

Im **THE ROOF** Restaurant:
Abends ein Dinner mit Ausblick genießen
Mit unserem vielfältigen Frühstück in den Tag starten

Save the date
CLASSIC CAR RALLYE 2025
Düsseldorf: 09. bis 11.05.2025
Frankfurt: 20. und 21.06.2025

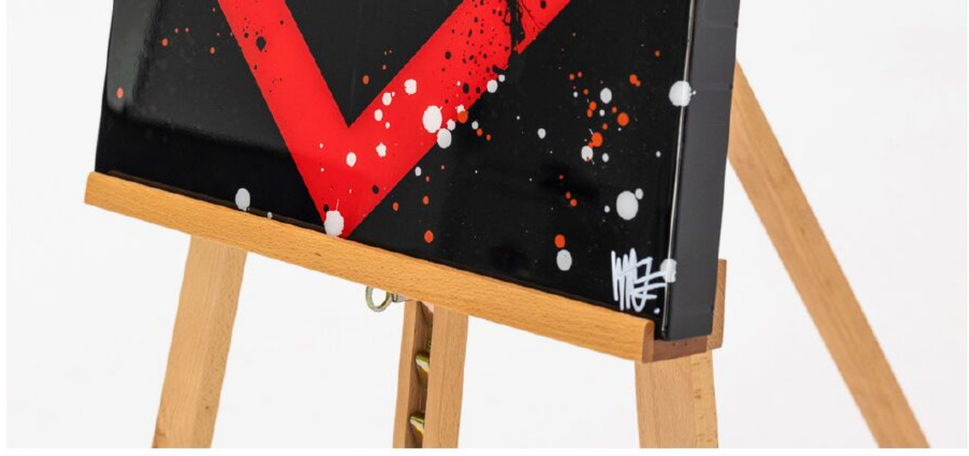
bmine.de

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

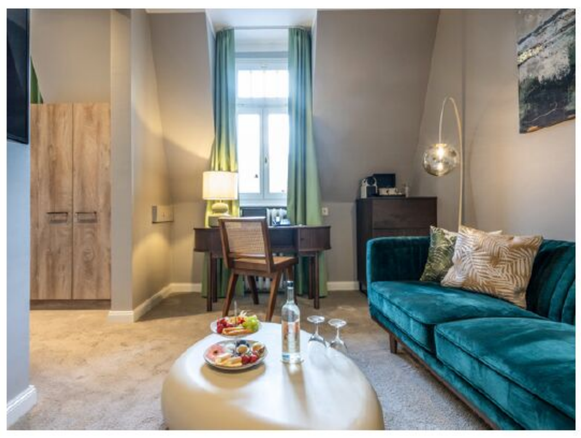
WEIHNACHTSGEWINNSPIEL

KUNSTWERK FERRARI SF90
WERT: 1.500 EURO

NOC ist ein Künstler aus Wien und Gründer von Nocturnal Arts. Seine Philosophie ist es, über die eigenen Grenzen hinauszugehen. Das ist es, was er mit seiner Kunst zum Ausdruck bringen möchte: Die perfekte Symphonie zwischen zweidimensionaler Leinwand gepaart mit einer Skulptur, die sie zu etwas Einzigartigem macht. Eine Mischung aus abstrakter Kunst und Graffiti. NOC arbeitet mit Acryl, Öl, Sprayfarben, Modelliermasse und Skulpturen. Ausgangspunkt dabei ist das Modell oder ein Teil wie Lenkrad, Felge oder Motorhaube.
Das dreidimensionale Kunstwerk „Relentless Speed“ hat eine Größe von 60x50cm (gemischte Technik auf Holzleinwand mit Resin Finish). **www.nocturnal-arts.com**



DOMINIK KETZ



3 NÄCHTE IN EINER SUPERIOR JUNIORSUITE IM ROMANTIK JUGENDSTILHOTEL BELLEVUE
WERT: 1.152 EURO

Ein Kurztrip an die Mosel verspricht magische Urlaubsmomente und Erholung pur. Im Romantik Jugendstilhotel Bellevue in Traben-Trarbach kommen Genießer voll auf ihre Kosten.
Die Geschichte des denkmalgeschützten Gebäudes reicht bis ins Jahr 1756 zurück. Heute sorgt im Hotel eine moderne Wellnessoase mit Saunalandschaft, Cardioraum, Schwimmbad und Beauty- und Massagebereich für Entspannung und Erholung.
Das preisgekrönte Restaurant „Belle Epoque“ verzaubert Gäste abends mit einzigartigem Ambiente und romantischem Ausblick auf die Mosel. Küchenchef Benjamin Hacker verwöhnt den Gewinner und seine Begleitung mit einem mehrgängigen Menü in klassisch-modernem und französisch geprägten Küchenstil.
www.bellevue-hotel.de

SONOS ACE
WERT: 499 EURO

Der Premium Over-Ear- Kopfhörer mit Bluetooth® bietet atemberaubendes, verlustfreies 3D-Audio, erstklassige aktive Geräuschunterdrückung (ANC) und Aware Modus sowie das präziseste und mitreißendste Heimkino- Erlebnis mit der neuen TrueCinema Technologie von Sonos. Mit ANC wird die individuelle Sound Experience noch persönlicher und mit dem Aware Modus bekommt man alles mit, was in der Umgebung geschieht.

www.sonos.com

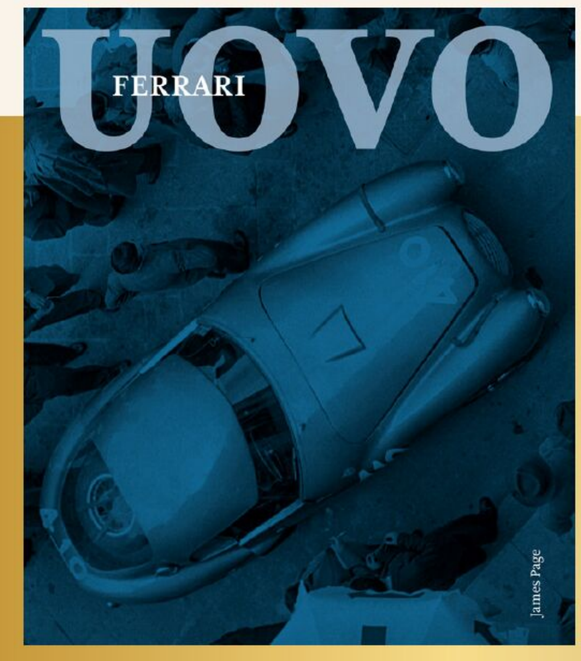
5 X 3D PUZZLES FERRARI SF90 STRADALE
WERT: JE 41,99 EURO

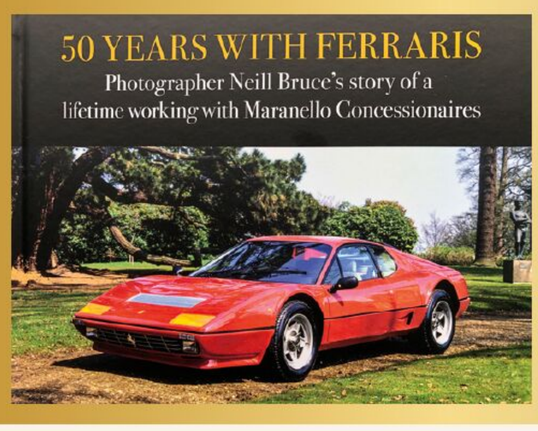
Auf der Rennstrecke, im Straßenverkehr oder als Sammelmodell – der SF90 Stradale lässt die Herzen von Ferraristi höherschlagen. Beim neuen originalgetreuen 3D Puzzle im Maßstab 1:18 von Ravensburger versprechen 108 Puzzle- sowie 53 Zubehör-Teile einen rasanten Konstruktionsspaß.

www.ravensburger.de

FERRARI-BÜCHERPAKET
WERT: UNBEZAHLBAR

Ein Preis der besonderen Art: Bei den opulent ausgestatteten Büchern handelt es sich um die Besprechungsexemplare der Redaktion der letzten 12 Monate, pfleglich behandelt und im Grunde neuwertig. Betonung auf „wertig": Der Prachtband *Millanta on Ferrari 1947-1952* (Sportfahrer Verlag) kostet regulär fast 500 Euro, das Album *Berlinetta Boxer The Legend* (Artioli Editore) 200 Euro. Weihnachten kann kommen!





Sichern Sie sich noch ein schönes Geschenk zum Jahresende oder lassen Sie sich verwöhnen. Alles, was Sie tun müssen, ist eine einfache Frage zu beantworten:

FRAGE: Wie spricht man die Modellbezeichnung des neuen Ferrari 12Cilindri korrekt aus:

a) **Zwölfzylindri**
b) **Twelvecylinder**
c) **Quattrovalvole**
d) **Dodici Cilindri**

Senden Sie uns ihre Antwort online unter **www.maranello-world.de.**
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.
Teilnahmeschluss: 15.12.2024

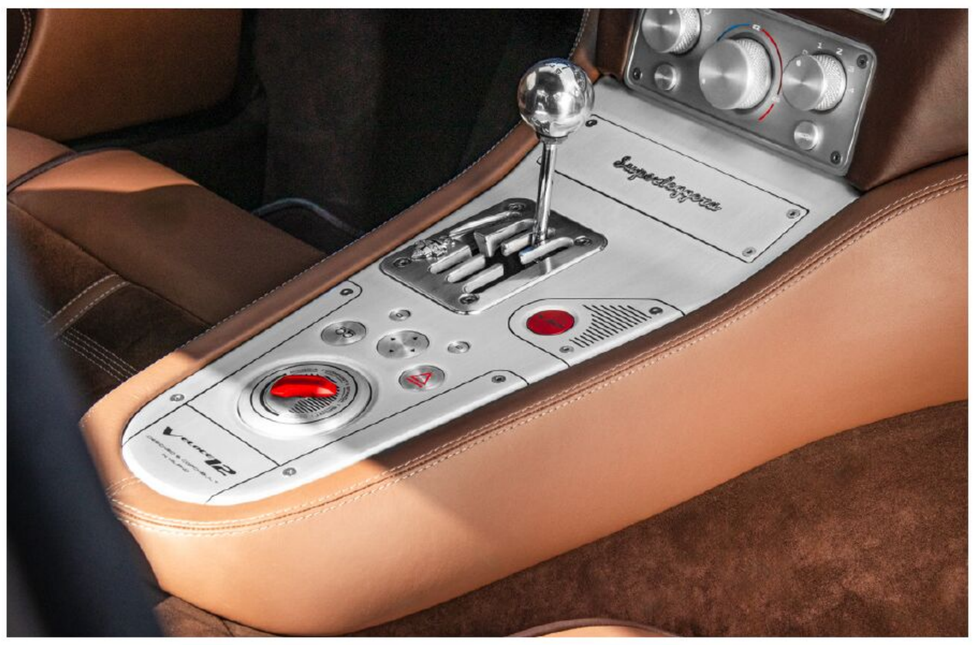
Die Teilnahmebedingungen und ausführliche Details zu den Gewinnen finden Sie auf **www.maranello-world.de.**

Handgefertigt, **hand**geschaltet

TOURING SUPERLEGGERA VELOCE12

IN ZEITEN DES ASSISTIERTEN UND AUTOMATISIERTEN FAHRENS KOMMT DIE PRÄSENTATION DES NEUEN TOURING SUPERLEGGERA VELOCE12 EINER KONTERREVOLUTION GLEICH.

TEXT: PETER BRAUN



D

Das sportliche, elegante Reise-Coupé mit zwölf Zylindern unter der vorderen Haube und zwei flachen Koffern hinter den Sitzlehnen verkörpert ein Ideal, das die Geschichte von Ferrari seit den 1950er Jahren prägt. Bis auf wenige Ausnahmen gab es in den letzten 75 Jahren keine Modellpalette, in der neben den diversen Renn- und Sportwagen nicht mindestens ein echter „Gran Turismo“ zu finden war. Das ist auch heute noch der Fall, und die jüngst erfolgte Präsentation des 12cilindri bestätigt – bei aller Liebe zum technischen Fortschritt – den Trend zur klassischen Interpretation. Formal hat die Entwicklung des Themas jedoch inzwischen ein Niveau erreicht, das in der Vermischung von „Zitaten“ aus der Vergangenheit mit avantgardistischen Designelementen mitunter ans Karikaturhafte grenzt.

KONSERVATIV – PROGRESSIV

Stilsicheres Zitieren will gelernt sein – insbesondere, wenn es sich bei dem betreffenden Werk um einen der ganz großen Klassiker handelt. Der Veloce12 basiert unverkennbar auf dem 550 Maranello, der 1996 die Rolle des Testarossa (bzw. F512 M) übernahm und das Konzept der großen Mittelmotor-Berlinetta auf hypersportliche Exklusivitäten umdirigierte. Luca di Montezemolo höchstpersönlich präsentierte das vergleichsweise konservativ gezeichnete Frontmotor-Coupé als direkte Anknüpfung an die Tradition des Ferrari

Daytona, mit dem die Blutlinie des klassischen zweisitzigen Gran Turismo 1973 zu Ende gegangen war. Spätere Evolutionen wie der 599, der F12 oder der 812 entfernten sich im Design immer weiter vom Meilenstein 550 Maranello, der in beiden Welten zuhause war: in der Historie und in der Moderne.

So dürfte die Wahl den Designern und Ingenieuren von Touring Superleggera in Mailand leicht gefallen sein. Das neue Konzept der Karosserie-Couturiers besteht in der Umgestaltung, Modifikation oder Optimierung eines bestehenden Fahrzeugs, und der Veloce12 ist nicht die erste Ferrari-basierte Manifestation ihrer vielseitigen Talente. Berlinetta Lusso und Arese haben diesbezüglich schon Kostproben gegeben, doch der Veloce12 geht noch einen Schritt weiter.

HOCHWERTIG – ARISTOKRATISCH

Buchstäblich kein einziges Karosserie-«Blech» wurde vom Spenderfahrzeug übernommen, und so ertappt sich der Betrachter dabei, immer zweimal hinzuschauen, ob ihm das Gedächtnis oder die Augen einen Streich spielen. Die komplett aus Karbonfaser-Verbundmaterial geformte Flächen sind weicher detailliert, aber mit präzisen Kanten akzentuiert und wirken durch ihre geschwungenen Outlines dynamischer, eleganter, irgendwie aristokratischer. Dabei ist der böse Blick des Weißen Hai samt weit ausgestellter Kiemen unübersehbar.

Der Innenraum wirkt wie komplett neu gestaltet, ist aber nur intelligent und liebevoll im Detail modifiziert. Den wesentlichen Unterschied macht die Neugestaltung der Oberflächen – Leder in verschiedenen Farbschattierungen und Oberflächenausführungen –, die im Zusammenspiel mit den hochwertigen Bedienelementen aus mattiertem Aluminium für eine luxuriöse Atmosphäre sorgt.

Die Haptik spielte offenbar eine große Rolle bei der Gestaltung, was in Anbetracht des Konzepts durchaus nachvollziehbar ist. Der 550 Maranello war schließlich der letzte Ferrari mit Knüppel in einer offenen Schaltkulisse, und bei allen Vorzügen der Paddel-gesteuerten F1-Schaltung: Das „Klack-klack“ gehört zum Soundtrack des frei atmenden Zwölfzylinders wie Parmesan zu Spaghetti Bolognese.

SOUVERÄN – LEISTUNGSSTARK

Die für die auf 30 Exemplare limitierte Kleinstserie angekauften 550 Maranello werden in Mailand zerlegt und von Grund auf (fast) komplett neu aufgebaut. Die Motoren erhalten eine große Revision und werden mit einer speziellen Supersprint-Auspuffanlage kombiniert, die in Zusammenarbeit mit einem Ansaugluftsammler aus Karbonfaser dem 5,5-Liter-Aggregat 25 PS mehr entlockt als zuvor drin waren. Das Kühlsystem von PWS arbeitet effizi-

Feinschliff im Detail: Was sich nicht neukonstruieren ließ wird von Touring Superleggera intelligent und stilsicher neu modelliert. Ein Novum in der Mittelkonsole ist der rote Drehschalter für das aktive Fahrwerk.

Deutlich markanter profiliert als die konstruktive Basis 550 Maranello ist die Frontpartie des Veloce12. Das Felgendesign ist einzigartig, liebevoll gestaltete Markenlogos und Schriftzüge unterstreichen die individuelle Ausstattung.

enter als das inzwischen fast 30 Jahre alte Original.

Das gilt auch für die Bremsen, die mit 380 mm großen Scheiben und modernsten Brembo-Sätteln (sechs Kolben vorn, vier Kolben hinten) bestückt sind. Die adaptiven Stoßdämpfer von TracTive lassen sich nach allen denkbaren Parametern einstellen und halten die extremen Niederquerschnittsreifen auf exklusiven 19-Zoll-Superleggera-Felgen satt auf dem Asphalt. Mit 505 PS und 760 Nm Drehmoment katapultiert der V12-Sauger die Fuhre in 4,4 Sekunden auf 100 km/h und ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 320 km/h. Nicht, dass es beim Thema Gran Turismo allein darauf ankäme. Aber eine üppige Kraftversorgung ist eine der Grundvoraussetzungen für schnelles, entspanntes Reisen.

LIMITIERT – BEGEHRT

Touring-CEO Markus Tellenbach besitzt selbst einen 550 Maranello und wusste natürlich um dessen Qualitäten als zeitloser Gran Turismo. Chefdesigner Matteo Gentile hatte ebenfalls eine klare Vorstellung von den Entwicklungszielen, und so konnten Interessenten bei der großen Publikumspräsentation des Veloce12 im Rahmen der Monterey Car Week im August 2024 bereits sehr konkrete Fragen nach der Personalisierbarkeit stellen. Die komplette Kleinstserie von 30 Exemplaren soll im nächsten Jahr ausgeliefert werden, dann folgt auch schon die nächste Ferrari-Kreation von Touring Superleggera.

EIN PARK **SIEHT ROT**

MIT EINEM CLEVER HERAUSGEFAHRENEN HEIMSIEG IM KÖNIGLICHEN PARK VON MONZA SCHRIEB DIE SCUDERIA FERRARI AM 1. SEPTEMBER 2024 RENNGESCHICHTE.

TEXT: PETER BRAUN | FOTOS: FERRARI-PRESSEDIENST

PIRELLI
PIRELLI
Regione Lombardia
Regione Lombardia
DRS
PIRELLI

Es war ein Rennsonntag wie aus dem Bilderbuch. In Erinnerung an die schönsten Schumi-Jahre hatte der Fernsehsender RTL der Republik zum italienischen Motorsport-Nationalfeiertag eine Live-Übertragung des Gran Premio d'Italia geschenkt, und halb Deutschland verbrachte den Nachmittag des 1. September auf der Wohnzimmercouch.

Die letzte halbe Stunde wahrscheinlich stehend und nägelkauend, denn was sich da im königlichen Park von Monza abspielte, war ein Krimi reinsten Wassers! Schon beim Start aus der zweiten Reihe hatte Charles Leclerc seine Konkurrenten düpiert und in der ersten Schikane einen Keil zwischen die beiden McLaren getrieben. Dann zwang der frühe Stopp von Lando Norris die beiden Ferraristi ebenfalls zu einem Reifenwechsel, um einen Undercut zu verhindern, was Charles Leclerc mit einigem Unmut kommentierte: Der bis dato Zweitplatzierte sah sich plötzlich auf Rang sieben wieder und musste sich mit mehreren schnellsten Rennrunden zurückkämpfen. Nachdem alle Topfahrer einmal an der Box waren (Runde 22 von 53) lag Leclerc hinter den beiden McLaren auf Platz drei – Norris' Undercut hatte funktioniert.

Zur Rennmitte sah es so aus, als wären nur Ocon und Bottas auf einer Ein-Stopp-Strategie unterwegs. In der Tat schien Norris langsam Probleme mit seinen Reifen zu bekommen, und nach einem Verbremser hatte er Charles Leclerc direkt im Genick.

Mit der mutigen Entscheidung, das Rennen nach nur einem Reifenstopp zu Ende zu fahren, sicherte die Scuderia Charles Leclerc den zweiten Sieg in Monza.

Wetterkapriolen wirbelten im Qualifying in Zandvoort die Zeiten durcheinander. Am Ende gelang Charles Leclerc ein feiner dritter Platz.

Zigtausende Tifosi johlten enthusiastisch! Als die McLaren-Piloten zum zweiten Reifenwechsel an die Box gingen, blieben beide Ferrari draußen und gingen in Führung. Die Freude der Tifosi kannte keine Grenzen: Zumindest für ein paar Runden sollte ihre Welt in Ordnung sein, hofften sie.

Denn von hinten stürmten Oscar Piastri und Lando Norris auf frischen Pneus ins letzte Rennviertel, und weil Carlos Sainz inzwischen seinen linken Vorderreifen schonen musste, zogen beide an ihm vorbei und starteten ihren Angriff auf Charles Leclerc, der trotz mahnender Worte über den Boxenfunk weiter Gas gab. „Wenn ich nicht tue, was Ihr mir sagt, braucht Ihr es nicht zehnmal zu wiederholen“, blaffte er in sein Helmmikrofon.

Getragen von einer Welle der Begeisterung rettete Leclerc einen Vorsprung von über zwei Sekunden ins Ziel und gewann seinen zweiten Heim-Grand-Prix (nach 2019). In Monza überschwemmten Tausende Fans die Start-und-Zielgerade, und in deutschen Wohnzimmern tanzten die Tifosi. „Monaco und Monza sind die beiden Rennen, die ich schon immer gewinnen wollte, weil sie für mich etwas Besonderes sind – als Monegasse und als Ferrarista. Wir hatten heute eine perfekte Strategie, und die Konkurrenz hat es erst gemerkt, als es zu spät war“, sagte ein überglücklicher Charles Leclerc nach dem Rennen.

