



N° 66 - Ausgabe 3/2007 - 17. Jahrgang - Deutschland € 6,50 - Österreich € 7,25 - Schweiz CHF 12,80 - Luxemburg/Belgien € 7,80 - Italien € 8,50

FERRARI
WORLD

Ferrari

66 WORLD

PORTRAIT

Carlos Reutemann

RENNSPORT

F430 Challenge

60 JAHRE

1000 Ferrari in Maranello



MONDO FERRARI:

- Clubszene Europa
- Ferrari Days Silverstone
- 80 Jahre Mille Miglia
- Franco Martinengo

HEEL





25 Maggio 1947



Barchetta
166 MM



Le MANS '49

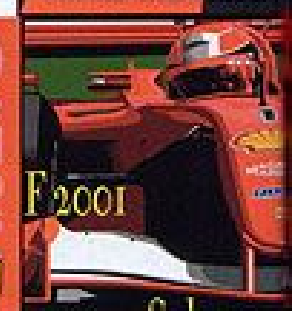
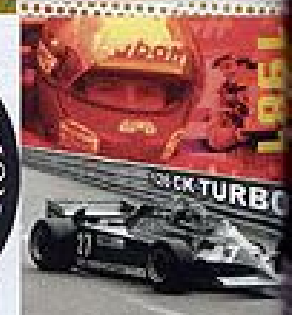
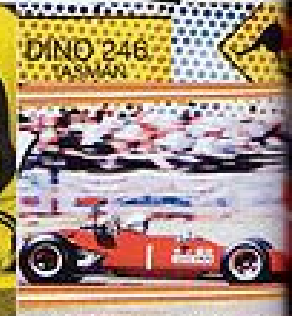
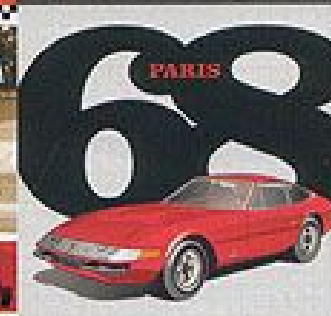
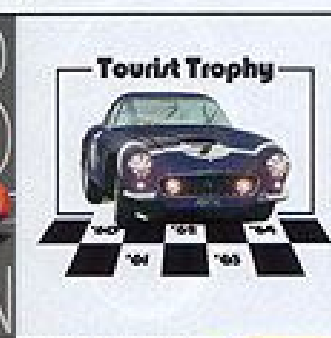


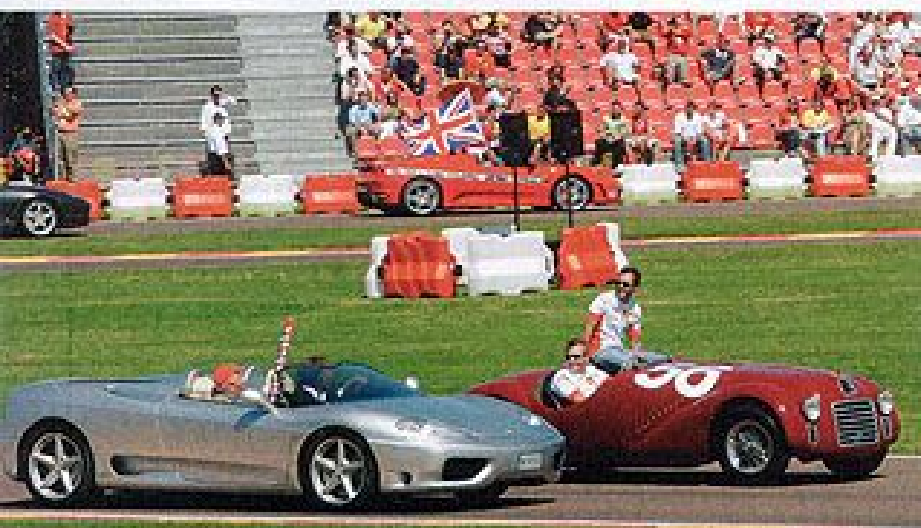
GIANNINO MARZOTTO



SESSANT' ANNI

von Sebastian Voß und Heiko Bardel/Red.