DIE ZWEITE SAISONHÄLFTE

Mit „Konkurrenz“ meinte Leclerc nicht den amtierenden Weltmeister Max Verstappen, dessen Red Bull seit Juli in einem Leistungstief steckt. In Ungarn hatte McLaren erstmals groß aufgetrumpft und mit einem

Doppelsieg verschenkt in Aserbeidschan: Leclerc überrumpelter Zweiter, Sainz gecrasht. In Singapur waren die Ferrari nur dritte Liga.

Doppelsieg von Oscar Piastri und Lando Norris Ansprüche auf die Meisterschaft angemeldet. Und der Doppelsieg der Mercedes in Belgien Ende Juli wurde letztlich nur durch die Disqualifikation von Sieger George Russell (wegen 1,5 kg Untergewicht bei Rennende) vereitelt. In Spa erbte sein Kollege Lewis Hamilton den ersten Platz vor Oscar Piastri und Charles Leclerc, der bei der Siegerehrung noch enttäuscht im Wohnmobil gesessen hatte. Auch Carlos

Sainz konnte das Tempo der Spitzengruppe nicht mitgehen und wurde am Ende Sechster.

Einen weiteren Podestplatz gab es für Charles Leclerc beim Großen Preis der Niederlande zu feiern, der am 25. August die Rennstrecke von Zandvoort in ein orangenes Farbenmeer verwandelte. Lokal-

RENNERGEBNISSE SAISON 2024

28. JULI, GP BELGIEN

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

25. AUGUST, GP DER NIEDERLANDE

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

1. SEPTEMBER, GP ITALIEN

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

15. SEPTEMBER, GP ASERBEIDSCHAN

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

22. SEPTEMBER, GP SINGAPUR

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

FIA FORMEL 1 WELTMEISTERSCHAFT 2024

STAND NACH 18 VON 24 RENNEN

FAHRERWERTUNG

1. Max Verstappen | 331 Punkte
3. Charles Leclerc | 245
4. Carlos Sainz | 190

KONSTRUKTEURSWERTUNG

1. McLaren Formula One | 516 Punkte
2. Oracle Red Bull Racing | 475
3. Scuderia Ferrari HP | 441

matador Max Verstappen, der hier seinen 200. Grand Prix fuhr, kämpfte jedoch mit dem Fahrverhalten seines Roten Bullen und musste sich Lando Norris im McLaren deutlich geschlagen geben. Dagegen gelang es Leclerc, sich bis zum Schluss gegen Piastri zu verteidigen. Carlos Sainz auf Platz fünf komplettierte das überraschend gute Ergebnis, das nach einem enttäuschenden Qualifying so nicht zu erwarten gewesen war – zumal Überholen in den Dünen von Zandvoort überaus knifflig ist. „Charles hat diesen Podiumsplatz verdient“, kommentierte Teamchef Fred Vasseur, „weil er gekämpft hat wie ein Löwe. Aber wir wollen um Siege kämpfen, nicht um dritte Plätze.“

Der Franzose dürfte den eingangs geschilderten Triumph in Monza am darauffolgenden Wochenende in vollen Zügen genossen haben, und so reiste die Scuderia voller Erwartung von der Homebase in Italien nach Aserbeidschan zum Großen Preis am 15. September.

SPANNEND WIE LANGE NICHT

Mit der Pole Position für Charles auf dem schnellsten Straßenkurs im Formel-1-Kalender und dem dritten Startplatz für Carlos surften die Ferrari auf der Welle des Erfolgs, und noch in der ersten Rennhälfte sah in Baku alles nach einem Doppelsieg für die Scuderia aus. Nach dem großen Reifenwechseln waren die Karten jedoch neu verteilt. Der anfänglich noch führende Charles Leclerc hatte Oscar Piastris Pace nichts entgegenzusetzen und musste sich dem Australier bald geschlagen ge-

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)

In der Fahrerwertung balgen sich die Ferrari-Piloten mit den beiden McLaren-Fahrern um die Plätze. Scuderia-Teamchef Vasseur macht sich noch Hoffnungen auf Platz 2 in der Konstrukteurswertung.

ben. Carlos Sainz wurde durch den Stopp zur Unzeit auf Platz sechs zurückgeworfen und erkämpfte sich den Anschluss an das Spitzentrio, das man mit einem Handtuch hätte zudecken können. Als Perez' Angriff auf den Zweitplatzierten Leclerc fehlschlug, stach Sainz mutig in die Lücke. Beim Konterversuch des Mexikaners am Ende der Geraden vor Kurve drei lief leider etwas aus dem Ruder: Perez touchierte mit seinem rechten Vorderrad Sainz' linkes Hinterrad, und beide Wagen flogen von der Strecke. George Russell im Mercedes wurde lachender Dritter, buchstäblich.

Teamchef Fred Vasseur gab sich nach dem Rennen nachdenklich: „Vielleicht waren wir in der zweiten Rennhälfte etwas zu konservativ. Aber Charles kam in dichten Verkehr und hat sich seine Reifen ruiniert. Am Ende konnte er nicht mehr angreifen und musste seinen Traum vom Sieg in Aserbeidschan wieder einmal begraben." Der viermalige Baku-Polesetter dazu: „Wir haben das Rennen aus zwei Gründen verloren. Zum einen dachten wir, die anderen würden genauso lange brauchen wie wir, um ihre Reifen auf Temperatur zu bringen. Aber die McLaren sind gleich losgestürmt. Und zum anderen hätte ich vielleicht mehr gegenhalten sollen, als Oscar mich überholte. Ich dachte, das Rennen ist noch lang, und irgendwann schnappe ich ihn mir im DRS-Fenster. Aber da war er schon weg."

Beim Nachtrennen in Singapur am 15. September konnten sich beide Ferrari-Piloten nach einem schwachen Qualifying deutlich verbessern, aber die Podestplätze waren für McLaren, Red Bull und Mercedes reserviert: Mehr als die Plätze 5 (Leclerc) und 7 (Sainz) war nicht drin.

Auf ihrem Weg in Richtung Tabellenspitze nehmen sich Oscar Piastri und Lando Norris gegenseitig Punkte weg, so dass Max Verstappen weiterhin die Führung behaupten kann.

Vor dem Rennen in Austin, Texas, belegt Charles Leclerc in der Fahrwertung den dritten Platz hinter Lando Norris, sein Teamkollege Carlos Sainz ist Fünfter hinter Oscar Piastri. In der Konstrukteurswertung ist die Scuderia auf den dritten Platz hinter McLaren und Red Bull zurückgefallen.

€uro am Sonntag

DEUTSCHLANDS FINANZ-WOCHENZEITUNG SEIT 1998

Deutschlands aktuellste Anlageempfehlung

- **Topaktuell:**
  Digitalausgabe direkt nach Redaktionsschluss
- **Umfassend:**
  Samstags-Update mit der gesamten Handelswoche
- **Strategisch:**
  Mit €uro am Sonntag immer optimal positioniert!

3 digitale Ausgaben für 9,90 €

www.eurams.de/aktion

Jetzt €uro am Sonntag entdecken

LUXUS IN LUXEMBURG

FERRARI 12CILINDRI

AUCH DER NEUE GT VON FERRARI SOLL WIEDER DAS BESTE ZWEIER WELTEN VEREINEN: POWER UND KOMFORT. ERSTE AUSFAHRT MIT DEM 12CILINDRI AUF DEN SCHMALEN STRASSEN DES GROSSHERZOGTUMS.

TEXT: ROLAND LÖWISCH | FOTOS: FERRARI

Es ist schon recht ungewöhnlich, in einem Opel Corsa auf der Ferrari-Teststrecke Fiorano zu stehen. Ungewöhnlich ist es auch, dass die Bremse weniger Gefühl vermittelt als ein zu heiß gegrillter Marshmellow. Noch ungewöhnlicher ist es aber, nach drei Runden ein Unwohlsein im Magen zu spüren. Das sollte nicht einmal in einem Opel Corsa passieren – erst recht nicht, wenn man sonst kein körperliches Problem hat mit Rundstrecken oder Bergpassagen. So bin ich ganz froh, als ich die Freigabe bekomme, den roten Stopp-Knopf zu drücken. Und ein paar Helfer von außen die Gangway an die Tür schieben und ich aus der halben Corsa-Karosserie aussteigen kann.

Unfassbar, dass in diesem hochtechnisiertem Profi-Simulator von Goodyear mit einer Pseudo-Fahrgastzelle Testfahrer und Ingenieure neue Reifen für den Ferrari 12Cilindri entwickeln und abstimmen.

Dynamische Einstimmung: Der Testfahrttermin begann mit einer Fiorano-Runde im Fahrsimulator des Goodyear-Entwicklungszentrums in Luxemburg.

WILLKOMMEN IN LUXEMBURG

Hierhin hat uns Ferrari eingeladen, um den neuen GT namens 12Cilindri auf wundervollen Landstraßen voller Grip zu fah-

Die meißelfömige Frontpartie weckt Erinnerungen an den Daytona, als dessen legitimer Nachfolger der 12Cilindri angesehen werden darf.

ren. Was bei mir schon nach wenigen Kilometern das Vorurteil entkräftet, dass man, wenn das Heck eines Autos auf Luxemburger Boden rollt, die Vorderwagen schon wieder draußen ist.

Tatsächlich gibt es hier weit mehr als nur die gleichnamige Hauptstadt mit einem unglaublich rasch wachsenden Flughafen. Zum Beispiel viele enge Landstraßen mit wenig Verkehr, teils alpin anmutend, mit Felsenrändern, Haarnadelkurven, viel Wald und weiten Feldern. Zugegeben: Bei den maximal erlaubten 90 km/h halten wir beide Augen offen, um die Blitzer nicht zu übersehen. Die 50 km/h innerhalb von Ortschaften dagegen respektieren wir ohne Wenn und Aber. Schließlich ist so ein 12Cilindri vorrangig zum Reisen und erst in zweiter Linie zum Rasen.

Ok, dazu braucht man nicht unbedingt zwölf Töpfe, aber sie geben ein so beruhigendes Gefühl von einer Motorenküche, wie sie sein soll. Alles, aber auch alles an diesem Auto ist an dem V12 ausgerichtet, der als Frontmittelmotor unter der größten Haube sitzt, die je in Aluminium gepresst wurde. Die jüngste Evolutionsstufe des V12 von 1947 beschenkt den Piloten jetzt mit 830 PS und 678 Newtonmeter Drehmoment sowie einer Höchstdrehzahl von 9500 Umdrehungen – alles ungefiltert auf die Hinterräder losgelassen. 80 Prozent des Gesamtdrehmoments stehen bei 2500/min an.

Der intern F140HD genannte Motor besitzt modifizierte Komponenten und Software, die teilweise schon in der Sonderserie 812 Competizione steckten. Die hohe

Unser Autor Roland Löwisch schwört auf die unangestrengte Kraftentwicklung des frei atmenden Sechseinhalb-Liter-V12.

Drehzahl ist unter anderem Titanpleueln zu verdanken, die 40 Prozent an bewegter Masse im Vergleich zu Stahl einsparen. Das Ergebnis ist ein sanftes Ansprechverhalten und eben jene Spitzenleistung bei Hochdrehzahl.

KLASSISCHE FORMENSPRACHE

Die Optik des „Dodicicilindri“, wie der Sportler ausgesprochen heißt, ist von den legendären Gran Turismo der 1950er und 1960er Jahre inspiriert. Ferrari entfernt sich mit dem 12Cilindri weiterhin von der eher skulpturalen Formensprache eines 812 Competizione. Klare Linien sind Trumpf, die muskulösen Kotflügel imposant. Typische Kühlergrill- oder Scheinwerferformen gibt es nicht mehr: Die Scheinwerfer sind in ein umlaufendes Band integriert, aus dem die Tagfahrlichter wie Klingen hervortreten. Auch die Rückleuchten kommen klingenförmig daher. Riesige 21-Zöller mit wahlweise Michelin- oder Goodyear-Reifen (315er-Walzen hinten, 295er vorne) füllen die Radhäuser ebenso dominant wie elegant aus.

Bei der Aerodynamik hat Ferrari mal wieder tief in die Trickkiste gegriffen. Ein dezenter Spoiler auf dem Kofferraumdeckel gewährleistet die erforderlichen Strömungsverhältnisse, um die Aeroeffizienz bei minimalem Luftwiderstand aufrechtzuerhalten. Dann gibt es noch zwei aktive Klappen: Sie sorgen im Bereich von 60 bis 250 km/h für 50 Kilo mehr Abtrieb am Heck und sind beim Coupé links und rechts optisch in die Heckscheibe integriert. Die wirkt deshalb bei angelegten Aerodynamikhilfen riesig. Der untere Heckbereich – in Schwarz oder auf Wunsch in dunklem Sichtkarbon – wird durch den typi-

schen Diffusorkiel geprägt. Zu diesem Bereich gehören auch die üblichen Sensoren und zwei neu geformte Auspuff-Doppelendrohre.

Auch unter der Karosserie steckt natürlich wieder das Beste, dass Ferrari bieten kann. Das Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe ist bereits zum Beispiel aus dem SF90 Stradale bekannt. Dank der großen Räder sind im Vergleich mit dem SF90 fünf Prozent kürzere Übersetzungsverhältnisse in den unteren Gängen und eine Steigerung des Drehmoments an den Rädern um zwölf Prozent möglich – das lässt das Auto besser beschleunigen. Außerdem sind die Schaltzeiten noch einmal 30 Prozent kürzer als bei den bisherigen V12-Berlinetten.

DYNAMISCHES FAHRWERK

Der 12Cilindri besitzt serienmäßig die Allradlenkung (4WS), die erstmals in der Sonderserie 812 Competizione steckte. Sie steuert die Bewegung jedes Rades unabhängig, um die Gierbewegung bei Kurvenfahrten zu verringern und die Reaktion bei schnellen Richtungswechseln zu verbessern. Dank einer guten Gewichtsverteilung von 48,3 Prozent vorn und 51,7 Prozent hinten soll so ein optimales Handling gewährleistet werden.

TECHNISCHE DATEN
FERRARI 12CILINDRI COUPÉ

MOTOR
Typ: V12 – 65°
Hubraum: 6496 cm^3
Leistung: 830 PS bei 9250/min
max. Drehmoment: 678 Nm bei 7250/min

ANTRIEB UND FAHRWERK
Getriebe: 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Antrieb: Hinterradantrieb

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE
Länge: 4733 mm
Breite: 2176 mm
Höhe: 1292 mm

FAHRLEISTUNGEN
Sprint 0-100 km/h: 2,9 s
Top Speed: > 340 km/h

PREIS
392.000 Euro

Die markante Heckansicht des 12Cilindri ist geprägt von einer tief angesetzten Heckscheibe mit geschwärzten Übergängen zur Karosserie.

Das Vollaluminium-Chassis des 12Cilindri mit einem um 20 Millimeter reduzierten Radstand im Vergleich zum 812 Superfast ist völlig neu. Dank Feinarbeit ist der 12Cilindri 15 Prozent steifer als der 812 Superfast, was für besseres dynamisches Verhalten dank höherer Federungspräzision sorgen soll.

Da Ferrari davon ausgeht, dass man im 12Cilindri gerne zu zweit tourt, ist der 12Cilindri-Innenraum als Dual Cockpit eingerichtet. Im oberen Bereich des Armaturenbretts befinden sich zwei separate Cluster für die Fahrer- und Beifahrerinstrumente sowie die Lüftungsdüsen der Klimaanlage.

Das Human Machine Interface (HMI) des neuen Grand Tourers umfasst drei Displays. Bekannt sind die berührungsempfindlichen Touchpads auf dem schwarzen Lenkrad, die erweckt werden müssen, um gesehen zu werden. Alle Hauptfunktionen können über das zentrale 10-Zoll-Touchscreen-Display gesteuert werden; es ist sowohl für Fahrer als auch Beifahrer erreichbar. Flankiert wird es von einem 15,6 Zoll großen Fahrerdisplay, auf dem alle Fahrdynamik-Informationen angezeigt werden. Der Beifahrer kann sich mit seinem

eigenen 8,8-Zoll-Display beschäftigen, sollte ihm langweilig werden – was wohl nur selten vorkommen dürfte.

Wichtigstes Feature für den Sportfahrer ist – außer dem Touchpad zum Starten des Motors auf dem Lenkrad – ein kleines Feld mit rundem Logo. Hier schaltet man nämlich alle vom Gesetz geforderten, von engagierten Piloten aber gehassten Assistenten wie Spurhalter und ähnlich oberlehrerhafte Spaßverderber aus. Dann nur noch den Sitz mit seinen verstellbaren Wangen justiert, das Lenkrad elektrisch in die richtige Position gefahren, und los gehts.

IN DER RUHE LIEGT DIE KRAFT

Und das erstaunlich krawallfrei: Vom Motor hört man zunächst nur kräftige Untertöne – aber der 12Cilindri ist ja auch ein Grand Tourer und damit darauf bedacht, seinen Herrschaften nicht die Ohren abzufressen. Trotzdem hat sich Ferrari wieder viel Mühe gegeben mit dem Sound: Jedes Element der Ansaug- und Auspuffanlage wurde optimiert. Gleich lange Rohrstränge der 6-in-1-Krümmer für jede Zylinderbank und besonderes das Design der Sammler sollen zu Ferraris typischem V12-Sound führen. Die Form der Kanäle und die Gestaltung der Schalldämpferleitbleche wurden so konzipiert, dass der Gegendruck auf ein Minimum reduziert wird. Auch die Geometrie der Formen und Radien der Abgasanlage wurde perfektioniert, um bis zum Begrenzer die reinsten Töne des charakteristischen Ferrari-Sounds zu gewährleisten.

Das hängende Gaspedal übermittelt alle Befehle sofort und gut dosierbar an den V12, der so spontan wie kraftvoll antwortet. Nach der Gewöhnung an die lokalen Begebenheiten malträtieren wir es auch mal etwas stärker, wobei sich das manuelle Schalten mit den langen Wippen, die wie bei Ferrari üblich an der Lenksäule befestigt sind, als nie versiegende Quelle der Freude entpuppt. Denn das Getriebe arbeitet irrwitzig schnell und sowohl beim Hochschalten bei Volllast als auch beim Herunterschalten bellt der Motor kurz und kräftig wie ein aufmerksamer Rottweiler. Nimmt man einfach nur Gas weg, lässt sich ein dezentes Blubbern vernehmen, was selbst in einer spießigen Einzelhaussiedlung als durchaus sozialverträglich angesehen werden dürfte.

Die Bremse reagiert schon beim leichtesten Druck aufs Pedal, die Lenkung lässt auch dank des angenehmen und unten abgeflachten Lenkrads präzises Zirkeln auch bei zügiger Fahrt durch enge Kurven zu. Und das alles ohne Lärmorgien: Selbst bei höheren Drehzahlen können Gentlemen-Gespräche geführt werden, ohne brüllen zu müssen.

GRANDISSIMO TURISMO

Und so klicken wir uns durch die verschiedenen Fahrprogramme Wet, Sport, Race, CT-off, ESP off (meistens Sport und Race) und peilen sehr konzentriert über die goldgelben Kotflügelspitzen (wie das ganze

Das manuelle Schalten mit den langen Wippen, die wie bei Ferrari üblich an der Lenksäule befestigt sind, entpuppt sich als nie versiegende Quelle der Freude.

Auto lackiert in der Launch-Farbe Giallo Monte Carlo), die das Auto verdammt breit erscheinen lassen. Was keine optische Täuschung ist: Mit eingeklappten Spiegeln misst der 12Cilindi in der Breite schon 2,07 Meter. In Fahrt ausgeklappt muss man schon knapp 2,2 Meter Breite schrammenlos über die teils sehr schmalen luxemburgischen Straßen niederer Ordnung chauffieren.

Die Breite ermöglicht zwar ein wunderbares Raumgefühl innen (wobei dem rechten Knie in engen Kurven eine Möglichkeit fehlt, sich abzustützen) und trägt ihren Teil zur Fahrstabilität bei, aber wirklich wohl fühlt man sich eher auf den großen Hauptstraßen. Wobei die Sicht nach vorne und hinten bestens ist, nach hinten schräg rechts und links nicht, obwohl sich dort kleine Dreiecksfenster befinden: Die Kopfstützen verhindern den Durchblick.

Schade, dass Ferrari noch keinen 12Cilindri Spider bereitstellen konnte. Wen's interessiert: Auch die offene Version soll extrem steif sein. So steif, dass sie kein zusätzliches Sicherheitssystem benötigt im Falle eines Überschlages. Daraus resultiert, dass das Cabrio nur 60 Kilo schwerer ist als das Coupé. Das Mehrgewicht stammt von kleinen E-Motoren und zusätzlichen Bauteilen für das zweiteilige Hardtop und dessen Abdeckplatte. Das Dach faltet sich in 14 Sekunden zusammen – oder bedeckt in gleichem Tempo den Innenraum. Die Bedienung funktioniert bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h.

Der Spider kostet 421.000 Euro, das Coupé ist schon für 382.000 Euro zu haben. Aber nur für diejenigen, die das Auto bei seinem echten Namen rufen: Dodicicilindri. Wer es „Zwölfzylindri" nennt, sollte lieber einen Corsa kaufen. Da kennt Ferrari keinen Spaß.

Luxus neu erleben.

2 Ausgaben lesen,
1 Ausgabe bezahlen.

robbreport.de/testen

Abopreis: 14,00 EUR

Jetzt testen

mit 50 % Rabatt

DER GROSSE ZWEITE WURF

30 JAHRE F355

DER HEISSESTE NEUZUGANG ZUM KREIS DER H-KENNZEICHENTRÄGER WAR 2024 SICHERLICH DER FERRARI F355, DER HEUER SEINEN 30. GEBURTSTAG FEIERT. WIR GRATULIEREN!

TEXT: PETER BRAUN | FOTOS: „KUNI“

Mit einem längs eingebauten Mittelmotor in einem separaten Chassisrahmen hatte der 348 TB bei seiner Vorstellung auf der IAA in Frankfurt 1989 den Beginn der Ferrari-Neuzeit markiert. Mit seinen prominenten seitlichen „Spareribs“ und den unter schwarzen Lamellen verborgenen Rückleuchten stand der 348 in der Designtradition des fünf Jahre zuvor eingeführten Testarossa, und das Sportwagen-Publikum bereitete dem neuen «kleinen» Ferrari einen enthusiastischen Empfang.

Doch das problematische Fahrverhalten bei hohen Geschwindigkeiten (Aerodynamik) und starke Lastwechselreaktionen (spitze Leistungsentfaltung), das speziell die Autos aus der ersten Jahresproduktion an den Tag legten, sorgten rasch für Ernüchterung. Eine der ersten Amtshandlungen des 1991 einberufenen neue Ferrari-Vorstandsvorsitzenden Luca di Montezemolo war daher die Beauftragung einer umfassenden technischen Überarbeitung des Mittelmotor-Sportwagens.

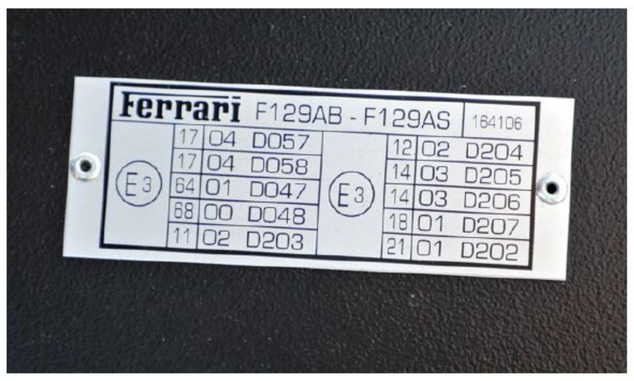
DAS BESSERE IST DES GUTEN FEIND

So sagt der Volksmund, und in der Tat gelang es dem ursprünglich als Facelift für den 348 angekündigten F355 auf Anhieb, die teilweise gemischten Erinnerungen an seinen Vorgänger komplett auszulöschen: Der 355er war einfach in allen Belangen

Bei unserem Fotoobjekt handelt es sich um ein ganz frühes Exemplar, erkennbar an den beiden Ansaugluftsammlern im Bildvordergrund.

das modernere, unkompliziertere und schnellere Auto.

Die späten 348 GTB/GTS und Spider waren bereits in den Genuss einer komplett neuen Fahrwerksabstimmung gekommen, aber Servolenkung und ABS serienmäßig hielten erst mit dem F355 Berlinetta Einzug in die Technik der «kleinen» Ferrari-Baureihe. Der Motor vom Typ F129B basierte zwar noch auf dem Triebwerk des 348 bzw. des Mondial t (das erste in der Geschichte der Ferrari-Serienmotoren mit hydraulischem Ventilspielausgleich), hatte aber zur Leistungssteigerung komplett neue Zylinderköpfe erhalten – mit fünf Ventilen pro Brennraum wie beim zeitgenössischen Formel-1-Ferrari vom Typ 412T1, dazu eine Auspuffanlage mit variablem Querschnitt.



Das Resultat konnte sich sehen lassen: Die Leistungsausbeute von 380 PS aus 3,5 Litern Hubraum entsprach einer Literleistung von 108 PS, was den 40-Ventiler zum seinerzeit stärksten Sauger-Serientriebwerk auf dem Markt machte. Die Fahrleistungen waren entsprechend: Der F355 Berlinetta rannte fast 300 km/h schnell, be-

Die Kühlermaske weist eine Familienähnlichkeit mit dem 512 TR auf, der allerdings im Gegensatz zum F355 noch die „Spareribs“ in den Flanken behielt.

schleunigte in 16,5 Sekunden von 0 auf 200 km/h und in weniger als 5 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Von wegen «kleiner Ferrari»: Diese Werte waren nicht weit vom zeitgenössischen F512 M mit Fünfliter-V12 entfernt, der lediglich aufgrund seiner besseren Aerodynamik (und 60 Mehr-PS) bei der Höchstgeschwindigkeit die Nase vorn hatte.

CAMBIO TRASVERSALE

Das nach wie vor quer zur Fahrzeug-Längsachse platzierte Getriebe (auch dies eine Anleihe bei der zeitgenössischen Formel-1-Technik) hinter dem längs eingebauten Motor verfügte über sechs Vorwärtsgänge im standardisierten H-Schema. Der 348 hatte hingegen noch ein Fünfganggetriebe mit einem links aus dem Schema fallenden ersten Gang wie die «alte Garde» der italienischen Sportwagen seit den fünfziger Jahren. Dank eines soliden Schaltgestänges statt der Seilzug-Mimik im 348 ließ sich die neue Box leichter und weniger hakelig schalten als die alte – unter anderem auch, weil ein Wärmetauscher im Motor-Kühlwasserkreislauf das Getriebeöl schneller auf Temperatur brachte.

Nicht, dass die zusätzliche sechste Gangstufe notwendig gewesen wäre: Die über Klappen verstellbare Auspuffgeometrie verhalf dem Fünfventiler bei

UNSER FOTOOBJEKT

Der auf diesen Seiten portraitierte F355 ist ein Auto aus der ersten Serie, gebaut 1995. Das Besondere an dieser im klassischen Rosso/Nero gehaltenen Berlinetta ist ihr Kilometerstand von sage und schreibe 10.492 Kilometern. Der Wagen präsentiert sich optisch quasi im Neuzustand, und der Blick selbst in die entlegensten Ecken im Motorraum entdeckt kein Stäubchen, geschweige denn irgendeine feuchte Schmutzspur. Dabei wurde der Wagen nicht besonders aufwendig gereinigt oder sonstwie für den Fototermin präpariert – er hat einfach in seinem dreißigjährigen Leben noch keinen Tropfen Regenwasser abbekommen.
«Auf dem Beifahrersitz hat noch nie jemand Platz genommen», versichert Besitzer Stefan Michalik aus Kaiserslautern, womit auch das Thema Mitfahren oder gar selbst fahren vom Tisch war. Er bewegt den F355 Berlinetta regelmäßig und lässt bei Modena Tridente in Neustadt/Weinstraße alle Inspektionen penibel nach Scheckheft durchführen, achtet aber darauf, nicht zu viele Kilometer zu sammeln. Ärgerlich genug, dass der Tachostand letztes Jahr auf fünfstellig umspang …

Das Cockpit wurde im Vergleich zum 348 komplett neu gestaltet und mit hochwertigeren Bedienelementen ausgestattet.

Drehzahlen bis ca. 3500/min zu genügend Staudruck, um schon knapp über Leerlaufniveau eine füllige Drehmomentkurve aufzubauen. Ab 7000/min wurden die Abgase quasi ungehindert ins Freie entlassen, was bis zur Nenndrehzahl von 8250/min noch einmal für einen kräftigen Schub sorgte.

SESTA FACCIA

Die unangenehme Neigung des 348, bei hohen Tempi um die Vorderachse ganz leicht zu werden und mangels Abtrieb jeder Längsrille oder Betonfuge nachzulaufen, hatten die Karosseriebauer bei Pininfarina in 1300 Windkanalstunden ausgetrieben. Auf den ersten Blick hatte sich an der generellen Linienführung – mit Ausnahme des Verzichts auf die seitlichen „Spareribs“ – und den Proportionen sowie den Abmessungen kaum etwas geändert. Die neuen Karosserieteile waren an der alten Drei-Box-Struktur von Vorderbau, Fahrgastzelle und Motorraum befestigt. Neu hingegen war der verkleidete Unterboden des F355, der von den Aerodynamikern im Windkanal des Polytechnikums von Bologna «sesta faccia» genannt wurde, die sechste Oberfläche der Karosserie. Auch hier floss jede Menge Erfahrung aus der Formel 1 in die Gestaltung ein, so dass der F355 auch ohne Flügelwerk bei hohen und sehr hohen Geschwindigkeiten viel ruhiger lag als sein Vorgänger.

MENSCH UND MASCHINE

In punkto Innenausstattung, Instrumentierung und Sitzkomfort war den Entwicklern in Maranello ein Quantensprung gelungen. Das Cockpit wirkte geräumiger und besser verarbeitet, die Sitzposition passte auch normal gewachsenen Mitteleuropäern und erlaubte ausgestreckte Beine. Verschwunden waren die zahlreichen Schalter- und Instrumenteneinheiten aus dem Fiat-Regal – zumindest ihre Bedien- und Oberflächen waren völlig neu und in einem Guss mit der Linie des Armaturenbretts gestaltet. Verglichen mit dem 348, der als GTB in seinem letzten vollen Produktionsjahr 1993 laut Liste auch schon fast 200.000 DM kostete, war der nur minimal teurere F355 Berlinetta ein echtes Sonderangebot. Schließlich gab es für diesen moderaten Aufpreis Servolenkung und 80 PS mehr Leistung.

In der Gunst der Ferraristi steht der F355 denn auch deutlich höher als der 348, wie ein Blick in unseren Preisguide ab Seite 96 verdeutlicht. Und das war schon in seiner Zeit als Neuwagen so: In den fünf Jahren zwischen 1994 und 1999 sollen insgesamt 11.273 Exemplare des F355 in allen Karosserievarianten (Berlinetta, GTS und Spider) entstanden sein. Dem stehen ca. 8500 produzierte 348 (tb/ts, GTB/GTS und Spider) gegenüber, von denen sich nicht wenige in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre die Reifen auf den Hinterhöfen der Händler plattstanden.

Das Bessere ist nun einmal des Guten Feind.

Fünfventiltechnik, Quergetriebe und aerodynamisch verkleideter Unterboden stammen aus der Formel 1.

FERRARI 512 BBI | TOP ZUSTAND | 239.000 €

Ein ganz besonderer 512Bbi: Nicht nur dass er sich in einem hervorragenden Originalzustand befindet, sondern es handelt sich auch um ein ganz seltenes Exemplar. Mit dem Zegna Stoff in der Mittelbahn und dem ganz seltenen Pioneer-Soundsystem samt Orginalradio!

Außerdem die komplette Original Bordmappe, samt Bordbüchern & Serviceheft und einem ganzen Ordner voller alter Belege & Rechnungen.

Die Verbreiterung & Tiefbettfelgen können rückstandslos entfernt werden! Originalräder sind vorhanden!

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

A.C.A.B
KL N 355
04
09

CALIFORNIA DREAMIN’

FERRARI 250 GT CALIFORNIA LWB

TEXT: YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ

FOTOS: KEVIN VAN CAMPENHOUT

FERRARI IST SEIT 70 JAHREN OFFIZIELL AUF DEM AMERIKANISCHEN KONTINENT PRÄSENT. WELCHES MODELL VERKÖRPERT DEN AMERIKANISCHEN TRAUM VOM ITALIENISCHEN SPORTWAGEN BESSER ALS DER 250 GT CALIFORNIA? EINE ATMOSPHÄRISCHE AUSFAHRT MIT EINEM DER ERSTEN EXEMPLARE DER BAUREIHE.

Anfang Mai feierte Ferrari 70 Jahre Präsenz in den USA, im Paket mit Kanada und Mexiko bis heute der größte Markt für Sportwagen mit dem sprungenden Pferdchen im Emblem. Der Große Preis von Miami 2024 stand ganz im Zeichen des Jubiläums. Blau war die Farbe der Wahl für die Rennanzüge der Piloten Charles Leclerc und Carlos Sainz jr. Blau lackiert waren die beiden ihnen anvertrauten 296 GTS, und blaue Akzente zierten ihre Sportgeräte vom Typ SF24. Warum die Farbe Blau? Weil Marineblau in Kombination mit weißen Streifen (und umgekehrt) die offizielle Motorsportfarbe der USA ist und weil Luigi Chinettis North American Racing Team Ende 1964 mit blau und weiß lackierten Rennwagen die Ehre der Scuderia Ferrari verteidigte und John Surtees zum Weltmeistertitel verhalf.

AMERIKANISCHE GEFÜHLE

Ferrari 250 GT California Spyder. Der Name kommt nicht von ungefähr: Dieses Auto wurde für und von Amerika erschaffen, wohin auch gut die Hälfte der Produktion verkauft wurde. Für uns Europäer ist es das Auto von Roger Vadim (Chassis-Nr. 1283GT) oder Alain Delon (1663GT), von Prinz Victor Emmanuel von Savoyen (1489GT) oder der Industriemagnaten Innocenti (1501GT für Dr. Carlo Innocenti und 1411GT seines Sohnes Luigi), doch der offene sportliche Zweisitzer war für Kalifornien bestimmt, und zwar auf Anregung des Ferrari-Importeurs der US-Westküste, John von Neumann und seines Autohauses Ferrari Representatives of Hollywood.

Der 1921 in Wien geborene von Neumann verbrachte bereits in jungen Jahren seine Freizeit im Autohaus eines gewissen Max Hoffman, der bald zum bekanntesten Importeur europäischer Sportwagen in den USA werden sollte und als Initiator des Mercedes 300 SL gilt. Wie die Hoffmans floh auch von Neumanns Familie nach der Annektion Österreichs durch Nazi-Deutschland 1938 erst nach Paris und nach dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs in die USA, nach New York. Nach seinem Studium wurde John von Neumann zur US Army eingezogen, wo er seine Kenntnisse der deutschen Sprache in den Dienst der Fernaufklärung stellte, bevor er 1944 in Europa kämpfte.

VON NEUMANN ENTDECKT KALIFORNIEN ...

Nach Kriegsende zog er nach Kalifornien und begann eine kurze Karriere als Autoverkäufer in Hollywood bei Roger Barlows International Motors, bevor er sich mit seiner Werkstatt Competition Motors selbständig machte. Er begann mit englischen Hillman-Autos, nahm aber bald schon die Marke VW hinzu, die er in den letzten Kriegsjahren in Europa kennengelernt hatte, sowie die handgefertigten Sportwagen von Porsche, die er direkt über seinen Freund und Importeur Max Hofmann bezog. John von Neumann durchquerte unzählige Male den amerikanischen Kontinent, begleitet von seiner Ehefrau, um die Autos paarweise auf Achse von New York nach Kalifornien zu überführen. Die Strapazen sollten sich lohnen: Dank der von Neumanns entdeckten die Kalifornier die beiden deutschen Automarken, und 1953 wurde John von Neumann offizieller Importeur.

John von Neumann war auch ein Pionier des Motorsports an der US-Westküste. 1947 gehörte er zu den drei Gründern des California Sports Car Club, der unzählige Rennen organisieren sollte – das erste davon gewann von Neumann mit seinem umgebauten Vorkriegs-Jaguar SS100. Anfangs fuhr er hauptsächlich Rennen auf MG TC oder TD, wechselte dann auf Porsche 356, bevor er 1954 Ferrari entdeckte.

Die Barchetta mit ihrem großen Vierzylindermotor wurde zu seinem bevorzugten Sportgerät: 500 Mondial, 750 und 860 Monza. 1956 testete er einen 500 TR, fand aber, dass der Zweiliter-Vierzylinder nicht leistungsstark genug war. Im Jahr darauf bestellte er in Maranello zwei 500 TRC und bat die Techniker darum, den größeren Motor des 625 (2,5 Liter) einzubauen. Eines dieser Autos trug die Chassisnummer 0672, und Richie Ginther, der für von Neumann fuhr, baute 1959 den Dreiliter-V12 eines 250 Testa Rossa ein. Die beiden Männer (und später auch Ken Miles) bewegten diesen „Hot Rod“ mit großem Erfolg: Bis 1962 erzielte 0672 insgesamt 23 Siege und gilt heute als einer der erfolgreichsten Ferrari.

… UND SCHENKT DEM LAND EIN AUTO

Bereits 1957 hatte von Neumann offiziell Ferrari in sein Marken-Portfolio für die Westküste aufgenommen, und nun reifte in ihm die Idee für ein Auto, das speziell auf seinen Heimatmarkt Kalifornien zugeschnitten war. Es sollte ein Roadster sein, sportlicher als das 250 GT Cabriolet Pinin Farina, vielmehr eine offene Variante der 250 GT Berlinetta Competizione, die heute besser unter ihrem Beinamen „Tour de France“ bekannt ist. Er unterbreitete seine Idee dem US-Importeur Luigi Chinetti, der den Modellnamen „California“ vorschlug. Gemeinsam konnten die beiden Männer Enzo Ferrari für das Projekt begeistern, das ihm den Weg in die amerikanischen Sportfahrerkreise ebnen sollte.

Das neue Auto verwendete das Chassis Tipo 508 C mit einem Radstand von 2600 mm, das sowohl die Renn-Berlinetta und das Cabriolet Pinin Farina Serie 1 gemeinsam hatten. Als Antrieb kam nur der Colombo-V12 Tipo 128 C mit je einer obenliegenden Nockenwelle pro Zylinderbank in Frage, hier ausgestattet mit drei Weber-Doppelvergasern vom Typ DCL 36 und damit 240 PS stark. Entgegen der landläufigen Meinung war es nicht Pinin Farina, der die Karosserie des Wagens entwarf, sondern die Carrozzeria Scaglietti, bei der fast alle Ferrari-Aufbauten angefertigt wurden. Die Karosserie bestand aus Stahlblech, Türen und Hauben waren aus Aluminium gefertigt. Neun „Competizione“-Versionen erhielten eine komplette Aluminium-Karosserie. Die Innenausstattung des California Spyder basierte auf dem schlichten Design der Berlinetta Competizione, erhielt aber nach und nach immer mehr luxuriöse Akzente.

Das erste Chassis, 0769GT, wurde im Dezember 1957 zusammengebaut. Es dauerte jedoch noch sechs Monate, bis die Produktion mit der Nummer 0919GT wirklich anlief, die im Juni 1958 fertiggestellt wurde. Zu diesem Zeitpunkt wurde der Prototyp an den Rennfahrer George Arents, einen Geschäftspartner von Chinetti, verkauft.

Das Auto wiegt kaum mehr als eine Tonne, und die 240 PS des V12-Motors sorgen für einen beeindruckenden Vortrieb

Von den ersten 15 Autos wurden 13 in die USA exportiert.

Ursprünglich hatten die California-Modelle Scheinwerfer unter Plexiglashauben, die denen des zeitgenössischen „Tour de France“ ähnelten. Um den italienischen Zulassungsbestimmungen zu entsprechen, hatten die für den lokalen Ferrari-Markt bestimmten Autos eine modifizierte Front mit unverkleideten, weiter nach vorne gerückten Scheinwerfern. Im Laufe der Produktion wurden nach den ersten acht Exemplaren zahlreiche mechanische Änderungen vorgenommen, die der Entwicklung des „Tour de France“ folgten (Motoren vom Typ 128 D, dann DF, F und 168, Chassis Tipo 508 D, größere Vergaser). Die letzten Exemplare hatten Scheiben- statt Trommelbremsen an den Hinterrädern.

Als 1960 der 250 GT SWB – für „short wheelbase“ (kurzer Radstand) – auf den Markt kam, wurde der 250 GT California nach 50 Fahrzeugen mit langem Radstand (im Nachhinein „LWB“ genannt) entsprechend angepasst: Der California SWB hatte einen auf 2400 mm verkürzten Radstand und eine geringere Bodenfreiheit – es war in der Tat ein neues Auto, von dem weitere 56 Exemplare gebaut, die hier aber nicht erwähnt werden sollen.

TECHNISCHE DATEN
FERRARI 250 GT CALIFORNIA LWB

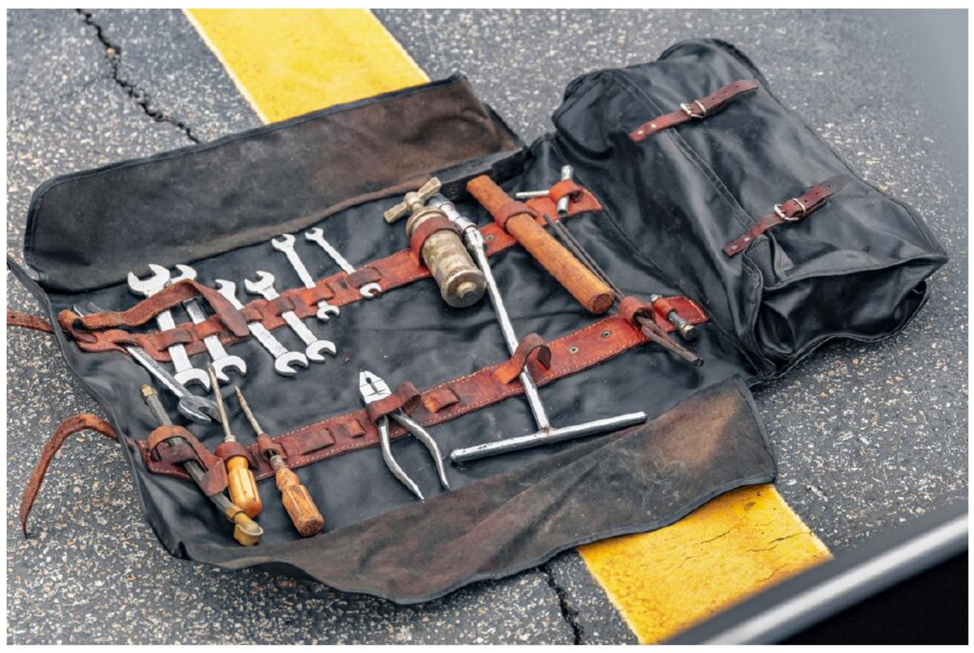
Bauzeit: 1958-60
Produktionsstückzahl: 50

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 DCL
Antrieb: Vierganggetriebe mit Overdrive, Hinterradantrieb

KAROSSERIE
Aufbau: Gitterrohrrahmen mit ovalen Längsträgern (Chassis tipo 508), Stahlblechkarosserie mit Anbauteilen aus Leichtmetall
Leergewicht: 1100 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 (später Dunlop-Scheibenbremsen)
Bereifung: 6.00-16

DATEN & MESSWERTE
Radstand: 2600 mm
Spurweite: 1354 mm vorn, 1349 mm hinten
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h



Originale Werkzeugrolle und Betriebsanleitung sowie die in rotes Leder gebundene Dokumentation von Ferrari Classiche machen einen historischen Ferrari erst so richtig wertvoll.