Einzug der Gladiatoren: Die Ankunft der Teilnehmer der großen Staffelfahrt „Ferrari 60 Relay“ (oben der mit über 50 Plaketten komplettierte Staffelstab mit einem Ferrari-Pferd aus Damiani-Diamanten) wurde von einem vielköpfigen Publikum erwartet, das bei hochsommerlichen Temperaturen auf den Tribünen ausharrte.

Der Startschuss zur groß angelegten Jubiläumsfeier war indes bereits Ende Januar im weit entfernten Abu Dhabi in der Vereinigten Arabischen Emirate gefallen: Dort begann die erste Etappe einer Staffelfahrt („Ferrari 60 Relay“), die durch rund 50 Länder rund um den Erdball führte, um am 24. Juni am Nabel der Ferrari-Welt zu enden: in Maranello. Von Grenze zu Grenze wurde der Staffel-Stab an die nächste Ferrari-Landesvertretung weitergegeben. Einheimische Ferraristi wechselten sich beim Transport der wertvollen Reliquie ab und betteten die schlanke Säule, besetzt mit Diamanten von Damiani und kleinen Emaille-Miniaturen für jedes bereiste Land, hinter die Sitze ihrer Sportwagen. Die Strecke führte jeweils durch landestypische Regionen, vorbei an historischen Bauwerken und landschaftlichen Attraktionen. Vom 7. bis 10. Mai war Deutschland Schauplatz



dieses einzigartigen Korsos. Die Staffelfahrt gliederte sich in zwei Etappen: Am Montag begann die Sternfahrt von rund 30 Kundenfahrzeugen in Wiesbaden und führte über den Nürburgring anderntags nach Kerpen auf die Kartbahn der Schumachers und nach Horrem zur Graf-Berghe-von-Trips-Villa. Am Mittwoch und Donnerstag ging es über Weimar und Dresden nach Berlin. In der Italienischen Botschaft erfolgte die Übergabe des Landesgeschenkes: Ein Helm im Michael-Schumacher-Design aus Meißner Porzellan, montiert auf einem Sockel aus Asphalt, der der traditionellen Nordschleife am Nürburgring



im Bereich der Hohen Acht entnommen wurde. Jedes der rund 50 Länder, durch das der Korso fuhr, widmete Ferrari ein typisches Geschenk, und diese wurden von den jeweiligen Italienischen Botschaftern nach Rom in den Palazzo Farnesina gebracht.

Die Ferrari-Staffelfahrt führte Ende Januar von Abu Dhabi nach Dubai und weiter in den Oman, nach Katar, Saudi Arabien, Bahrain und Kuwait, über Singapur, Malaysia, Hongkong, China, Japan, Indonesien und Taiwan nach Australien und Neuseeland. Von Ozeanien aus wurde der Staffelstab nach Südafrika geflogen und von dort weiter nach Lateinamerika, Mexiko, in die USA und nach Kanada gebracht. Von dort aus

ging es weiter nach Europa: Portugal, Spanien, Frankreich, Luxemburg, Belgien, Niederlande, Großbritannien, Griechenland, Russland, Finnland, Schweden bis nach Dänemark und Deutschland. Von Berlin aus reiste der Staffelstab weiter in die Schweiz, Österreich, Tschechien, Ungarn, Slowenien und die Türkei, den Libanon und Ägypten, bis er am 23. Juni in Maranello erwartet wurde. Dort nahmen vom 22. bis zum 24. Juni die großen Feierlichkeiten ihren Lauf, getragen von den Emotionen Tausender Zuschauer, garniert mit wunderschönen Fahrzeugen und berühmten Ferrari-Rennfahrern. Und doch wurde die „Grande Festa“ nur möglich durch die aktive Teilnahme einiger Hundert Ferraristi mit ihren Fahrzeugen, die für „ihre Marke“ Spalier standen.