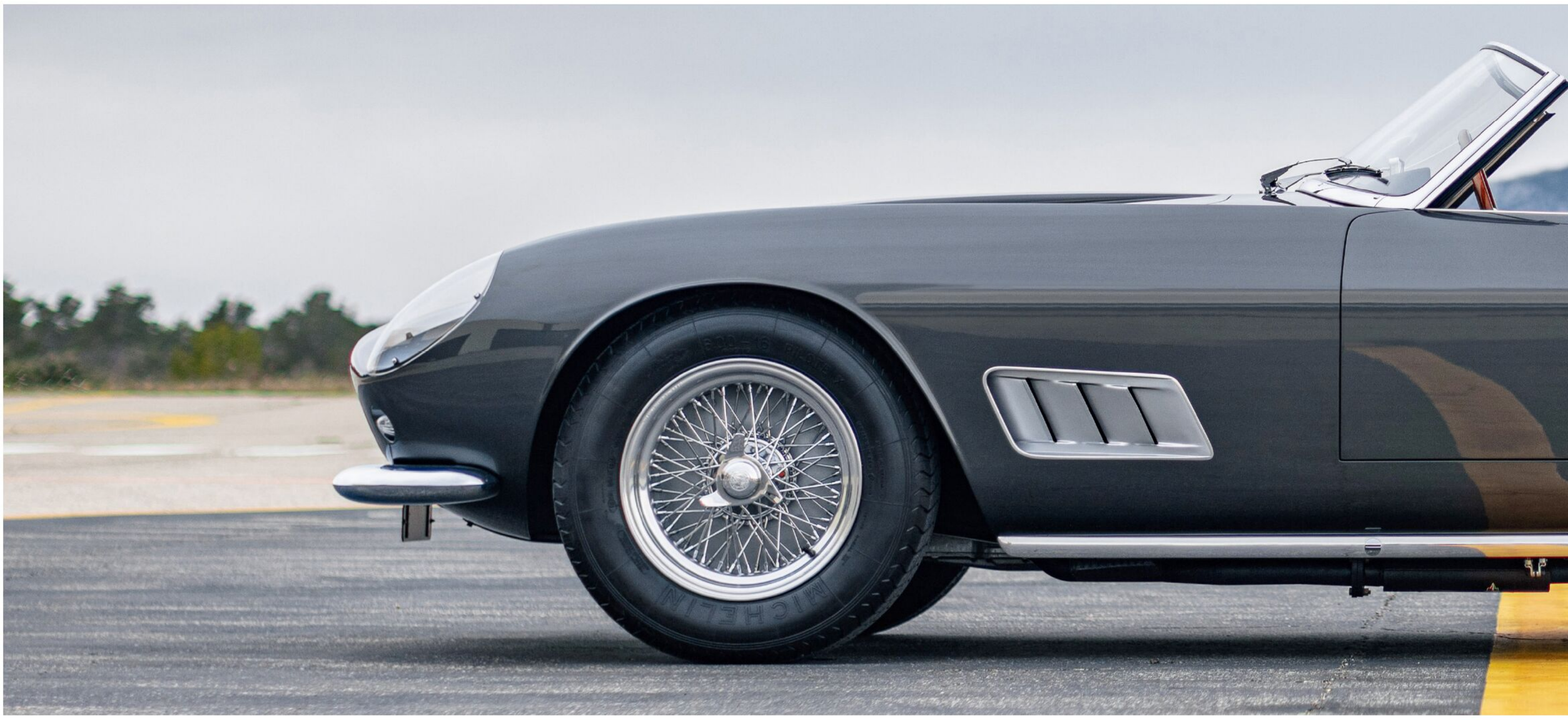
UNSER 250 CALIFORNIA LWB

Unser Fotoobjekt trägt die Fahrgestellnummer 1057GT und ist der 12. gebaute 250 GT California. Der Wagen wurde am 19. November 1958 fertiggestellt und im Dezember 1958 an Chinetti Motors in New York City exportiert, wo er an einen gewissen Robert „Bob“ Gumper verkauft wurde, der ihn bis 1970 behielt. Danach ging das Auto nach Kalifornien, dann nach Australien und Ende der 1980er Jahre nach Deutschland, wo es drei Besitzer hatte, bevor es 2003 nach Frankreich kam.

2011 wurde 1057GT in die Kollektion des Schweden Staffan Wittmark aufgenommen, einem der Mitbegründer des Unter-

nehmens Pyramid Sportswear, das Schlagzeilen machte, als es die Bekleidungsmarke Gant aufkaufte und wiederbelebte. Nachdem der Modedesigner vor 20 Jahren einen Porsche 911 2.7 RS gekauft hatte, trug er eine eindrucksvolle Sammlung von fast 30 Porsche und einem Dutzend perfekt restaurierter Ferrari zusammen, die am 9. Mai 2024 vom Auktionshaus Artcurial in Monaco für über 5 Millionen Euro versteigert wurde.

Unser Mann hatte 1057GT nach dem Kauf zur Restaurierung in die Hände eines der besten italienischen Ferrari-Spezialisten gegeben: Das Projekt wurde der Garage Toni Auto anvertraut, die direkt gegenüber dem historischen Eingang der Ferrari-Fabrik in Maranello liegt. Das Auto war damals rot lackiert mit einer schwarzen Innenausstattung und nicht korrekten Schalensit-



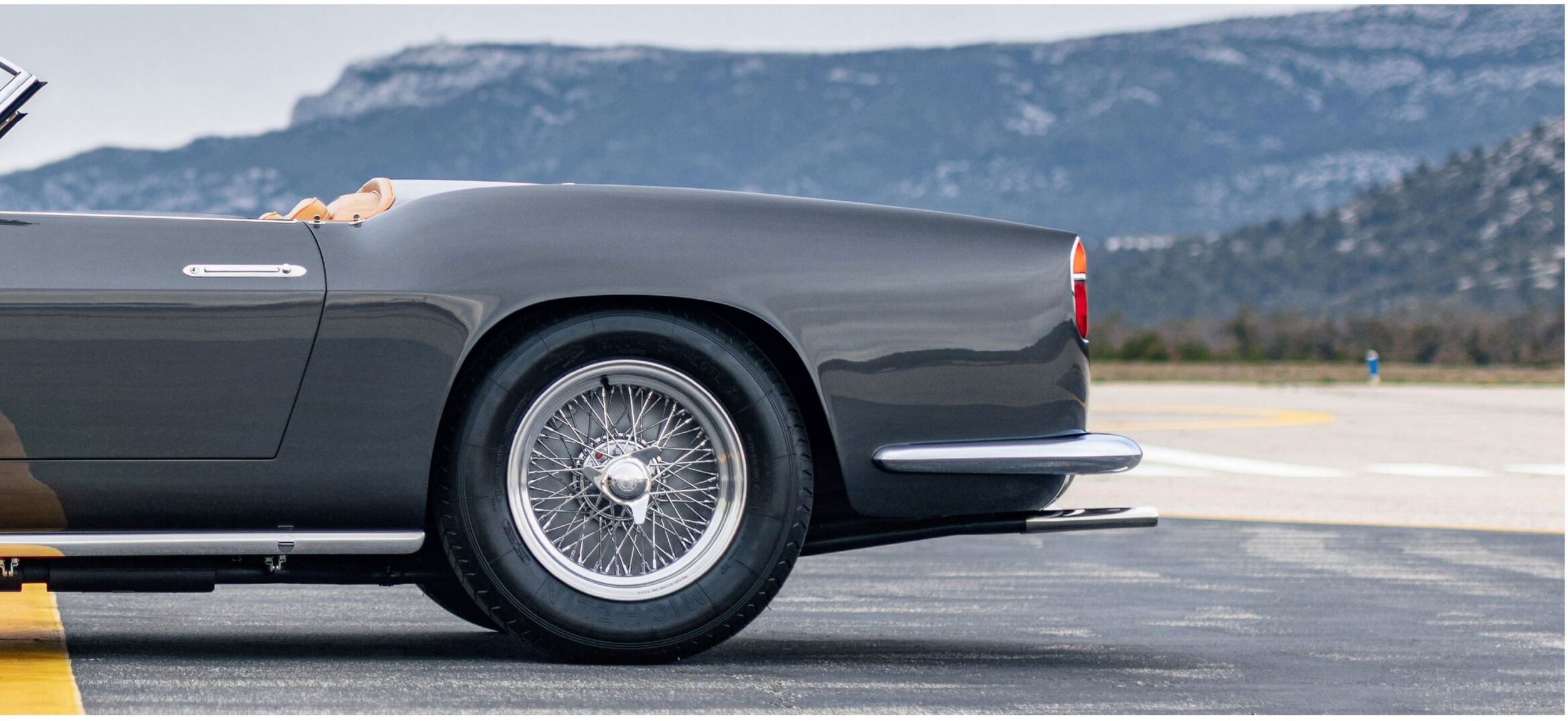
zen, aber interessanterweise waren in den Archiven keine Spuren der ursprünglichen Spezifikationen zu finden.

Als Ferrari Classiche den Wagen untersuchte, stellte sich heraus, dass der Motorblock nicht mehr original war, und so wurde beschlossen, in der Fabrik einen neuen Block zu gießen. In dem neuen Motor wurden so viele Teile wie möglich wiederverwendet, sofern sie als Originalteile identifiziert werden konnten – wie zum Beispiel das Steuerkettengehäuse, das die richtige Identifikationsnummer trug. Der Wagen wurde 2013 von Ferrari Classiche zertifiziert und war 2015 beim Concorso d'Eleganza an der Villa d'Este und 2023 beim Cavallino Classic Modena zu sehen.

BEGEISTERNDE FAHREINDRÜCKE

Wir hatten das Auto im Rahmen des Fotoshootings zum Artcurial-Auktionskatalog für ein paar Fahreindrücke zur Verfügung. Die kurze Gerade erlaubte kaum den Wechsel in den dritten Gang, aber auf dem Privatgelände herrschte kein Verkehr, sodass wir relativ frei fahren und einige Erkenntnisse gewinnen konnten.

Der California LWB ist 4,40 m lang und vor allem nur 1,65 m schmal – der moderne California von 2008 ist zum Beispiel 12 cm länger und 25 cm breiter!



Der Großteil der Fahrzeuglänge wird von der schier endlosen Motorhaube eingenommen, und der Platz an Bord ist knapp bemessen. Wenn ich mich aufrecht in den Sitz setze, dessen Rückenlehne weit unter meinen Schultern endet, merke ich, dass sich meine Augen über der Windschutzscheibe befinden, wie bei einem Autoscooter. Daher ziehe ich meinen Kopf etwas ein, schiebe meinen Hintern in die Mitte der Sitzfläche und klappe meine Knie so weit auseinander, bis sie fast an die unter dem Armaturenbrett angebrachten Kippschalter stoßen. An diese „Froschposition“ muss man sich erst gewöhnen.

Nachdem die beiden Benzinpumpen die drei Doppelvergaser geflutet haben, erweckt ein Dreh am winzigen Zündschlüssel den V12 mit einem rasselnden, fauchenden und grollenden Geräusch zum Leben. Das mit scharzem Kräusellack überzogene Armaturenbrett stammt unverkennbar aus einem Rennwagen und ist mit sieben Rundinstrumenten bestückt. Die mit hochwertigem Leder bezogenen Flächen von Getriebetunnel und Türverkleidungen wollen so gar nicht zu dieser minimalistischen Instrumententafel passen. Das dreispeichige Nardi-Lenkrad mit Holzkranz wirkt in diesem Ensemble wie eine Skulptur.

Als die Form noch die Funktion diktierte: Mit seiner langgestreckten Linienführung fuhr sich der sportlich motorisierte California in die Herzen der Amerikaner.

Auch wenn sich unter der eleganten Karosserie reinrassige Renntechnik verbirgt, ist die Domäne des 250 GT California LWB das Cruisen,, nicht der Circuit.

Der California trägt seine Schaltkulisse nicht offen zur Schau, sondern verbirgt sie unter einem Ledersack. Mit dem recht langen, gut zur Hand liegenden Schalthebel lässt sich der erste Gang problemlos einlegen, und die ersten Meter Fahrt fühlen sich ebenso leicht und mühelos an. Das Auto wiegt kaum mehr als eine Tonne, und die 240 PS des V12-Motors sorgen für einen beeindruckenden Vortrieb. Schnelles Lenken fällt schwer, wenn die Knie dort sind, wo man die Hände haben möchte. Zum Glück lässt der 200 mm längere Radstand des LWB mehr Zeit zum Reagieren als beim SWB.

Einige Ferraristi setzten den California sogar im Rennsport ein. Allen voran Richie Ginther und Howard Hively, die mit John von Neumanns privatem 1085GT den GT-Sieg bei den 12 Stunden von Sebring 1959 holten. Oder Bob Grossman, der im selben Jahr bei den 24 Stunden von Le Mans zusammen mit Fernand Tavano 1451GT zum dritten Platz in der GT-Klasse pilotierte.

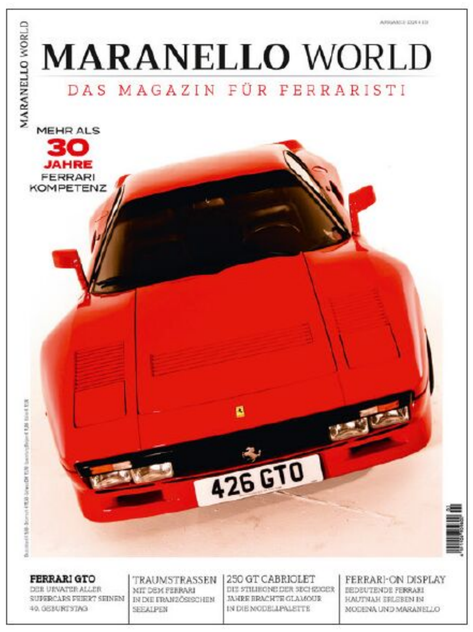
Doch in Wirklichkeit war die Heimat des 250 GT California LWB nicht die Rennstrecke, sondern die Küstenstraßen entlang des Pazifiks oder an der europäischen Riviera. Schnelles Cruisen ist auch heute noch die Domäne des hinreißenden offenen Zweisitzer, fast 70 Jahre nach seiner Präsentation.

John von Neumann war übrigens nur wenige Jahre Ferrari-Importeur: Er musste die Konzession nach seiner Scheidung Ende der 1950er Jahre an seine Frau abtreten, aber als 1971 VW und Porsche ihm Competition Motors abkauften, wurde er zu einem sehr reichen Mann. Er starb am 23. Dezember 2003, und sein Vermächtnis ist riesig.

Vielen Dank an Artcurial Motorcars für die vertrauensvolle Bereitstellung von 1057GT für das Fotoshooting.

NICHT SCHNELL GENUG AM KIOSK GEWESEN?

Fehlen Ihnen frühere Ausgaben? Dann machen Sie Ihre Sammlung komplett und bestellen Sie diese jetzt bei uns nach!
Die Lieferung erfolgt versandkostenfrei (innerhalb Deutschlands) und auf Rechnung.
Sie haben Fragen? Beantworten wir gern: info@maranello-world.de
www.maranello-world.de/nachbestellen



STATE OF THE ART

PEBBLE BEACH CONCOURS D'ELEGANCE

214 AUTOS AUS 16 LÄNDERN UND 29 US-BUNDESSTAATEN ROLLTEN AM FRÜHEN MORGEN DES 18. AUGUST 2024 AUF DAS 18. GREEN UNTERHALB DER LODGE IN PEBBLE BEACH ZUM 73. CONCOURS D'ELEGANCE. IN DIESEM JAHR GING DIE EHRE DES «BEST OF SHOW» ERSTMALS IN DIE SCHWEIZ: DER UNRESTAURIERTE BUGATTI TYPE 59 SPORTS BJ. 1934 AUS DER PEARL COLLECTION (FRITZ BURCKHARD) AUS ZUG GEWANN ÜBERRASCHEND. DER ERSTE SIEG FÜR EIN FAHRZEUG AUS DER «PRESERVATION»-KLASSE ERSCHÜTTERTE DIE AMERIKANISCHE HOCHGLANZ-RESTAURIERER-SZENE BIS INS MARK.

TEXT: LILO KISTLER | FOTOS: HENRY T. KISTLER

Die 26. Pebble Beach Tour d'Elegance ist eine rollende Manifestation der Eleganz. Mehr als 200 Concours-Teilnehmer versuchen auf einer reizvollen Strecke zu beweisen, dass ihre Fahrzeuge fahrtüchtig sind und verschaffen sich so bei Punktegleichheit einen Vorteil im Concours am Sonntag.

Die Tour beginnt in Pebble Beach, führt über den 17-Mile Drive und den Highway One Richtung Big Sur und kehrt dann nach Pebble Beach zurück. Dort werden sie vom Team bereits erwartet und peinlichst sauber gereinigt, bevor sie wieder in ihren Transportern verschwinden.

Die Tour ist eine großartige Gelegenheit, einen ersten Blick auf die schönen Autos zu werfen, die am Concours-Sonntag das Ausstellungsfeld zieren werden. Die Öffentlichkeit ist eingeladen, die Tour entlang der Strecke kostenlos zu bestaunen.

Für alle Frühaufsteher gibt es nichts Schöneres als das Aufheulen der Motoren beim Start zu hören und zu fühlen. Als wir kurz vor 7 Uhr eintrafen, standen bereits die ersten Fahrzeuge am Start aufgereiht. Und pünktlich um 9.30 Uhr setzte sich das rollende Museum unter begeistertem Applaus in Bewegung. 15 Ferrari-Besitzer hatten sich für eine Teilnahme an der Tour entschieden.

CONCOURS D'ELEGANCE

Der dritte Sonntag im August wird von Autoenthusiasten aus der ganzen Welt immer mit viel Spannung erwartet. Das 18. Green vor der Lodge in Pebble Beach ist bereit, als wir im Morgengrauen zusammen mit einigen wenigen Verwegenen auf dem Rasen erscheinen. Sobald das Concoursfeld kurz nach Sonnenaufgang geöffnet wird, fahren auch bereits die ersten Teilnehmer ihre Fahrzeuge auf den Rasen. Als die Preisrichter mit Ihrer Arbeit beginnen, herrscht schon ein großer Andrang von Fotografen und Zuschauern.

Die 19 Ferrari, welche dieses Jahr am Concours d'Elegance teilnehmen, sind in fünf verschiedenen Klassen zu sehen.

Concours der Gegensätze: Das 375 MM Ghia Coupé (links) gewann die Klasse M1, der Pininfarina Modulo (oben) wurde bei den „Keilförmigen Konzeptfahrzeugen" präsentiert.

ENZO FERRARI TROPHY

Die nach dem Commendatore benannte Trophäe wird an den besten anwesenden Ferrari verliehen. Davor gab es von 1974 bis 1995 die Hans Tanner Trophy und von 1996 bis 2004 die Luigi Chinetti Trophy.

David MacNeil durfte die Trophäe für seinen 1973 Ferrari Daytona Competizione Berlinetta Serie III (Fgst.-Nr. 16407) entgegennehmen.

CHAIRMAN'S TROPHY

Der 1983 ins Leben gerufene Preis wird an das verdienstvollste Auto verliehen, das vom Vorsitzenden der Preisrichter ausgewählt wird. Die Chairman's Trophy 2024 ging an die

Familie Heinecke aus Bangkok, Thailand, für das 1967 Ferrari 330 GTC Coupé Speciale (Fgst.-Nr. 9653).

FIVA POSTWAR TROPHY

Die Trophäe wurde erstmals 1999 verliehen und geht an das am besten erhaltene und regelmäßig gefahrene Fahrzeug, das von einem speziellen Komitee nach den FIVA-Vorschriften ermittelt wird.

Die diesjährigen Preisträger sind Earl Waggoner & Tony Owen. Sie erhalten den Preis für den 1964 Ferrari 250GT Lusso Berlinetta (Fgst.-Nr. 5785).

KLASSE M1
FERRARI BIS 1954

SIEGER:
1954 Ferrari 375 MM Ghia Coupé (Fgst.-Nr. 0476AM) von Tom & Jill Peck (Seite gegenüber oben).

PLATZ 2:
1952 Ferrari 212 Inter Ghia Coupé Speciale (Fgst.-Nr. 0191EL) von Dennis & Susan Garrity (ganz oben).

PLATZ 3:
1951 Ferrari 212 Export Vignale Cabriolet (Fgst.-Nr. 0106E) von Michael & Jillion Weisberg (oben).

KLASSE R
1990'S BPR & FIA GT RACE CARS

SIEGER:
1996 Ferrari F40 GTE Michelotto (Fgst.-Nr. 90001) von Jacob Brunsborg, Silkeborg, Dänemark (rechts)

KLASSE M2
FERRARI AB 1955

SIEGER:
1962 Ferrari 250 GTO Scaglietti Coupé (Fgst.-Nr. 3589GT) von Tom Hartley jr. (ganz oben).

PLATZ 2:
1958 Ferrari 250 GT Pinin Farina Cabriolet Serie I (Fgst.-Nr. 0801GT) von Jerry Roehl, (Seite gegenüber Mitte).