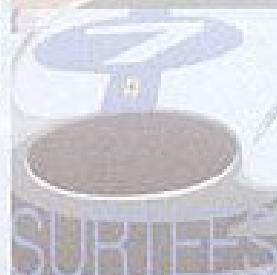
Maranello, Geburtsstadt des Mythos

Am Freitag, dem 22. Juni, wurde die morgendliche Stille Maranellos vom vielstimmigen „Gesang“ der Ferrari-Motoren mit vier, acht und zwölf Zylindern durchbrochen. Die Teilnehmer des Concorso d'Eleganza trafen auf der Ferrari-Teststrecke von Fiorano zusammen, um von dort aus gemeinsam zu einer Ausfahrt in die nähere Umgebung zu starten.

Mit dem Startschuss gegen 10:30 Uhr setzten sich dann über 100 Fahrzeuge in Bewegung, mit mindestens einem Teilnehmer pro Jahr Ferrari-Geschichte. Die Modellpalette reichte von Raritäten aus den vierziger Jahren bis zu den aktuellen Fahrzeugen aus der Gegenwart. Auf der Fahrt durch die italienischen Städtchen säumten

In Reih' und Glied:

Die Ferrari-Klassiker aus sechs Jahrzehnten wurden im Schatten des alten Fabrikationsgebäudes abgestellt, während ihre Besatzungen an der Werkführung und der Besichtigung der neuen Abteilung „Ferrari Classiche“ teilnahmen.



testarossa



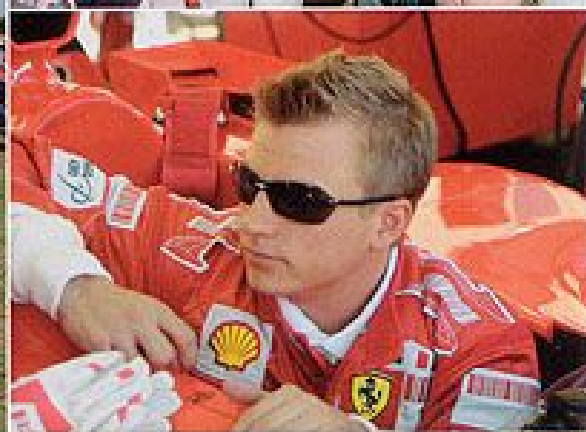


Die zum Parkplatz umfunktionierte Grünfläche der Fiorano-Teststrecke füllte sich mit 1700 Ferrari. Ex-F1-Piloten Gerhard Berger und Jean Alesi trafen auf Frontman Kimi Räikkönen. Präsident Luca di Montezemolo war glänzender Laune.

viele Fans die Straßen und bejubelten „ihre“ Ferrari. Nach dem Mittagessen in Sassuolo endete die Ausfahrt schließlich auf dem Gelände des Ferrari-Werks in Maranello. Mit ehrfurchtsvoller Miene steuerten die Teilnehmer ihre Schätze durch das alte Werkstor an der Via Abetone zur Geburtsstätte der automobilen Träume. Auf dem Parkplatz hinter der Toreinfahrt reihten sich die Prachtstücke vor der Kulisse der modernen Fa-

brikgebäude auf und boten ein atemberaubendes Bild.

Am Nachmittag bot sich reichlich Gelegenheit zu „Benzingesprächen“, und es gab ja auch einiges zu bestaunen und bewundern. An dieser Stelle seien nur einige Fahrzeuge erwähnt, die dem Betrachter besonders ins Auge stachen. Zum Beispiel die wundervolle 166 MM Barchetta mit der Fahrgestellnummer 0064 M in ihrer sehr eleganten Zweiten-Lackierung (dunkelblau und dunkelgrün). Dieses Fahrzeug gehörte einst Fiat-Kronprinz Gianni Agnelli und ist seit langer Zeit Teil der Kollektion von Jacques Swaters, dem





Noch mehr Piloten von einst: Jody Scheckter bewegte einen S00/625 F1, Niki Lauda und René Arnoux bei der Sitzprobe in ihren einstigen Arbeitsgeräten. Auch Michael Schumacher zählt inzwischen zu den „Ehemaligen“.

CLAUDETTE MARZOTTO

Toulet Trophy



artige Ferrari 330 TRI, ein Einzelstück und gleichzeitig der letzte Frontmotor-Rennwagen, der die 24 Stunden von Le Mans gewann – damals mit Phil Hill und Olivier Gendebien am Steuer.

Besuch in den „Heiligen Hallen“

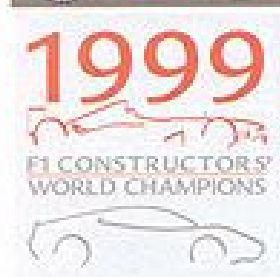
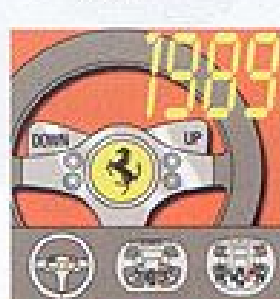
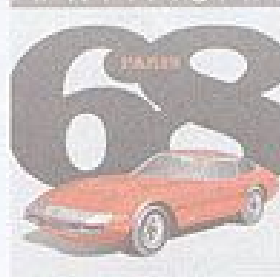
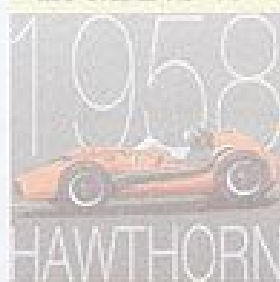
Die großzügig bemessene Zeit erlaubte am Nachmittag eine Werksführung, die bei Ferrari inzwischen höchst professionell von besonders geschulten, mehrsprachigen Guides durchgeführt wird.

Die am Konzept der „gläsernen Manufaktur“ ausgerichtete Architektur der überwiegend neu erbauten Fabrikhallen ermöglicht es dem Besucher, recht dicht an das Geschehen heranzutreten, ohne Arbeitsabläufe zu stören oder selbst in Gefahr zu geraten. So ergeben sich tiefe Einblicke in die Motorenproduktion, die Lackieranlage oder die verschiedenen Montagestationen. Besonders eindrucksvoll ist die Sattlerei, wo die Luft mit dem Wohlgeruch feinsten Connolly-Leanders erfüllt wird.



ehemaligen belgischen Ferrari-Importeur. Interessant und außergewöhnlich durch ihre aparte Karosserieform mit „Haifischmaul“-Kühlermaske die 250 GT Berlinetta SWB mit der Fahrgestellnummer 3269. Entworfen wurde dieses Einzelstück 1962 von Giorgetto Giugiaro, als dieser noch für die Carrozzeria Bertone arbeitete. Auch einige auf der Auktion „Ferrari Leggenda e Passione“ wenige Wochen zuvor versteigerte Ferrari waren gekommen, so z.B. der Ferrari 340/375MM (0322 AM), das Siegerauto der 24 Stunden von Spa im Jahre 1953. Auch der Starjener Ferrari-Auktion war vertreten: Der einzig-

Die glorreichen Rennsportwagen aus den fünfziger und sechziger Jahren erwiesen sich als die heimlichen Stars der Veranstaltung.



Nicht nur während der „Feiertage“ stehen in den Lichthöfen und Eingangsbereichen der großzügig verglasten Hallen perfekt restaurierte Fahrzeuge aus der Ferrari-Vergangenheit – vielleicht als kleiner Ansporn für die Montagearbeiter von heute?

Ein interessantes Ausstellungsstück ist auch der Ferrari 360 Modena, auf dessen unlackierter Karosserieoberfläche noch die Markierungen der Aerodynamik-Tests im Windkanal verblieben sind.