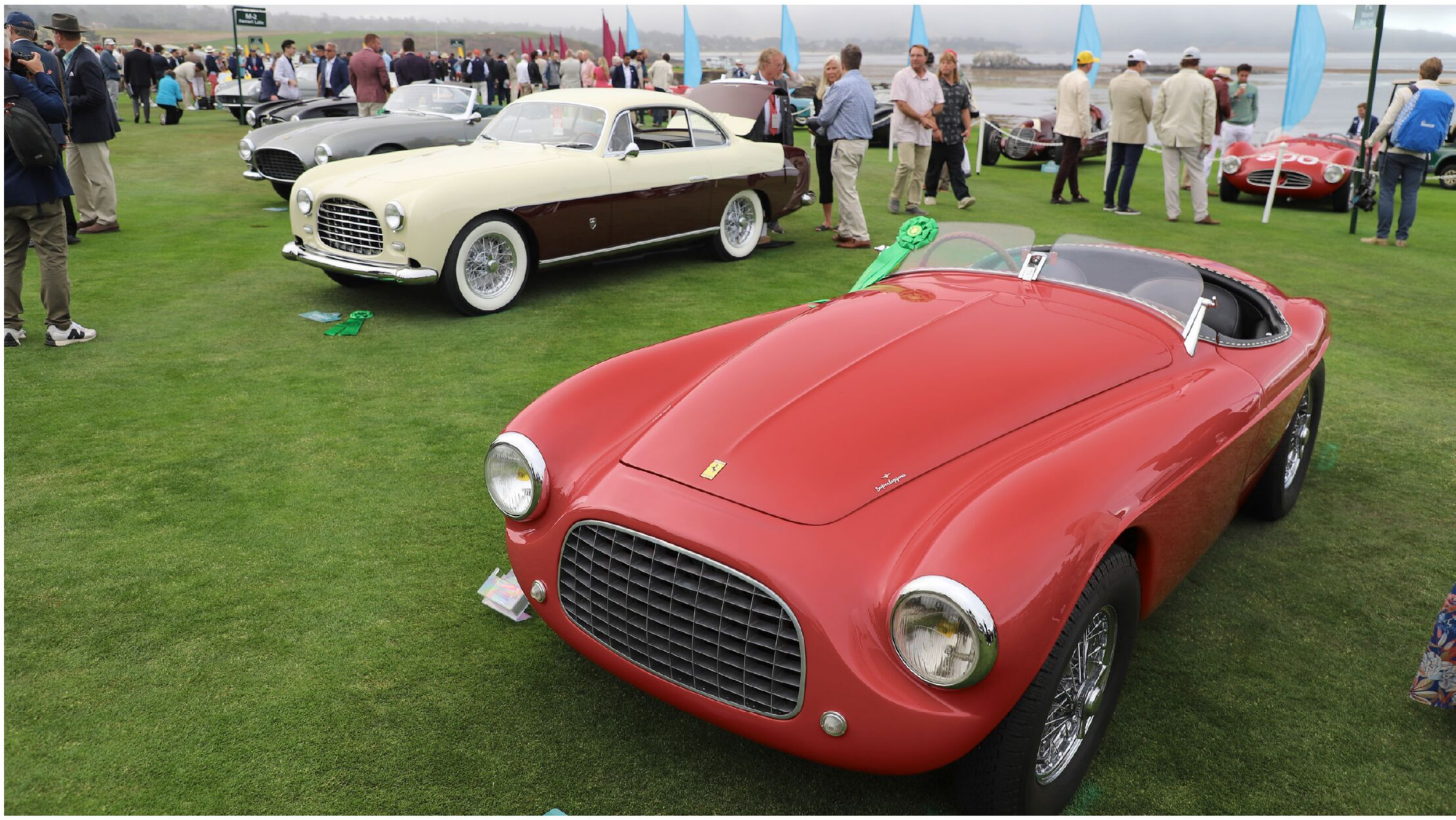
PLATZ 3:
1959 Ferrari 410 Superamerica Pinin Farina Coupé (Fgst.-Nr. 1285SA) von Sam Lombardo (oben).

Oben das prämierte 375 MM Ghia Coupé im Detail, darunter das in der Klasse M2 zweitplatzierte 250 GT PF Cabriolet Serie 1 und ganz unten Brian Ross' 212 Export Coupé Vignale (0080E).

In der Klasse M1 (Ferrari bis 1954) und in der Klasse M2 (Ferrari ab 1955) zeigen je sechs Besitzer ihre Autos. In der Klasse L2 (Postwar Preservation) sind drei unrestaurierte Ferrari aus den Jahren 1962 und 1969 zu sehen. In der Klasse R (1990's BPR & FIA GT Race Cars) sind zwei Ferrari F40 ausgestellt und in der Klasse V1 (Wedge-Shaped Concept Cars & Prototypes Early) sind zwei Ferrari vertreten.

ERWÄHNENSWERTE FERRARI

Da wäre zum Beispiel das 1969 gebaute 365 GTC Coupé von Craig McCaw aus Montecito, Kalifornien. Dieser Wagen wurde speziell für die Woolworth-Erbin Barbara Hutton kommissioniert und direkt zu ihrem Ferienhaus in Tanger in Marokko geliefert.



Oben im Vordergrund die 212 Export Barchetta Touring (0078E), unten ein Blick auf die beeindruckende Reihe der BPR- und FIA-Sportwagen. Im Vordergrund Gregory Whittens F40 (87608).

Dieses Auto (Fgst.-Nr. 12795) war das letzte der 168 gebauten 365 GTC und wurde für Ms. Hutton in der Farbe Lipstick Coral lackiert. Seine marokkanische Heimat zeigt er noch immer mit dem handgemalten grünen Stern des marokkanischen Königshauses an der Fahrertür, wie von Enzo Ferrari persönlich in Auftrag gegeben.

Oder das 375 MM Ghia Coupé (Bj. 1954) von Tom & Jill Peck, Irvine, Kalifornien. Der 375 MM war für die Rennstrecke entwickelt, wurde aber als spezielles Straßenauto ausgeliefert – ein Wolf im Schafspelz. Dieses Auto (Fgst.-Nr. 0476 AM) war der letzte von 36 Ferrari mit Ghia-Karosserie und eine von 13 Berlinetten, die mit dem beeindruckenden 340 PS starken 4,5-Liter-Lampredi-Motor ausgerüstet wurden. Die einmalige Karosserie, entworfen von Giovanni Savonuzzi, wurde auf der Turiner Autoshow 1955 präsentiert und über den New Yorker Händler Luigi Chinetti an Enzo Ferraris Freund Robert C. Wilke verkauft. Nach einiger Zeit in der Schweiz gelangte dieser 375 MM schließlich in die Blackhawk Collection, wo er 16 Jahre lang aufbewahrt wurde, bevor er von seinem jetzigen Besitzer erworben wurde und in Pebble Beach 2024 den ersten Preis in der Klasse M1 davontrug.

Auch außergewöhnlich ist das 1967er 330 GTC Coupé Speciale (Fgst.-Nr. 9653) der Familie Heinecke aus Bangkok, Thailand. Dieser Speciale ist der zweite von vier von Pininfarina gebauten Modellen und einer der letzten individuell angefertigten Ferrari. In Anlehnung an den California Spyder verfügt der Speciale über klappbare Tagfahrleuchten und abgedeckte Scheinwerfer. Unter der wunderschön geformten Karosserie mit der umlaufenden Heckscheibe verbirgt sich ein beeindruckender 4-Liter-V12-Motor mit drei Vergasern und 300 PS. Dieses in Aurora-Blau mit schwarzem Leder gehaltene Coupé wurde 1967

auf dem 37. Genfer Autosalon ausgestellt und errang in Pebble Beach 2024 die Chairman's Trophy.

Beeindruckend der rennfertige 365 GTB/4 Scaglietti Competizione (Fgst.-Nr. 16407) von David Mac Neil, Fort Lauderdale, Florida. In drei Serien wurden 15 Daytona-Werksrennwagen gebaut, und 16407 war das vorletzte Exemplar. Dieses Auto wurde 1973 in Le Mans erstmals eingesetzt und fuhr unter der Flagge von Luigi Chinettis North American Racing Team, pilotiert von Sam Posey und Milt Minter. Später wurde er dann in den USA eingesetzt. Außerdem war der Schauspieler und Rennfahrer David Carradine im Besitz des Autos und fuhr zwei Jahre lang Rennen damit. Heute trägt die Berlinetta ihre korrekte Le-Mans-Lackierung von 1973 (2024 geehrt mit der Enzo Ferrari Trophy).

MODERNE KLASSIKER

Besonderes Interesse weckten die beiden in der Klasse der Keilförmigen Konzeptfahrzeuge antretenden Ferrari. Der 512 S Modulo von 1970 (Fgst.-Nr. 512/S/24) von Jim Glickenhaus, Rye, New York ist eine einmalige experimentelle Berlinetta auf dem Chassis eines Ferrari 512 S, Pininfarinas Interpretation des „Space Age", das Ende der 1960er Jahre die globale Ingenieurs- und Kunstlandschaft eroberte. Als Design-Statement verfügte der Modulo nie über einen funktionsfähigen Motor. Jim Glickenhaus erwarb das Show Car 2014 und dank einiger technischer Zaubertricks konnte er den Modulo 2018 in New York sogar offiziell für den Straßenverkehr zulassen.

Das auf einem Dino 308 GT4 basierende Bertone-Coupé Rainbow von 1976 (Fgst.-Nr. 12788) gehört heute dem ASI Automotoclub Storico Italiano, Turin, Italien. Es ist stark von dem ebenfalls von Bertone entworfenen Lamborghini Countach beeinflusst, mit einer Prise Fiat X 1/9 als Zugabe. Der Rainbow war nie als Serienmodell gedacht, was Bertone und seinem Chefdesigner Marcello Gandini freie Hand gab, einen völlig untypischen Ferrari zu entwerfen.

Der italienische Automobilclub ASI brachte den Bertone Rainbow auf Basis eines Dino 308 GT4 nach Pebble Beach.

SONDERAUSSTELLUNG
CASA FERRARI

70 JAHRE FERRARI IN AMERIKA

TEXT: LILO KISTLER | FOTOS: HENRY T. KISTLER

Zum 70. Vertriebsjubiläum der Marke Ferrari in den USA stellte der Veranstalter ein interessantes Display zusammen, darunter zahlreiche Rennwagen von Luigi Chinettis N.A.R.T.

70 Jahre Ferrari in Amerika – ein Grund zu feiern! Es war 1954, als Luigi Chinetti sr. in New York die erste Vertretung der Marke Ferrari eröffnete. Die Nachfolgeorganisation Ferrari of North America begann die Veranstaltung mit der Pebble Beach Rallye entlang des szenischen 17 Meilen Drive. Die meisten der 70 speziell ausgewählten Ferrari nahmen an dieser Ausfahrt teil. Diese endete auf dem ersten Fairway beim Casa Ferrari, wo alle Fahrzeuge aufgestellt wurden.

Zu den historisch bedeutsamen Modellen vor Ort gehörten zwei Ferrari 275 GTB/4 N.A.R.T. Spider aus dem Jahr 1967, benannt nach Luigi Chinettis North American Racing Team, zwei 166 MM Touring Barchetta aus dem Jahr 1949, gleich acht California Spyder sowie zwei von drei gebauten 330P4 und ein 412P von 1967.

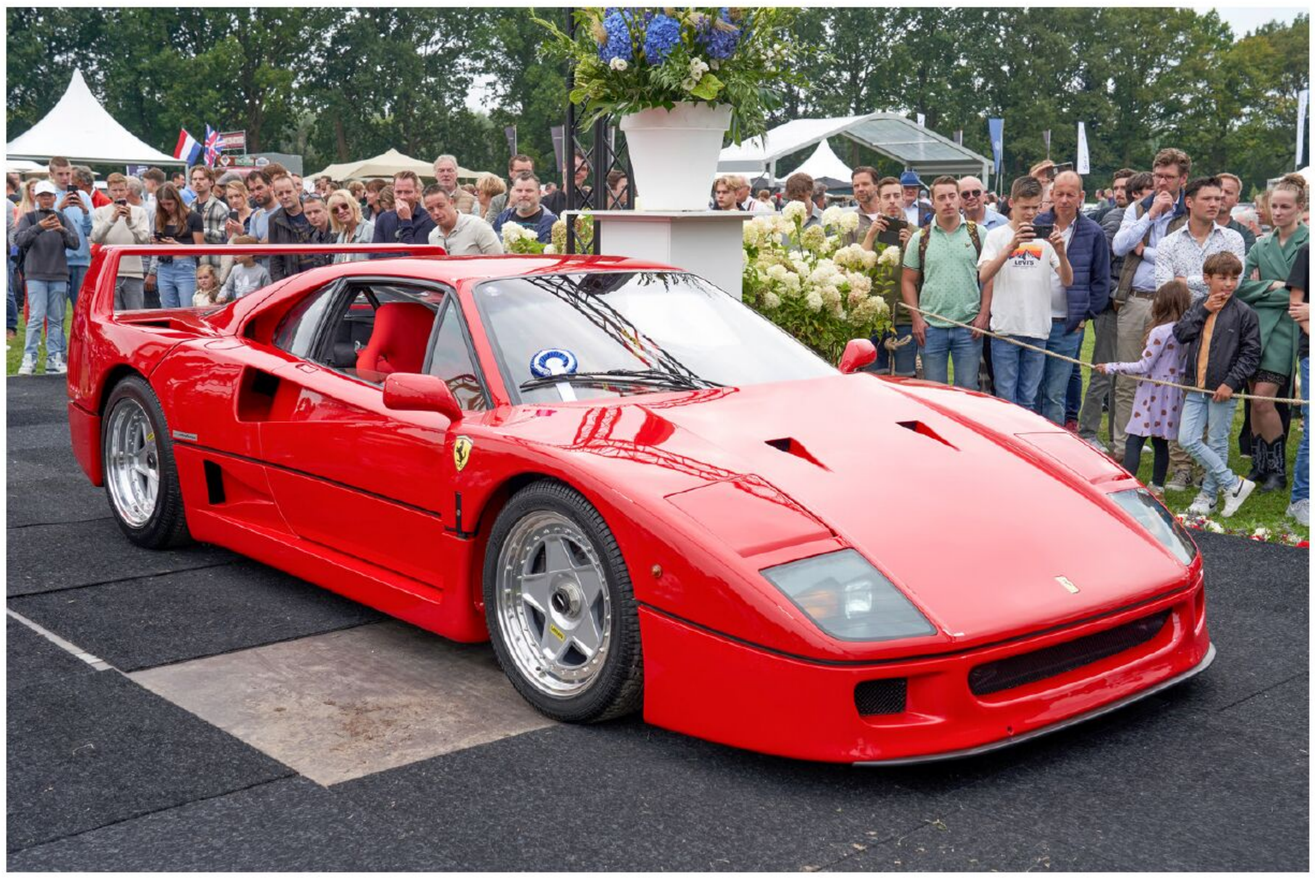
17
16
235
250 CALIFORNIA
1959

112
7
250 TESTA ROSSA

16
34

2024
FF

Die zwei Gewinner-Ferrari von Mariënwaerdt: Für den Besitzer des 250 GT Speciale Aerodinamico nahm sein Restaurator Lennart Schouwenburg den Preis Best of Show entgegen. Der belgische F40 begeisterte in seiner Klasse Jury wie Publikum.



GOLDENER HERBST

WHEELS 2024 MARIËNWAERDT

ES WAR EIN GLANZVOLLER ABSCHLUSS DER KLASSIK-SAISON IN DEN NIEDERLANDEN. MEHR ALS 20.000 BESUCHER KAMEN MITTE SEPTEMBER AUF DAS HISTORISCHE LANDGUT MARIËNWAERDT IN DER NÄHE VON UTRECHT. DEN STARK BESETZTEN CONCOURS D'ELEGANCE GEWANN EIN AUSSERGEWÖHNLICHER FERRARI 250 GT MIT EINER SONDERKAROSSERIE VON PININFARINA.

TEXT UND FOTOS: MARKUS SIEBENMORGEN

Der Sieger des Jubiläums-Concours in Knokke 2022 ging diesmal leer aus: Ferrari 212 Inter Vignale aus dem Metropole-Museum in Druten.

Im November 1960 zeigte Ferrari-Stammdesigner Pininfarina auf dem Turiner Salon die Studie Superfast 2. Ihre windschlüpfige Form mit langgestrecktem Heck wurde zum Coupé Speciale Aerodinamico weiterentwickelt, das Ferrari fortan ausgesuchten Kunden als Karosserievariante seines Exklusiv-Modells 400 Superamerica anbot. Auf individuellen Wunsch entstanden Anfang der sechziger Jahre auch vier Fahrzeuge mit diesem aerodynamischen Aufbau auf Basis des 250 GT SWB mit dem kurzen, 2,40 Meter messenden Radstand und der Front des 250 GT Coupé.

Das letzte Exemplar dieser Miniserie mit der Fahrgestellnummer 3615GT wurde im Juli 1962 fertiggestellt. Geordert hatte es Ferdinando Gatta, Lancia-Vertragshändler in Turin und Schwiegersohn von Adele Lancia. Das elegante Coupé mit dem 3-Liter-Colombo-V12 gelangte Ende der sechziger Jahre in die USA, ging anschließend

durch mehrere Hände und wurde 2014 schließlich für gut 5,1 Mio. Euro von dem amerikanisch-thailändischen Unternehmer William E. Heinecke gekauft.

ZWEITER CONCOURS-SIEG IN DIESEM JAHR

Heinecke ließ den seltenen Ferrari von dem niederländischen Fachbetrieb Strada e Corsa aufwendig restaurieren. Das beeindruckende Ergebnis im edlen Farbton Nocciola mit passendem Interieur präsentiert er seit vorigem Jahr auf den großen Concours-Events weltweit. In Pebble Beach, der Villa d'Este und in Hampton Court noch ohne Preis, gewann er im Juni bereits den Concours d'Elegance Suisse im Château de Coppet und legte nun in Mariënwa-

Ferrari-Attraktionen in seltenen Farben: Einer von nur acht gebauten 275 GTB in Verde Pino (oben), Daytona Spider-Umbau in Giallo Dino (Mitte) und F8 Tributo im Renntrimm eines F40 LM aus den neunziger Jahren (unten).

erdt nach: Sieg in der Kategorie Special Coachwork Post-War und Best of Show. „Ich liebe das Autofahren und verbringe viel Zeit mit einem meiner wertvollsten Autos auf der Straße", gestand Heinecke kürzlich in einem Interview. Nach zwei Concours-Triumphen dürfte dem 75-jährigen Milliardär das Cruisen mit dem Ferrari noch mehr Spaß machen.

Dem überragenden 250 GT Speciale Aerodinamico geschlagen geben musste sich der Ferrari 212 Inter (0221EL). Das 1952 in der Schweiz ausgelieferte Coupé mit Vignale-Karosserie und Wettbewerbsspezifikationen wurde einst vom Bonner Sammler Michael Stollfuß von einem Schrottplatz gerettet und von Methusalem in Köln originalgetreu restauriert. Nachdem das Auto vor zwei Jahren in Knokke noch den Concours zum 75-jährigen Jubiläum von Ferrari gewonnen hatte, musste es diesmal in der Konkurrenz um den zweiten Platz in der Klasse dem – allerdings hervorragenden – Cisitalia 202 Gran Sport von 1948 den Vortritt lassen.

Dafür triumphierte ein Ferrari in der Kategorie der Sportwagen aus den achtziger Jahren. Hier setzte sich ein F40 aus dem Baujahr 1989 gegen seine zeitgenössischen Rivalen Bugatti EB 110, Jaguar XJ 220 und Porsche 959 durch. Die Ferrari-Ikone aus belgischem Besitz überzeugte die Jury u. a. mit Details wie dem seltenen Kofferset von Schedoni.

FERRARI F40 GEWINNT SPORTWAGEN-KLASSE

Eines der ersten Fahrzeuge, das Tayre Automoción als erster offizieller Ferrari-Händler Spaniens im Jahr 1965 auslieferte, war der 275 GTB (07159) des Hobby-Rennfahrers Jesús Ángel Fernández Ortega. Er behielt das Coupé für rund 20 Jahre, ehe er es 1986 an einen Geschäftsmann in Valencia verkaufte. Später wurde das Fahrzeug nach einem schweren Unfall neu aufgebaut und kam über mehrere Besitzer, darunter ein weiterer Spanier, 2021 in die Niederlande, wo es der Rennfahrer David Hart in seine Sammlung aufnahm. In Mariënwaerdt war der in seiner Originalfarbe Pino Verde restaurierte Ferrari, der 2022 am Antwerp Concours teilgenommen hatte, außer Konkurrenz zu sehen.

Viele Besucher scharten sich auch um zwei weitere spektakuläre Ferrari, einen LaFerrari von 2014 (204393), der sich seit Anfang des Jahres in den Niederlanden befindet und um einen in Estland zugelassenen F8 Tributo (284438). Seine sportliche Aufmachung ist eine Hommage an den Ferrari F40 LM (74045), mit dem die beiden Franzosen Michel Ferté und Olivier Thévenin für Pilot Aldix Racing 1995 das 4-Stunden-Rennen im schwedischen Anderstorp gewannen.

Metropole Classics aus Druten zeigte auf der Veranstaltung einige Fahrzeuge aus dem eigenen aktuellen Angebot und Automuseum. Für den Ferrari 575 Superamerica F1 in Grigio Silverstone (146040), 2006 über LUEG Sportivo in Meerbusch bei Düsseldorf ausgeliefert und seither erst 3500 Kilometer gelaufen, verlangte der Händler 449.000 Euro. Der ausgestellte Daytona in Giallo Dino mit Plexiglasfront (13477) wurde in den achtziger Jahren bei Bachelli & Villa zum Spider umgebaut und gehörte früher zur Sammlung des Ferrari-Importeurs Frits Kroymans. Auch der angebotene Ferrari 330 GT 2+2 von 1965 wurde umgebaut – von „Chinese Eyes" zu einem Fahrzeug der zweiten Serie mit nur noch einem Scheinwerferpaar. Das silberne Coupé sollte 299.500 Euro kosten.

AUTOMOBILE KUNST & ELEGANZ

CHANTILLY ARTS & ELEGANCE

VOR ZEHN JAHREN NAHM DIE IDEE GESTALT AN, DIE GROSSEN ZEITEN DES CONCOURS D'ELÉGANCE „À LA FRANÇAISE" WIEDER AUFLEBEN ZU LASSEN, WIE ER IN DEN 1920ER JAHREN INS LEBEN GERUFEN WURDE. NUN ERLEBTEN WIR DIE SIEBTE AUFLAGE IN DER DOMAINE DE CHANTILLY.

TEXT UND FOTOS: ARNAUD MEUNIER

Gut 80 Autos und Motorräder stellten sich in fünfzehn Kategorien der Expertenjury. In diesem Jahr wurde das 100-jährige Jubiläum des Bugatti 35 zu Ehren des kürzlich verstorbenen Peter Mullin in den Vordergrund gestellt. Auch der Lamborghini Countach erhielt zu seinem 50. Geburtstag eine eigene Klasse. In der Kategorie mit Modellen zur Würdigung von Carlo Chiti fanden sich mehrere Alfa Romeo, darunter der fulminante 33/2. Doch es war am Ende der Ferrari 250 GTO (Fgst.-Nr. 3387GT), Klassensieger und Gesamt-Zweiter bei den 12 Stunden von Sebring 1962 unter Phil Hill und Olivier Gendebien, der in Chantilly mit dem ersten Preis in der Gruppe geehrt wurde.

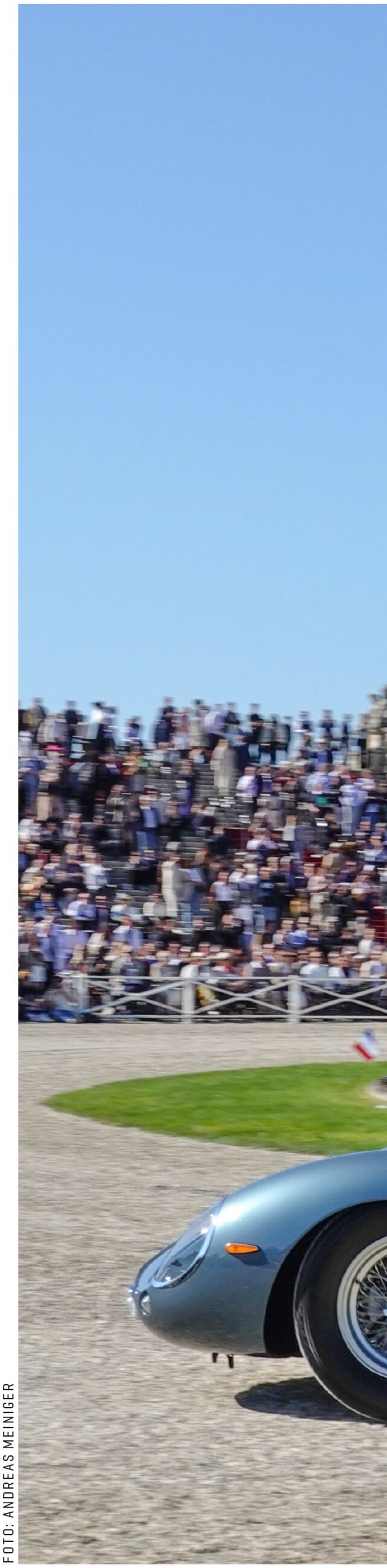


FOTO: ANDREAS MEINIGER

N.A.R.T.

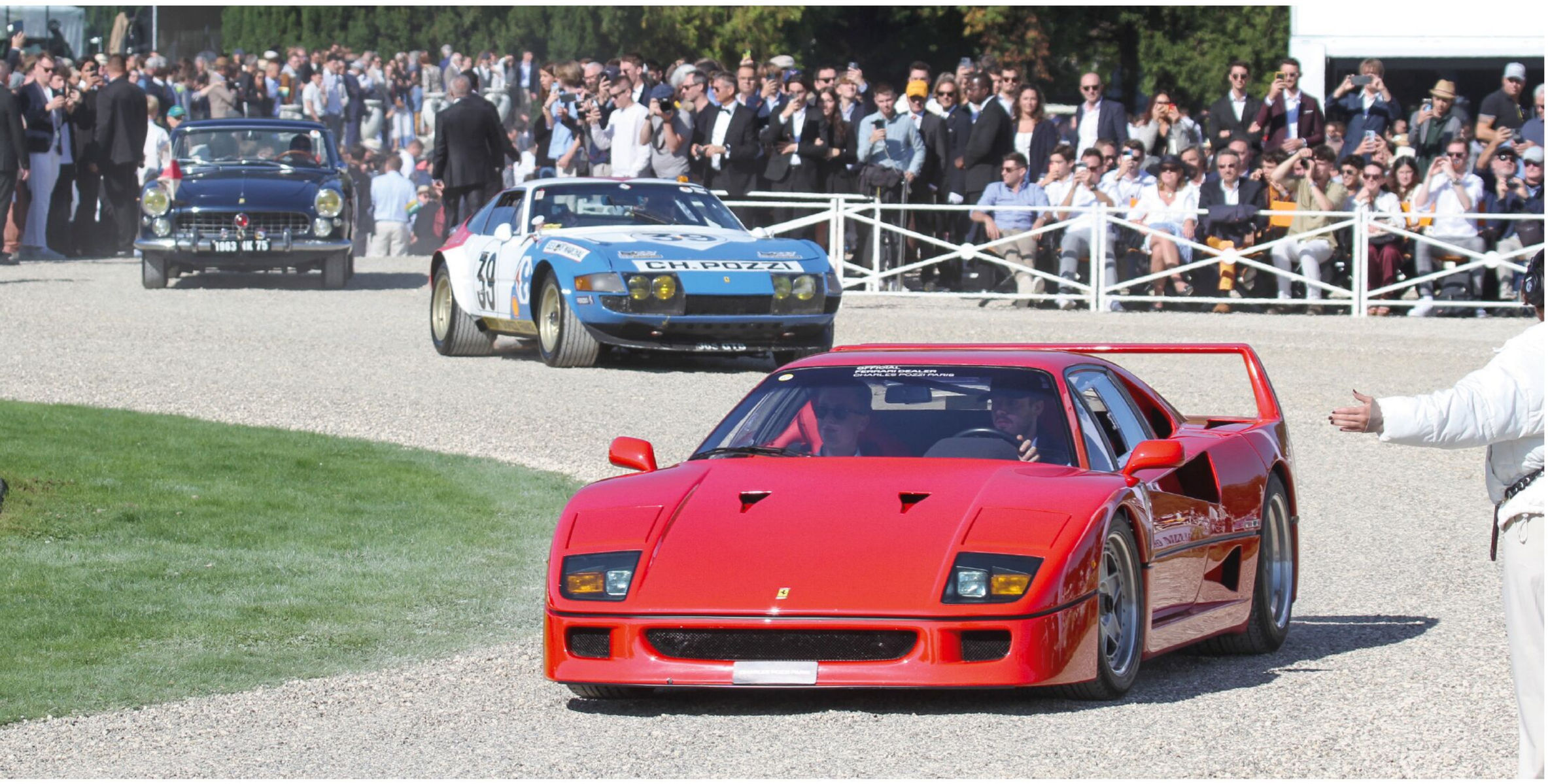
Von oben:
Ferrari 500 Mondial (0438MD), Dino 196 S (0776) und 500 TRC (0670MDTR),

Darüber hinaus gab es zwei Kategorien, die ausschließlich für Ferrari reserviert waren. Bei den Ferrari mit Vier- und Sechszylindermotoren belegte der Dino 196 S (0776) den ersten Platz, der Klassensieger der 12 Stunden von Sebring 1961 mit Wiliiam Helburn, Buck Fulp und Skip Hudson am Volant. Heute trägt der Wagen wieder die Farben des North American Racing Team und die Startnummer von damals. Zweitplatziert wurde der 500 TRC (0670MDTR) in der Ausführung der Targa Florio 1958, bei der Bernardo Cammarota und Domenico Tramontana den zehnten Platz belegten. Und Dritter wurde schließlich der 500 Mondial (0438MD), mit dem Porfirio Rubirosa 1954 in Santa Barbara den zweiten Platz in seiner Klasse mit der Startnummer 235 belegte. In der zweiten Ferrari-Klasse waren ausschließlich Autos vertreten, die einst vom französischen Importeur Charles Pozzi verkauft wurden: Ein 488 Challenge Evo (281879), ein F40 (80863), ein 308 GTB Gruppe IV (20905) und der 365 GTB/4C (15667), der 1972 in Le Mans mit Jean-Claude Andruet, Claude Ballot-Lena und François Migault die GT-Klasse gewann und später die Gesamtwertung der Tour de France 1972 unter Andruet/„Biche“ für sich entschied, bevor er auf dem Ferrari/Pozzi-Stand beim Pariser Automobilsalon 1972 ausgestellt wurde. Der fünfte Wagen in der Aufstellung und Sieger in der Kategorie war der 250 GTE 2+2 (4155GT), der bei den 24 Stunden von Le Mans 1963 als Safety Car diente – im Jahr des Sieges von Scarfiotti/Bandini auf 250 P. Ein letzter Ferrari war in diesem Jahr in

Ausgezeichnet: Der zwölfzylindrige Ferrari 312 F1 (0007) schrieb 1967 mit Chris Amon Renngeschichte.

der Kategorie Formel-1-Rennwagen von 1964 bis 1972 vertreten und gewann auch prompt seine Klasse: Der 312 F1 (0007), mit dem Chris Amon die Saison 1967 und einige Rennen im Jahr 1968 für die Scuderia Ferrari fuhr. Heute trägt er die Startnummer 2 des Großen Preises von Italien in Monza 1967, bei dem Amon den siebten Platz belegte.

Beim Wettbewerb um den Best of Show ging Ferrari leider leer aus. Den Concours d'Etat avant-guerre (Vorkrieg) gewann ein Bugatti T35C aus dem Jahr 1928, den Concours d'Etat après-guerre (Nachkrieg) sicherte sich das wunderschöne Talbot Lago T26 GS Coupé aus dem Jahr 1949.



JUBILÄUM IN WEISS-BLAU

50 JAHRE 275 GTB/GTS

ZUM 50. GEBURTSTAG DER WEGWEISENDEN MODELLREIHE 275 ORGANISIERTE FERRARI CLASSICHE EINE AUSFAHRT VON MÜNCHEN INS VORALPENLAND. DER WETTERGOTT MEINTE ES GUT MIT DEN FERRARISTI!

TEXT: PETER BRAUN, FOTOS: TOBIAS KRESSMANN

Fast hätten sie es verbummelt: Vor lauter GTO- und F40-Jubiläum war der runde Geburtstag der klassischen V12-Baureihe 275 irgendwie aus dem Blickfeld gerutscht. Aber auf Drängen der kleinen, eingeschworenen Sammler-Community gelang es relativ kurzfristig, am 1. September 2024 ein Jubiläumstreffen mit 11 Beteiligten aus Deutschland und einigen Nachbarländern zu organisieren.

Der Münchner Drivers and Business Club stellte seine eindrucksvolle Location in der Lilienthalallee mit Lounge und Terrasse zur Verfügung, wo sich am frühen Sonntagmorgen nach und nach sieben 275 GTB und vier 275 GTS einfanden. Um 10 Uhr begann der Ferrari-Feiertag mit einem Sektempfang, bevor die Teilnehmer auf einer per Roadbook ausgeschriebenen Strecke in Richtung Tegernsee aufbrachen. Auf dem Gut Kaltenbrunn, das vor einigen Wochen bereits einen Concours d'Elegance beherbergt hatte, trafen sich alle wieder zu einem geselligen Lunch mit musikalischer Untermalung, bevor die Equipen am späteren Nachmittag den Heimweg antraten.

Vom Hotel in der Münchner Maximilianstraße ging es direkt zum Munich Drivers Club und von dort auf einer geführten Tour zum Gut Kaltenbrunn am Tegernsee (Seite gegenüber)..

FERRARI RACING DAYS 2024

ANFANG SEPTEMBER FANDEN AUF DEM NÜRBURGRING NACH FÜNF JAHREN VOLLER EINSCHRÄNKUNGEN ENDLICH WIEDER FERRARI RACING DAYS NACH BEWÄHRTEM MUSTER STATT. OBWOHL ES NICHT ALLE TRADITIONEN IN DIE GEGENWART GESCHAFFT HABEN, WURDEN DIE TEILNEHMER UND BESUCHER MIT SPANNENDEN RENNEN IN DER FERRARI CHALLENGE UND RUND 500 FERRARI FÜR RENNSTRECKE UND STRASSE BEGEISTERT.

TEXT: LARS BERINGER | FOTOS: LARS BERINGER, HAN MARTENS

Zum ersten Mal nach 2019 gab es vom 5. bis zum 8. September wieder echte Ferrari Racing Days auf dem Nürburgring – an der Stelle, an der die inzwischen weltweit etablierte Veranstaltungsreihe der Marke aus Maranello 1996 ihren Ursprung hatte. Damals zog man die Ferrari Challenge, die Shell Historic Challenge und einige ältere Formel-1-Ferrari von Privatfahrern, die damals noch nicht „F1 Clienti“ hießen, zusammen und bildete so den spektakulären Rahmen für die Weltpremiere des Testarossa-Nachfolgers 550 Maranello. Michael Schumacher, Niki Lauda und Jody Scheckter waren jene Formel-1-Weltmeister, die dem 550 mit ihren Demo-Runden auf dem Ring die mediale Aufmerksamkeit ver-

Unübertroffen schnell und laut in der Eifel: Die beiden Boliden des F1-Clienti-Programms. Ihre Piloten konnten auf den fachkundigen Rat von ex-Formel-1-Fahrer Marc Gené zurückgreifen, der auch mehrmals den 499P Modificata eines Privatfahrers bewegte.

RACING DAYS 2024

schafften, die man sich in Italien erhofft hatte. In den Folgejahren gab es beinahe jährlich eine Neuauflage auf deutschem Boden mit teilweise über 30.000 Zuschauern, die sich aus Ferrari-Kunden, Ferrari-Enthusiasten und Fans von Michael Schumacher zusammensetzten.

2008 folgten dann in der Eifel letztmalig Racing Days unter Beteiligung des inzwischen siebenfachen Formel-1-Weltmeisters aus Kerpen. Danach wurde es deutlich ruhiger. Erst 2013 gab es in Hockenheim wieder ein Wochenende für Ferrari-Rennsportfans. Scuderia-Testfahrer Marc Gené konnte erwartungsgemäß nicht so große Massen mobilisieren wie einst Schumacher, doch drei Jahre später sorgte Sebastian Vettel wieder für ein höheres Interesse. Weitere drei Jahre danach war man zurück in der Eifel, und mit Ferrari-Testfahrer Pascal Wehrlein griff abermals ein deutscher Top-Pilot bei den Formel-1-Demorunden ins Volant – nur erkannt wurde er vom Publikum im Fahrerlager kaum. 2020 folgte dann eine schmale Veranstaltung unter Corona-Bedingungen; die „Passione Ferrari“ 2022 ohne XX-Programm und F1-Clienti war auch eher untere Liga, aber im August 2024 ging es endlich wieder richtig rund.

Die Ferrari Challenge war mit ihren drei Klassen Trofeo Pirelli, Coppa Shell und Coppa Shell AM am Start in diesem Übergangsjahr, in dem die 488er noch zusam-

men mit den neuen 296 Challenge zugelassen sind. Außerdem das XX-Programm mit den V12-Modellen FXX, 599XX und FXX K, der Club Competizioni GT, die F1 Clienti und die neue Sport Prototipi Clienti mit dem 499P Modificata, der in diesem Jahr erstmals Teil des Kundensport-Programms ist. Das Auto basiert auf dem zweifachen Le-Mans-Sieger 499P, leidet jedoch nicht wie dieser unter einer reglementbedingten Leistungsbegrenzung: Bis zu 870 PS werden so von den Kunden, die überwiegend aus dem XX-Programm aufgestiegen sind, auf die Strecke losgelassen.

Freie Runden für die Straßenmodelle waren bei diesem straffen Programm ebenso wenig vorgesehen wie die gewohnte F1-Demonstration am Sonntagmittag.

Die Publikumslieblinge am Ring waren traditionell die XX-Boliden mit ihren großen V12-Saugmotoren, der spektakulären Optik und dem großartigen Sound. 23 von 151 gebauten XX-Ferrari hatten den Weg in die Eifel gefunden und trafen dort auf die neue Konkurrenz um die Gunst der Zuschauer: Drei der bislang etwa zwölf gebauten 499P Modificata waren vor Ort, die sich Strecke und Zeitfenster mit einem F2012 und einem F138 aus der Formel 1 teilten. Mit ihrer Performance bewegen sich die V6-Hypercars zwischen XX-Programm und den beiden Einsitzern aus der Königsklasse. Beim Sound fielen sie jedoch deutlich hinter ihre Mitstreiter zurück, was typisch für Turbomotoren ist. Welche Möglichkeiten in den Abkömmlingen der Le-Mans-Sieger der letzten beiden Jahre stecken, zeigte Ex-Formel-1-Pilot und Kunden-Coach Marc Gené, der einige Installationsrunden im silbergrauen Auto eines belgischen Sammlers absolvierte.

In diesem Jahr erstmals im Corse-Clienti-Programm: Drei der bislang etwa zwölf gebauten 499P Modificata die sich mit ihren Rundenzeiten zwischen XX und Formel 1 bewegen.

Im Club Competizioni GT, in dem ausrangierte GT-Sportwagen und eigens dafür entwickelte 488 GT Modificata ihre Runden drehen, waren 13 Autos gemeldet. Hier geht es ebenfalls nicht um Rennen gegeneinander, sondern wie beim XX-Programm

um das Fahren gegen die Uhr. Einzelne Teilnehmer hatten daneben auch im XX-Programm und in der Challenge ein Auto gemeldet – Ferrari und Nürburgring satt!

Seit den Anfangstagen der Ferrari Racing Days war es stets so gewesen, dass man mit einer Eintrittskarte von der Tageskasse ins Fahrerlager und auf nahezu sämtliche Tribünen gelangen konnte. Außerdem durften Ferrari-Eigner ihre Schätze auf eigens dafür vorgesehene Parkflächen innerhalb der Rennstrecke parkieren. Nicht so im Jahr 2024: Tickets gab es im Vorfeld für Fans nur über die Website des Nürburgrings, Ferrari-Kunden konnten über ihre Vertragshändler Paddock-Pässe für kleines Geld beziehen, die den Zugang für alle relevanten Bereiche sicherstellten. „VIP-Tickets“ inklusive Catering für mittlere dreistellige Beträge gab es hingegen über beide Quellen. Weil sich das nicht überall herumgesprochen hatten, strandeten an besagtem Wochenende Hunderte Ferrari-Enthusiasten, die erwartungsfroh in die Eifel gereist waren, am Ende auf einer der Tribünen, ohne auch nur in die Nähe eines Ferrari zu kommen.

Wer zum elitären Kreis der Menschen im Fahrerlager gehörte, der konnte rund 500 Sport- und Rennwagen (und Puro-sangue) aus Maranello ganz nah kommen. Lautete in den ersten Jahren noch das Motto: „Der Ring sieht Rot“, gab es nun auf der Parkfläche für Straßenmodelle knapp 70 verschiedene Typen in einer beeindruckenden Farbvielfalt zu bewundern, jedoch kaum limitierte Highlights aus Maranello. Nur für wenige Stunden blitzten am Samstag einige exklusive Topmodelle auf, die allesamt einem Sammler aus Sachsen-Anhalt gehörten: Ein Enzo, ein LaFerrari, ein Daytona SP3, ein 812 Competizione A und ein SF90 XX Stradale in einer Lackierung, die dem Le-Mans-Siegerauto des letzten Jahres nachempfunden ist.

Ansonsten war kein einziger Vertreter aus der Drahtspeichenära bzw. den ersten beiden Jahrzehnten der Markenhistorie zu sehen und auch die „Big 5“ (GTO, F40, F50, Enzo und LaFerrari) wären ohne besagten Sammler vollständig ausgefallen. Ferrari zeigte, gleich neben einer Auswahl von einigen Modellen aus Vorbesitz, das aktuelle Portfolio mit dem neuen 12Cilindri im Zentrum des Interesses. Noch öfter fotografiert wurde nur der 499P Hypercar im Design des diesjährigen Le-Mans-Siegerautos. Interpretiert man einen Sticker mit der Aufschrift „#12“ richtig, handelte es sich um das fünftplatzierte Auto des letzten Jahres beim selben Rennen.

Vor Ort wurde auch der Corse-Clienti-Kalender für das nächste Jahr vorgestellt, der bis auf die Challenge in Hockenheim im Mai 2025 leider kein Event in Deutschland vorsieht.

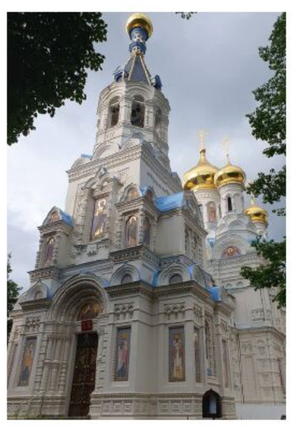
Erstmals ist 2024 der 296 Challenge am Start, der in der Ferrari Challenge den 488 Challenge Evo ablöst. Die alten Modelle sind in dieser Übergangssaison weiterhin startberechtigt, wenngleich nicht mehr vorne mit dabei.

FERRARI CLUB DEUTSCHLAND

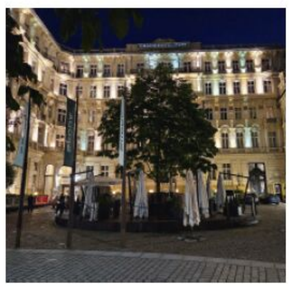
WEIMAR – KARLSBAD – DRESDEN

JAHRESTREFFEN 2024

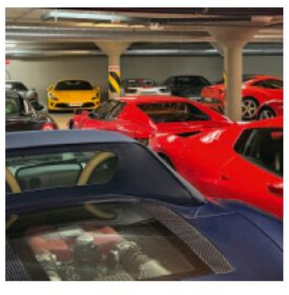
Stückweit war es eine Reise in die Vergangenheit. Weimar war anlässlich der 60 Jahre Ferrari 2007 Startpunkt der Staffel Weimar-Dresden-Berlin, und in Dresden war der FCD ebenfalls schon das ein oder andere Mal zu Gast. In der Folge entstand die Tour mit Start in Weimar, wo wir mit dem Welcome im bekannten Hotel Elephant unseren ersten „Anker“ gesetzt hatten.