Im alten Werksgebäude neben der markanten Toreinfahrt ist seit kurzem die Abteilung Ferrari Classiche untergebracht. Hier werden Ferrari, die mindestens 20 Jahre alt sind, von kundiger Hand restauriert und nach den Unterlagen in den Archiven von Ferrari und den Karosseriebetriebern, mit denen man zusammenarbeitete, zertifiziert. Anlässlich der Führung waren die meisten Fahrzeuge verhüllt, um das Inkognito ihrer Besitzer zu wahren, doch die straff gespannten Paletots konnten die markanten Silhouetten kaum unkenntlich machen.

Gegen 19 Uhr brachen die knapp Hundert Ferrari in einer langen Kolonne mit Eskorte nach Modena auf, um den Abend bei italienischen Gaumenfreuden vor der grandiosen Kulisse der mittelalterlichen Stadt ausklingen zu lassen. Im letzten Abendlicht begann dann die „Italian Renaissance Night“, ein Open-Air-Theater der besonderen Art mit anschließendem Feuerwerk.



Übergabe des Staffelstabs

Schon früh um 8.30 Uhr zeichnete sich ab, dass der Samstag sonnig und heiß werden würde. Bei schnell steigenden Temperaturen säumten zahllose Zuschauer die Straßen von Maranello, wo bis zum Mittag 1700 (!) Ferrari aus aller Welt eintrafen. Die Grünflächen auf dem Areal der Fiorano-Teststrecke verwandelten sich in ein rotes Meer mit einigen gelben, silbernen oder dunklen Farbtupfern dazwischen. Zwischen den vielen zeitgenössischen Ferrari-Modellen fand sich beim Abschreiten der Reihen auch die eine oder andere Rarität, so zum Beispiel der einzige je gebaute Ferrari 365 NART Spider, ein 308 GT-M und ein auffällig grün lackierter Dino 246 GT sowie diverse große Klassiker wie SWB, California Spider, 275 GT5, Daytona und viele andere mehr. Auf die Jury des Concorso d'Eleganza wartete viel Arbeit, denn zahlreiche Fahrzeuge waren für die Schönheitskonkurrenz nominiert.



einst ihre alten Arbeitsgeräte beherzt um den Rundkurs von Fiorano. René Arnoux, Niki Lauda, Jody Scheckter, Gerhard Berger, Alain Prost, Eddie Irvine und Michael Schumacher sowie die aktuellen Piloten der Scuderia, Kimi Räikkönen und Felipe Massa

Am Samstagabend wurden schließlich die Gastgeschenke der Länder versteigert, welche von der Ferrari-Staffel seit Beginn des Jahres durchquert worden waren. Der Erlös von über 220.000 Euro kam den Kinderkliniken von Bologna und Modena zu Gute.



Erfolgreiche Formel-1-Rennwagen in privater Sammlerhand: Jody Scheckter im WM-Wagen von 1979, links der in Australien siegreiche Tasman-Dino und unten der letzte überlebende 330 P4.

Die für den frühen Nachmittag angekündigte Spider-Parade symbolisierte die offizielle Ankunft des Staffelsabes, präsentiert von Niki Lauda und Präsident Luca di Montezemolo. Sie führten die Parade in einer 360 Barchetta an, zusammen mit dem Nachbau des 125S von 1947. Dieser wurde von Kimi Räikkönen und Felipe Massa gefahren – sehr zur Freude des Publikums. Hinter den beiden Ferrari folgten 52 moderne und klassische Ferrari-Spider, stellvertretend für jedes Land, in dem Ferrari heute vertreten ist.