Am Donnerstag ging es in einer ersten zweiteiligen Tour von Weimar nach Karlsbad. Das erste knapp 150 km lange Roadbook führte die Reisegruppe zum Zwischenziel Kulmbach und die dortige Plassenburg und nach einem Mittagsstopp im „Al Castello“ weiter nach Karlovy Vary (Karlsbad) mit Ziel Savoy Westend Hotel, also weitere 150 Kilometer.



Ein paar Wetterkapriolen gehören einfach dazu: Das Fahrerlebnis auf den Nebenstrecken durch Erzgebirge nach Tschechien und samstags auch nach Polen waren sehr eindrucksvoll. Und auch abends kam die Unterhaltung nicht zu kurz ...



Das nicht minder lange Roadbook für den Freitag führte uns auf phantastischen Straßen zunächst durch das Erzgebirge nach Annaberg-Buchholz zum Zwischenstopp im Parkhotel Waldschlösschen und nachmittags weiter nach Dresden ins frisch renovierte Taschenberg-Palais. Für die Party am Abend hatten sich alle Teilnehmer schick in Siebziger-Jahre-Schale geworfen, und der FCD feierte in der Kakadubar nach 11 Jahren ein würdiges Comeback!

Am Samstag führte eine Tour von Dresden nach Polen, wieder nach Tschechien und zurück nach Deutschland mit Mittagsrast bei einer Pommesbude in Oybin. Es ist sicher nicht geprahlt, wenn ich behaupte, dass dieser Ort derart viele Ferrari noch nie gesehen hat.

Für den Abend war eigentlich der kleine Schlosshof zum Dinner ausgeschrieben, doch da unsere Gruppe etwas kleiner war als geplant, gelang es uns am Ende dann tatsächlich, die Porzellan-Sammlung im Zwinger in ein Restaurant zu verwandeln. Man muss ja Porzellan in den Mengen und in den gezeigten Ausprägungen nicht so extrem feiern wie August der Starke, aber die Sammlung war im Rahmen der Führung dennoch beeindruckend. Noch beeindruckender war es hier, mittendrin an runden Tischen, ein 3-Gänge-Menü einzunehmen.

TEXT WALTER BEN DÖRRENBERG |
FOTOS TEILNEHMER DES JAHRESTREFFENS

FERRARI CLUB AUSTRIA

HERBSTERFAHRUNG

DER FCA ERKUNDET ÄLTERE UND JÜNGERE GESCHICHTE

Für die Herbstausfahrt zog es die Organisatoren Reinhold und Eva Maria Mayer in die seit 2000 als UNESCO Welterbe eingetragene Wachau. Im Steigenberger Hotel & Spa Krems waren 60 Zimmer reserviert, und mit ebenso vielen Teams war das Kontingent des Ferrari Club Austria restlos ausgebucht.

Zum Auftakt reiste die Abendgesellschaft im Shuttlebus den kurzen Weg nach Mautern in den nahe gelegenen Nikolaihof. Im ältesten Weingut Österreichs mit seiner fast 2000-jährigen Geschichte erklärte Gastgeberin Christine Saahs die biodynamischen Demeter-Richtlinien für die Kulturen in ihren Weingärten.

Am Folgetag führten verkehrsarme Landstraßen in immer neuen Windungen und Kurvenkombinationen in das Gneis- und Granithochland des Waldviertels. Die Herrschaft Greillenstein steht seit 1534 im Besitz derer von Kuefstein und ein Kuefstein war es auch, der im 16. Jahrhundert das prächtige Renaissanceschloss errichten ließ. Durch den Prachtbau führten Hausherr Andreas Kuefstein persönlich gemeinsam mit seinen Kindern Karl und Marie-Amelie, beide direkte Nachkommen der Kaiserin Sisi.

Mehr über Geschichte der etwas anderen Art erfuhren die Teilnehmer beim Galadiner am Samstag. Aldo Rabotti brachte nicht nur köstliche Franciacorta-Coupé-Magnumflaschen aus dem Familiengut Monte Rossa mit in die Wachau, sondern erzählte auch von seinem Großvater Aldo Berardi, der mit seiner Maschinenfabrik in geschäftlicher und freundschaftlicher Verbindung zu Enzo Ferrari stand und dessen Vater Rino schon 1925 Monoposto-Rennwagen bei Brescia baute. Auftraggeber war Conte Aymo Maggi, der als Vater der Mille Miglia gilt.

Ein Kuriosum aus der jüngeren Geschichte war Ziel der Ausfahrt am Sonntag. Nirgendwo sonst auf der Welt wurde ein modernes Atomkraftwerk auf die grüne Wiese gestellt und erst nach dessen Fertigstellung das Volk zur Inbetriebnahme befragt – was mit knapper Mehrheit abgelehnt wurde.Das AKW Zwentendorf blieb also zu und ging nicht ans Netz, es dämmerte im Halbschlaf, bis es für Schulungszwecke wiederbelebt wurde. Im Rahmen einer lange verhandelten Sondergenehmigung wurden die Teilnehmer der Herbstausfahrt von EVN-Pressesprecher Stefan Zach begrüßt und anschließend durch das schlummernde Werk geführt.

Den Tourabschluss der Herbstausfahrt bildete eine BBQ-Party im Park des Schlosses Grafenegg, wo Starkoch Toni Mörwald die Gäste mit feinen Sachen vom eigenen Grill und Weinen seines Bruders Erhard verwöhnte. Weinbautraditionen werden auch in Österreich gepflegt und mit ausgezeichneten Ergebnissen hochgehalten!

TEXT: WERNER PAULINZ | FOTOS: HANNES BAUER

Starkoch Toni Mörwald im Schloss Grafenegg, flankiert von Organisator Reinhold Mayer und Club-Präsident Werner Paulinz (oben) Blick zurück in die Zeit, als Österreichs erstes und einziges Atomkraftwerk gebaut wurde und nie in Betrieb gehen durfte. Privataudienz im Schloss Greillenstein, seit einem halben Jahrtausend im privaten Besitz derer von Kuefstein.

FERRARI OWNERS' CLUB SWITZERLAND

ERLEBNISREISE INS BERNER OBERLAND

DIE GROSSE FOCS HERBSTFAHRT

Wenn Engel reisen – zwanzig in schönsten Farben vertretene Ferrari fanden sich freitags pünktlich auf dem Gelände des Forellensees in Zweisimmen ein. Daniel Müller, Sohn des 1981 verstorbenen „Stumpen-Herbie" Herbert Müller, erfolgreicher Schweizer Berufsrennfahrer und seinerzeit Mitglied im (B)FOCS, begeisterte mit kurzweiligen Anekdoten zu seinem Vater. Auf dem ehemaligen Militärflugplatz in St. Stephan erlebten die rund vierzig Ferraristi eine Führung durch die Kaverne mit dem legendären Hawker Hunter, genannt „Papyrus Hunter".

Präzises Fahren ist auch im Ferrari kein Kinderspiel. Ein Geschicklichkeitsparcours mit auf die Region des Obersimmentals abgestimmten Posten sorgte für konzentrierte Piloten: Die Ferraristi hatten einen Ski anzuziehen, exakt über einem Lenkertummeli-Käse anzuhalten, die

Perfekt aufgereihte Ferrari zu Gast auf dem ehemaligen Militärflugplatz St. Stephan.
Unten: Genuss und Kulinarik bei schönstem Sonnenschein.

Daniel Müller begeisterte mit Geschichten über seinen Vater als Ferrari-Rennfahrer. Unten: Rasante Pässefahrt mit Polizeieskorte zurück nach Gstaad.

Distanz zum Berg Wildstrubel anzupeilen und zuletzt die technischen und historischen Daten eines vor Ort präsenten Fiat Panda 4x4 zu bestimmen.

Tags darauf erwartete die Teilnehmer eine abwechslungsreiche und zum Teil sehr anspruchsvolle Passstrecke. Über den Col du Pillon und den Col de la Croix wurde der Weinort Yvorne im Chablais erreicht. Der reservierte Parkplatz füllte sich mit den Preziosen auf vier Rädern. In der Auberge Communale de la Couronne wurde wie schon am Vortag ein genussvolles Fischmenü serviert, passend zum Weißwein der Region.

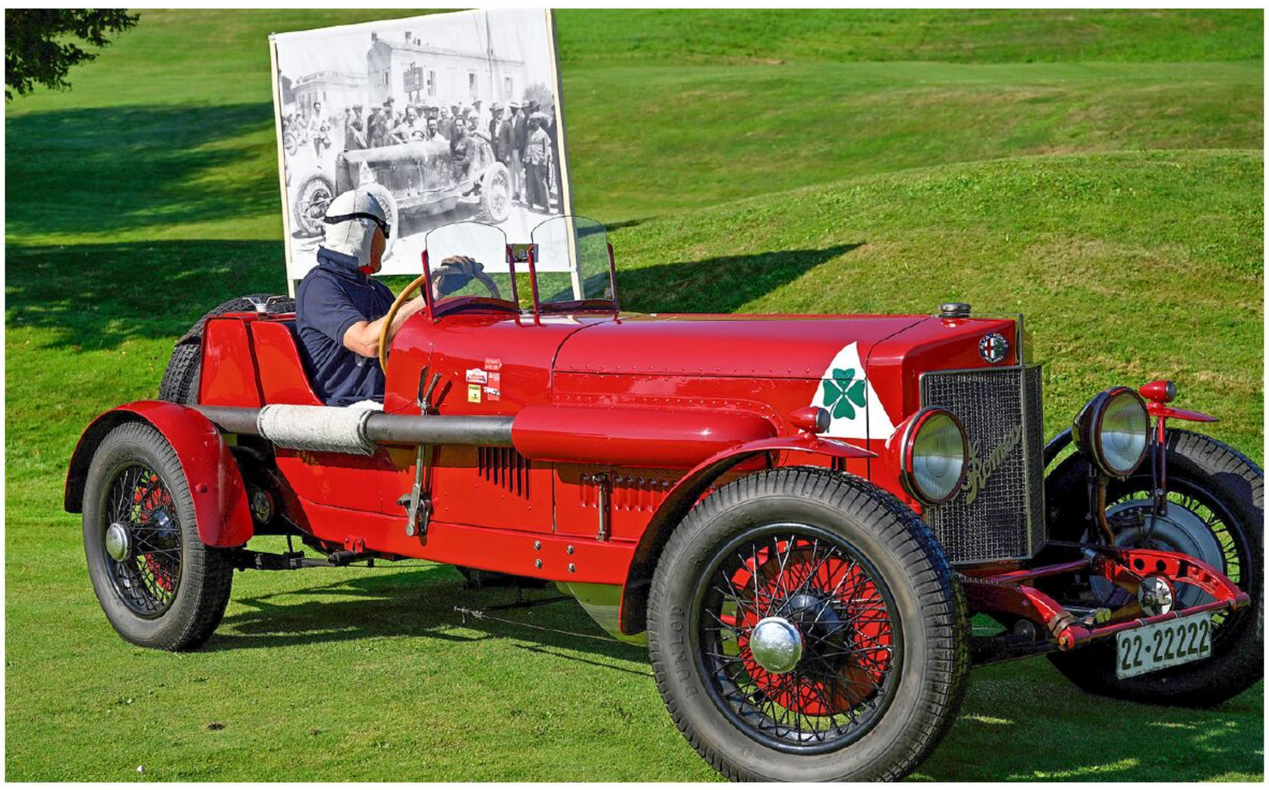
Disziplin und Konzentration waren gefragt. Das Highlight der Ausfahrt bildete die steile Bergstrecke hinauf zum einzigartigen unbeleuchteten und schmalen Tunnel des Agittes. Nach Passieren des Tunnels eröffnete sich ein unvergleichlicher Ausblick über den Genfer See. Die Strecke führte weiter über das militärische Übungsgelände auf dem Hongrin, über 46 Panzerbrücken in atemberaubender und unberührter Natur. Kein Verkehr, nur die zwanzig Ferrari, welche sich zügig durch die Landschaft schnürten.

Ermattet von den Eindrücken des Tages genossen die Teilnehmer einige Stunden im Hotel Spitzhorn, bevor dort ein würdiger und abwechslungsreicher Schlussabend gefeiert wurde. Die Preisverleihung zu den Geschicklichkeitsprüfungen und das packend vorgetragene „Totemügerli“ rundeten den Abend ab.

TEXT: PETER M. SCHLÄPPI | FOTOS: DIVERSE

HUNDERTJÄHRIG MIT „CUORE SPORTIVO“

FOCS CLASSIC DAY IM EMMENTAL



Enzo Ferrari gewann 1924 die Coppa Acerbo auf einem Alfa Romeo RL Targa Florio. 100 Jahre später ist der Rennwagen die Sensation am FOCS Classic Day.

Das dumpfe Bollern ist schon von weitem zu hören: Mit breitem Grinsen zirkelt der Fahrer des Alfa Romeo RL Targa Florio gekonnt durch die staunende Menge. Schwungvoll entsteigt er dem „Hundertjährigen“. Da steht er nun – vor dem originalen Siegerfoto aus dem Jahre 1924. Das diesjährige Motto lautet denn auch „Cuore Sportivo“, passend zur Gastmarke Alfa Romeo. Dies zum Anlass des schönsten Sieges von Enzo Ferrari bei der Coppa Acerbo in Pescara am 13. Juli 1924. Zusammen mit seinem Mechaniker Eugenio Siena besiegte er damals den Mercedes von Christian Werner kurz nach dessen Sieg auf der Targa Florio.

Zum siebten Mal fand der legendäre FOCS Classic Day im Golf Emmental statt. Zum siebten Mal begrüßte Raphael Weibel als Organisator und Clubpräsident rund 100 Mitglieder und Gäste mit 55 herrlichen Autos. Nach einer Fahrt durch die malerische Hügellandschaft des Emmentals genossen die Teilnehmenden an der langen Tafel ein feines Mittagessen inmitten ihrer Preziosen. Enzo Ferrari hätte am heutigen FOCS Classic Day seine helle Freude gehabt. Den 100-jährigen Alfa Romeo RL immer noch feurig grollen zu hören, hätte sicherlich auch ihn beflügelt. Übrigens: Überholt wurde der Alfa von keinem Ferrari, Dino oder einem anderen Alfa. Er ist auch mit seinen 100 Jahren noch sehr flott unterwegs!

TEXT: RAPHAEL WEIBEL |

ANZEIGE

zwischengas.com

Das Klassiker-Portal #1

- 16’000+ Fahrzeugartikel zu Oldtimer und Youngtimer
- Fahrzeug-Bewertungen von Classic Data abrufbar
- Auktions-Datenbank mit über 95’000 Einträgen
- über 370’000 Bilder, moderne und historische
- Fahrzeug- und Automobilia-Marktplatz
- Zeitschriften-Archiv mit über 770’000 Seiten (mit auto motor und sport)

Jetzt kostenlos den Wochenrückblick abonnieren

www.zwischengas.com

GROSSE AUSWAHL ZUM JAHRESENDE

Jetzt ist es wieder an der Zeit, die Sammlung zu sichten, Neuheiten aufzunehmen und die Garage auf den neuesten Stand zu bringen.

VON DIETMAR RUDOLPH

Renngeschichte von Tecnomodel: Der 312 B3 von Clay Regazzoni in den Versionen GP Deutschland und Test Monza 1974 ohne Lufthutze.

Zum Start der Indoor-Saison bleibt dem Sammler die schwierige Entscheidung, welches Modell neu in die Ferrari-Ausstellung aufgenommen wird. Für die Rennsport-Enthusiasten stehen bei Tecnomodel der 312 B3 von Clay Regazzoni (Sieger GP von Deutschland 1974) und ein interessantes Modell des 312 B3 in der Version Test Monza bereit. Die sehr gelungene Miniatur weist eine komplett andere Cockpitverkleidung auf, der hohe Lufteinlass der Rennwagen fehlt, da man mit seitlichen Kanälen in der Verkleidung experimentierte.

Mit zwei Modellen des Ferrari 275 GTB/C (Fgst.-Nr. 6885) blickt Tecnomodel zurück auf die Targa Florio 1965 und auf den erfolgreichen Einsatz bei der Nassau Tourist Trophy. In Sizilien starteten für Ferrari Giampiero Biscaldi und der Nachwuchsfahrer Bruno Deserti. Nach acht Runden war das Getriebe am Ende und das Team wurde nicht gewertet. Bei den 24 Stunden von Le Mans wurde der 275 GTB/C an die Ecurie Francorchamps ausgeliehen und durfte in der GT-Klasse starten. Frisch gelb lackiert fuhren Willy Mairesse und Jean Blaton auf Platz drei über die Ziellinie, nachdem die Mechaniker kurz entschlossen die Fahrzeugnase aufgeschnitten hatten, um eine Überhitzung zu verhindern. Zurück bei Ferrari erhielt der erfolgreiche Gran Turismo wieder seinen roten Lack und wurde an Luigi Chinetti verkauft.

275 GTB/C Nassau TT (Tecnomodel), 365 California (BBR), 126 C2 Didier Pironi (Model Car Group), 250 GT SWB Le Mans 1960 und 250 GTO „Victoria High" (beide BBR).

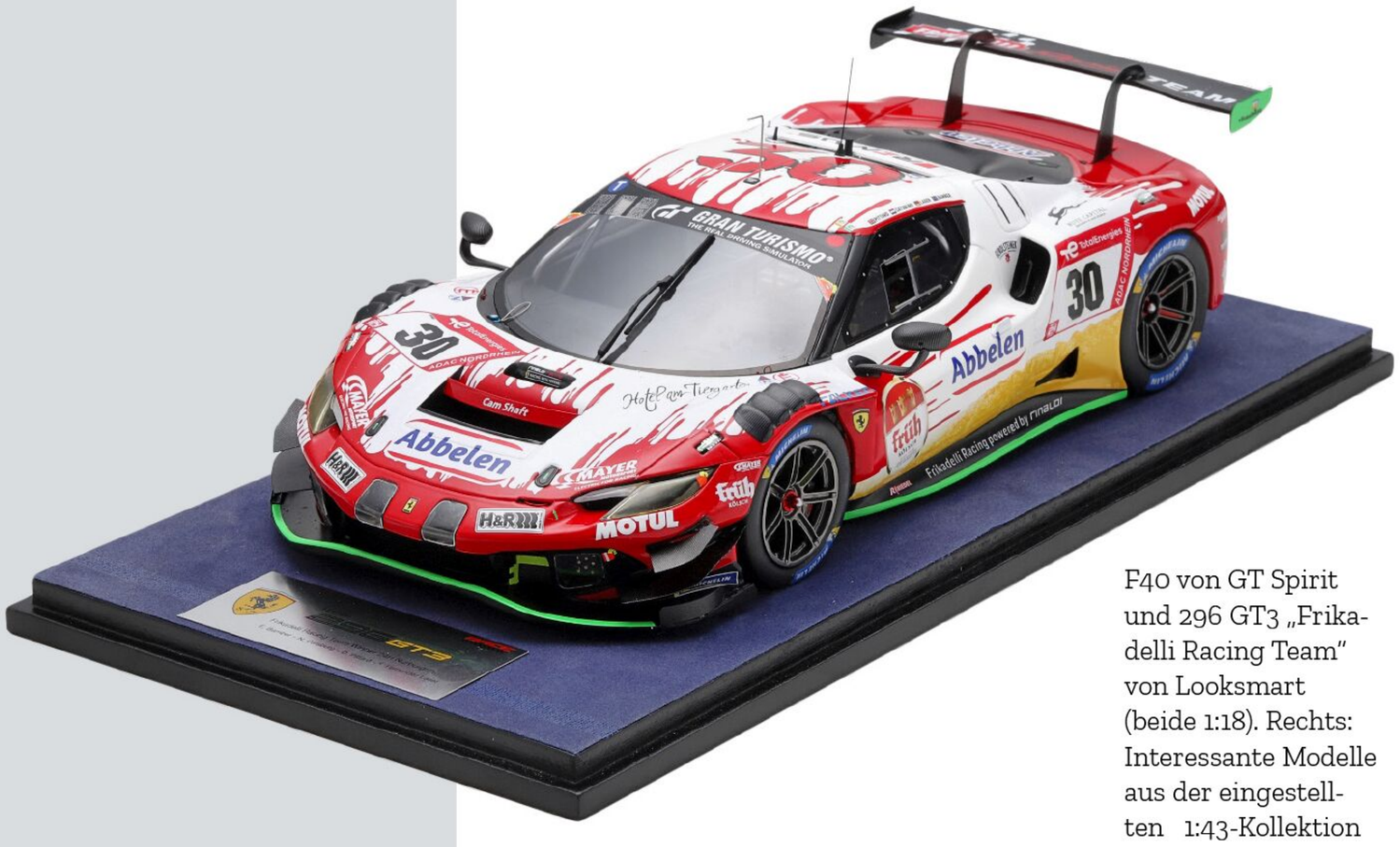
Von der Model Car Group wurde mit dem 126 C2 (GP Monaco 1982) in 1:18 ein interessantes Die-Cast-Modell angekündigt. Der erste Blick auf den Prototyp zeigt ein tadelloses Modell, das gekonnt umgesetzt wurde. Bei einem Preis um die 60 Euro reißt der Turbo-V6 kein großes Loch ins Sammlerbudget.

Ebenfalls im Maßstab 1:18 stellt BBR einige Neuheiten vor, zum Beispiel ein luxuriöses 365 California Cabriolet von 1966 (Fgst.-Nr. 08347) sowie den bekannten 250 GTO mit der Fahrgestellnummer 3589, inzwischen im Outfit der Victoria

High School in Texas. Beide Modelle sind von höchster Qualität und perfekt detailliert. Unter den angekündigten Modellen von BBR sind auch zwei 250 GT SWB, beides Teilnehmer der 24h von Le Mans 1960. Unter der Nennung des N.A.R.T. startete der SWB (Fgst.-Nr. 1759) mit dem Team Hugus/Pabst und beendete das Rennen auf Platz sieben. Weniger Glück hatte die Equipe Nationale Belge mit „Beurlys"/Bianchi unter dem Sponsorship der Scuderia Serenissima: Ihr SWB (Fgst.-Nr. 1811) konnte nach einem Unfall das Rennen nicht beenden. Beide BBR-Modelle beweisen die hohe Detailtreue, die das Team um Alberto Balestrini und Fernando Reali immer wieder abliefert.

Wer im Vergleich zu Kyosho oder BBR ein günstigeres Modell des F40 sucht, der sollte ein Auge auf das blaue Exemplar von GT Spirit werfen. Ein ansprechendes Modell, das seinen Preis um die 100 Euro absolut wert ist.

Für die zahlreichen Fans des 24-Stunden-Rennens auf dem Nürburgring steht bei Looksmart der Ferrari 296 GT3 des Frikadelli Racing Teams als Überraschungssieger von 2023 am Start. Der erfolgreiche GT wurde in Zusammenarbeit mit Rinaldi Racing aus Mendig vorbereitet. Das Looksmart-Modell in 1:18 ist eine perfekte Wiedergabe des Originals und dürfte bereits auf der Einkaufsliste aller Freunde des spannenden Rennens in der Eifel stehen.



F40 von GT Spirit und 296 GT3 „Frikadelli Racing Team" von Looksmart (beide 1:18). Rechts: Interessante Modelle aus der eingestellten 1:43-Kollektion von Red Line. Seite gegenüber: Unlackierter Purosangue-Prototyp (BBR), 250 GTE und GT Cabrio PF S2 (Matrix) und Brumm-Diorama von Regazzonis erstem GP-Sieg

FÜR JÄGER UND SAMMLER

Wer besondere Ferrari-Modelle sucht, der sollte einmal bei Ebay nach der Marke Red Line forschen, deren 1:43-Programm leider bereits 2017 eingestellt wurde. Es lohnt sich absolut, nach diesen Modellen Ausschau zu halten. Die Auswahl an Sportwagen und GT-Rennern wie Ferrari F360 oder F430 ist recht groß, auch FXX Evo und Enzo sind keine Rarität. Das Augenmerk sollte sich auf die Rennsport-Modelle wie 312 PB, 250 GTO, 330 P3 oder 275 GTB/4 richten, die sich inzwischen an die 200 Euro heranpirschen. Sehr detailliert ist auch der 158 F1 (Dutch GP 1964) mit Fahrerfigur Lorenzo Bandini. Die Hinterachsaufhängung des Modells ist sehenswert und an Exaktheit kaum zu überbieten. Leider streikte beim Original seinerzeit nach zwanzig Runden die Zündung und zwang Bandini zur Aufgabe. Der 312 PB (Daytona 1972 Regazzoni/Redman) begeistert mit der sehr feinen Wiedergabe des Cockpits. Das Sechs-Stunden-Rennen von Daytona stand 1972 ganz im Zeichen der Ferrari 312 PB; neben den ersten beiden Plätzen reihten sich Regazzoni und Redman als Vierte in die Ergebnisliste ein.

LEBHAFTE SZENE IN 1:43

Trotz der Unkenrufe, der Maßstab 1:43 würde bevorzugt von älteren Herren gesammelt, sind in den letzten Monaten interessante Modelle erschienen. Ein Highlight ist die DieCast-Miniatur des Ferrari Purosangue von BBR mit Hauben und vier (!) Türen zum Öffnen. Der Purosangue glänzt mit einem sehenswerten Innenraum, exakten Felgen und gelungen umgesetzter Linienführung.

Für die zahlreichen Fans von Clay Regazzoni hat Brumm ein besonderes Diorama im Programm. Die Szene zeigt die Zieldurchfahrt des Ferrari 312B beim Großen Preis von Italien in Monza 1970 mit der Figur des Rennleiters und dokumentiert den ersten Grand-Prix-Sieg des schnellen Tessiners.

Wer seltene Ferrari oder weniger populäre Serienmodelle sucht, der wird aktuell bei Matrix fündig. Das 250 GT Cabriolet PF Serie 2 begeistert mit hervorragender Form, sehr schönen Speichenrädern und vorbildgetreuem Innenraum. Zeitgleich wurde bei Pininfarina der 250 GTE 2+2 gebaut, mit 954 Exemplaren der erste echte Serien-Ferrari. Die dreiteiligen Rückleuchten verweisen auf die erste Version, die im Oktober 1960 auf Pariser Salon ihre Premiere feierte. Ein bestens umgesetztes Modell, das eigentlich in keiner Ferrari-Sammlung fehlen sollte. Im Programm von Matrix entdeckt man auch Raritäten wie den Ferrari 456 GT Sedan Venice, eine viertürige Version des 456 GT, die in acht Exemplaren speziell für den Sultan von Brunei bei Pininfarina gebaut wurde. Das Matrix-Modell zeigt die eleganten Linien und vermittelt auch die Performance dieses exzellenten Fahrzeugs. Mit nur zwei gebauten Exemplaren ist der 512 BB Targa des Designers Richard Straman sogar noch seltener. Der Cabriolet-Umbauspezialist beendete in den 1990er Jahren seine Tätigkeit, um sich einer alten Segeljacht zu widmen.

1:43

Schräge Vögel von Matrix: 456 GT Sedan Venice und 512 BB Targa Stramann. Kleinodien in 1:43: 499P Le Mans 2024 und 12Cilindri von Looksmart, 312 PB Le Mans 1973 von Tecnomodel.

Teams war 2024 daher der Sieg bei den 6 Stunden von Austin. Als optisches Pendant zu den roten AF Corse 499P sticht das sehr detaillierte Modell sofort ins Auge.

Bei Tecnomodel, einem weiteren sehr aktiven Hersteller aus Oberitalien, wird die noch recht junge Modellpalette im Maßstab 1:43 ständig erweitert. Mit den Modellen des 312 PB erinnert man sich an die erfolgreiche Saison der Markenweltmeisterschaft 1973, die für Ferrari mit dem zweiten Platz hinter Matra-Simca endete. Neben dem Sieger der 1000 km von Monza sind auch die Pechvögel von Le Mans im Programm. Hier findet man den 312 PB (Fgst.-Nr. 0892) von Schenken/Reutemann, die nach zwölf Stunden mit Motorschaden aufgeben mussten. Das Ziel fast vor Augen, zwang der defekte Motor das Team Ickx/Redman im 312 PB mit der Fahrgestellnummer 0888 in der letzten Stunde an die Box und in den Renntransporter.

Bei Looksmart ist der 12Cilindri schon in vielen unterschiedlichen Lackierungen lieferbar. Der legitime Nachfolger des Daytona gilt derzeit als das Nonplusultra der Ferrari-Produktpalette. Das hinreißende Modell ist eine Augenweide und eigentlich ein Pflichtmodell jeder Sammlung.

Mit dem gelben Ferrari 499P von AF Corse als Teilnehmer der 24h von Le Mans 2024 beweist Looksmart-CEO Egidio Reali, dass sein Herz auch für den Rennsport schlägt. Leider fiel das Team Kubica/Yifei/Schwarzmann heuer nach einer Kollision mit Elektrikschaden aus. Der größte Erfolg des

www.modelissimo.de

GESCHENKTIPPS IN 1:18

Fiat OM 150

Art.: 100120
~~329~~,95 - 199,95€

499P Sieger Le Mans 2023

1:12

Art.: 103564
899,95€

166 MM

Art.: 93394
79,95€

250 GT California

Art.: 99940
79,95€

250 GT Lusso

Art.: 97345
79,95€

250 GT SWB

Art.: 92016
79,95€

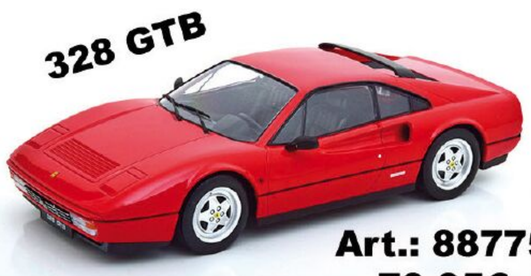
250 GTO

Art.: 91718
79,95€

288 GTO

Art.: 88481
79,95€

328 GTB



Art.: 88775
79,95€

328 GTS

Art.: 89365
79,95€

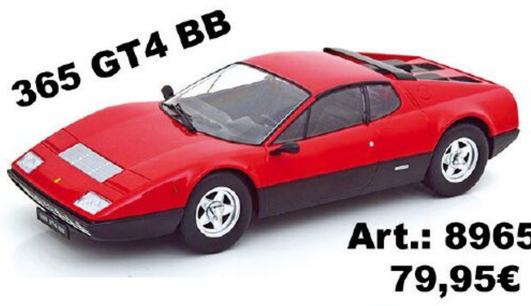
330 GT 2+2

Art.: 91130
79,95€

365 GT4 2+2

Art.: 89116
79,95€

365 GT4 BB



Art.: 89654
79,95€

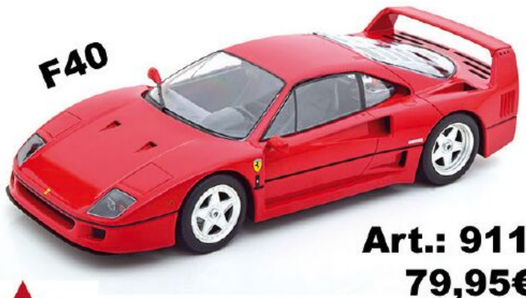
365 GTB/4 1. Serie

Art.: 89703
79,95€

365 GTB/4 2. Serie

Art.: 89947
79,95€

F40



Art.: 91172
79,95€

F50

Art.: 94935
79,95€

Testarossa

Art.: 89081
79,95€

375 Plus

Art.: 101545
79,95€

500 F2

Art.: 94930
~~69~~,95 - 49,95€

156 F1

Art.: 88438
69,95€

500 F2

Art.: 95035
~~69~~,95 - 49,95€

SF1000

Art.: 88562
~~79~~,95 - 29,95€

499P Sieger Le Mans 2023

Art.: 102071
~~99~~,95 - 79,95€

SF90 Spyder

Art.: 94342
~~59~~,95 - 49,95€

Daytona SP3

Art.: 99082
~~99~~,95 - 79,95€

Modelissimo Kosmann oHG
Inh.: Martin u. Martina Kosmann
Messingweg 47 - 48308 Senden

Irrtümer vorbehalten

Follow us on twitter

Like us on Facebook

Follow us on Instagram

Find us on YouTube

Telefon: +49 2597 / 69 23 00
Fax: +49 2597 / 69 23 020
Email: info@modelissimo.de
www.modelissimo.de

Classic Data

VON 250 GTE BIS TESTAROSSA – WIR NENNEN IHNEN DEN PREIS

FERRARI KLASSIKER PREISGUIDE

2024

MODELL	KAROSSERIE	BAUJAHR	ZYLINDER	HUBRAUM (L)	PS	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5
frühe 2+2 Sitzer										
250 GTE (2+2)	Coupé	60-63	12	3	235	543000	382000	277000	220000	92000
330 GT 2+2	Coupé	63-67	12	4	300	354000	270000	166000	114000	62000
365 GT 2+2	Coupé	67-71	12	4,4	320	273000	223000	148000	79000	41000
275, 330 und 365 GT										
275 GTB (Shortnose)	Coupé	64-66	12	3,3	280	2600000	2200000	1700000	k. N.	k. N.
275 GTB (Longnose)	Coupé	66	12	3,3	280	2500000	2100000	1700000	k. N.	k. N.
275 GTB/4	Coupé	66-68	12	3,3	300	3900000	3100000	2500000	k. N.	k. N.
275 GTS	Cabrio	64-66	12	3,3	260	1700000	1450000	1100000	k. N.	k. N.
330 GTC	Coupé	66-68	12	4	300	670000	504000	369000	252000	155000
330 GTS	Cabrio	66-68	12	4	300	2200000	1850000	1450000	k. N.	k. N.
365 GTC	Coupé	68-69	12	4,4	320	870000	670000	440000	220000	140000
365 GTS	Cabrio	69	12	4,4	320	3200000	2500000	1700000	k. N.	k. N.
365 / 400 / 412 / 456										
365 GT4 2+2	Coupé	72-76	12	4,4	340	117000	92000	61000	31000	21000
400 GT (2+2)	Coupé	76-79	12	4,8	340	128700	81000	49800	29700	16400
400i (2+2)	Coupé	79-84	12	4,8	310	127700	79600	49100	29200	16000
412 (2+2)	Coupé	85-89	12	4,9	340	117000	73600	45300	27000	14900
456 GT	Coupé	93-04	12	5,4	442	82700	67500	52900	31700	k. N.
Daytona und 365 GTC/4										
365 GTB/4 Daytona	Coupé	68-73	12	4,4	352	850000	660000	430000	220000	130000
365 GTS/4 Daytona	Cabrio	69-73	12	4,4	352	2450000	1900000	1300000	630000	400000
365 GTC/4	Coupé	71-72	12	4,4	320	337000	250000	162000	84000	57000
Berlinetta Boxer										
365 GT4 BB	Coupé	73-76	12	4,4	344	485000	370000	242000	124000	81000
512 BB	Coupé	76-81	12	5	340	293000	229000	164000	113000	k. N.
512 BBi	Coupé	81-84	12	5	340	332000	259000	186000	127000	k. N.
Testarossa										
Testarossa	Coupé	84-91	12	5	390	180000	129000	95000	56000	k. N.
512 TR	Coupé	92-94	12	5	428	242000	175000	128000	77000	k. N.
F 512 M	Coupé	94-96	12	5	440	450000	330000	240000	150000	k. N.

MODELL	KAROSSERIE	BAUJAHR	ZYLINDER	HUBRAUM (L)	PS	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5
Dino 206 / 246 GT										
206 Dino GT	Coupé	66-69	6	2	180	590000	430000	345000	210000	k. N.
246 Dino GT	Coupé	69-74	6	2,4	195	370000	290000	230000	140000	k. N.
246 Dino GTS	Targa	72-74	6	2,4	195	495000	370000	273000	179000	k. N.
208 / 308 / 328										
208 GT4 2+2	Coupé	75-80	8	2	170	93000	62000	48000	28000	16000
308 GT4 2+2	Coupé	74-80	8	3	250	113000	77000	57000	34000	19000
308 GTB	Coupé	77-80	8	3	255	114000	77000	57000	33000	20000
308 GTS	Targa	77-80	8	3	255	126000	86000	63000	37000	22000
308 GTBi	Coupé	80-82	8	3	205	106000	71000	55000	32000	19000
308 GTSi	Targa	80-82	8	3	205	107000	72000	55000	32000	19000
308 GTB Quattrovalvole	Coupé	82-85	8	3	240	113000	76000	56000	33000	20000
308 GTS Quattrovalvole	Targa	82-85	8	3	241	125000	85000	62000	37000	22000
328 GTB	Coupé	85-89	8	3,2	270	144000	89000	63000	34000	19000
328 GTS	Targa	85-89	8	3,2	270	157000	97000	68000	37000	21000
348										
348 TB	Coupé	89-93	8	3,4	300	112000	72000	44000	24000	k. N.
348 TS	Targa	89-95	8	3,4	300	113000	73000	45000	24000	k. N.
348 GTB	Coupé	93-94	8	3,4	320	127000	82000	50000	27000	k. N.
348 GTS	Targa	93-94	8	3,4	320	130000	84000	51000	27000	k. N.
348 Spider	Cabrio	93-95	8	3,4	320	133000	86000	52000	28000	k. N.
F355										
F 355 Berlinetta	Coupé	94-96	8	3,5	380	148400	125300	92100	k. N.	k. N.
F 355 Berlinetta	Coupé	96-99	8	3,5	380	151900	128100	94200	k. N.	k. N.
F 355 GTS	Targa	94-96	8	3,5	380	183400	155400	113400	k. N.	k. N.
F 355 GTS	Targa	96-99	8	3,5	380	189000	159600	117600	k. N.	k. N.
F 355 Spider	Cabrio	94-96	8	3,5	380	168000	141700	104400	k. N.	k. N.
F 355 Spider	Cabrio	96-99	8	3,5	380	171500	144600	106400	k. N.	k. N.
F 355 Challenge	Coupé	94-99	8	3,5	380	194600	163800	120400	k. N.	k. N.
288 GTO und F 40										
288 GTO	Coupé	84-86	8	2,8	400	4000000	3200000	2250000	k. N.	k. N.
F40	Coupé	91	8	3	479	2700000	2000000	1600000	k. N.	k. N.

FOTO: FERRARI

Der Ferrari 348 wurde vor 30 Jahren vom F355 abgelöst, Preislich trennen die beiden Modelle inzwischen Welten.

VORSCHAU

AUSGABE 1-2025 ERSCHEINT AM 20. 02. 2025
ANZEIGENSCHLUSS IST DER 17. 01. 2025

Und wieder einmal platzte uns ein Herbstheft aus allen Nähten, weil die internationale Ferrari-Gemeinschaft so überaus umtriebig ist und immer mehr Menschen auf der Welt die Schönheit und Faszination automobiler Preziosen schätzen lernen. Schönheitswettbewerbe in den USA und Europa, Großveranstaltungen allerorten, neue und alte Modelle sowie ein Jubiläum füllten die Seiten schneller als uns lieb war. Und so müssen wir einen Teil der vorbereiteten Artikel auf die nächste Ferrari-Saison verschieben. Zum Beispiel die verrückte Geschichte des Ferrari 458 der tschechischen Polizei, die aus ihrer Finanznot eine Tugend machte und den beschlagnahmten Sportwagen kurzerhand in den Autobahndienst stellte. Oder die unglaubliche Karriere zweier Ferrari Mondial als Rennwagen für die 24 Stunden von Spa Francorchamps 1989. Oder die teilweise überraschenden und teilweise ernüchternden Auktionsergebnisse der zweiten Jahreshälfte 2024. Dass wir den Ausgang der Formel-1-Weltmeisterschaft auch erst wieder in der nächsten Saison kommentieren können, daran haben wir uns angesichts des bis in den Winter verlängerten Rennbetriebs bereits gewöhnt. Aber so können wir in Heft 1/2025 auch gleich zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen: Neben der Retrospektive zeigen wir den neuen Rennwagen und präsentieren das neue Dream Team der Scuderia samt ihrer Nachwuchstalente. Bis dahin: Kommen Sie gut über den Winter – und kontrollieren Sie ab und zu einmal den Ladezustand der Batterie!

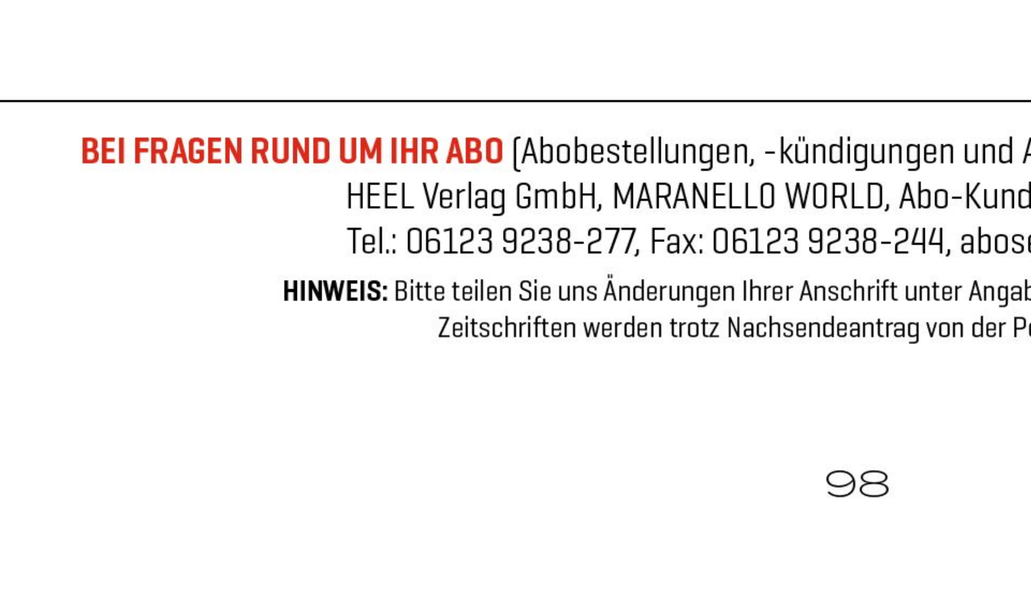


FOTO: ROBB PRITCHARD

IMPRESSUM

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

Herausgeber: Franz-Christoph Heel

Redaktionsleitung: Peter Braun

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

Freie Mitarbeiter, Berater und Fotolieferanten:
Pia und Jean-Marc Antoine, Gunther Asshauer (†), Andreas Beyer, Andreas Birner, Keith Bluemel, Etienne Bourguignon, Dr. Wolfgang Hörner, Lilo u. Henry T. Kistler, Thomas Kunert („Kuni"), Andreas Meiniger, Arnaud Meunier, Roman Råtzke, 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 2025.

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

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

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

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

Design und Layout: HEEL Verlag GmbH, Axel Mertens

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

Lektorat: Manfred Kolb, Aschaffenburg

Druck: westermann DRUCK | 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!

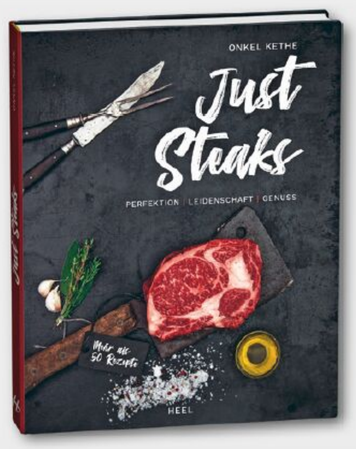
IHRE VORTEILE

- 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 29,95 €

WERT 69,99 €

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

RICHARD MILLE

RM 17-02

Skeletonised manual winding tourbillon calibre
70-hour power reserve (±10%)
Baseplate and bridges in grade 5 titanium
Power-reserve and function indicators
Case in grade 5 titanium
Torque-limiting crown

A Racing Machine On The Wrist