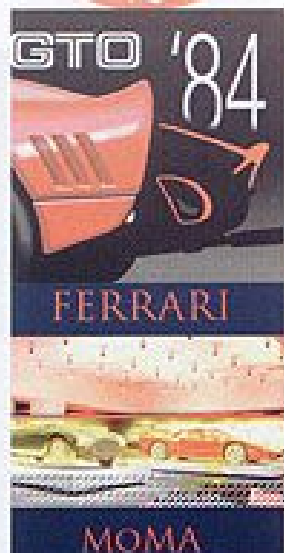
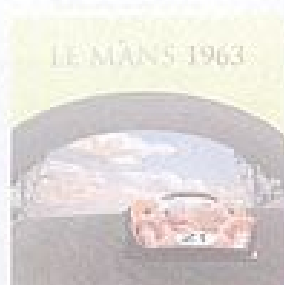
Im direkten Anschluss folgte die interessante Parade der Concours-Ferrari mit ebenso internationaler Beteiligung (siehe separaten Bericht ab Seite xx), und als der Applaus für die kostbaren Preziosen und Kulturdenkmäler abgeklungen war, zerriss das kreischende Motorgeräusch eines Formel-1-Ferrari die nachmittägliche Luft. Innerhalb weniger Sekunden stimmten andere Formel-1-Triebwerke mit ein, und zur Begeisterung der Tifosi bewegten die Rennlegenden von



Sonntag, Feiertag

Die für den Sonntag anberaumte Pressekonferenz zur 60-Jahr-Feier erlebte ein lockeres und entspanntes Team, allen voran ein ansteckend gut gelaunter und zu Scherzen aufgelegter Luca di Montezemolo. Er stellte nacheinander „Jean Todts Vater“, „Felipe Massas und Kimi Räikkö-

„Kimi“ ließ zur Feier des Tages die Reifen qualmen. Präsident Luca di Montezemolo, Generaldirektor Jean Todt und Vorstandsmitglied Piero Ferrari können auf eine gelungene Jubiläums-Veranstaltung zurückblicken.



nens jüngere Brüder“, und „einen eleganten alten Italiener“ vor, womit er Piero Ferrari meinte. Nach der erheiternden Konferenz im schwülwarmen Presse-Zelt folgte eine weitere Formel-1-Präsentation mit anschließender Preisvergabe an die Gewinner des Concorso d'Eleganza. Nacheinander aufgerufen, fuhren die Prämierten auf die Rampe und nahmen die Preise von Niki Lauda, Michael Schumacher oder einem der weiteren anwesenden Formel-1-Piloten entgegen.

„Best of Show“ in der Kategorie Rennwagen wurde, wie von vielen bereits erwartet, der einzige Überlebende 330 P4 (0856), eine Ikone in Design und Leistung. In der Kategorie Sportwagen gewann der wunderschöne silberne 375 MM (0402 AM).

In der sonntäglichen Gluthitze klang die Veranstaltung zur Feier des 60-jährigen Engagements für automobile Hochkultur mit großartigen Fahrzeugen, berühmten Fahrern und vielen Ferraristi langsam aus. Wir freuen uns auf den nächsten runden Geburtstag und hoffen dann auf eine etwas offenere Veranstaltung, bei der auch „normale“ Ferrari-Fans näher an das Geschehen heran treten können.

Denn nicht zuletzt sind es die Tifosi, die den Mythos Ferrari am Leben erhalten. ■

Modena Motorsport Track Days

LEGENDEN AM RING

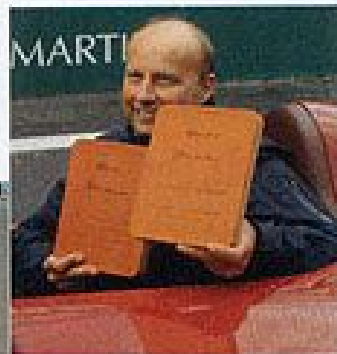
von Heiko Bardeli und Sebastian Voß

Bereits einen Tag nach den finalen Feierlichkeiten zum 60-jährigen Bestehen von Ferrari in Maranello fanden in der Eifel die schon zur Tradition gewordenen Modena Motorsport Track Days statt. Mit weniger Formel-1-Boliden als früher, dafür aber mit hochkarätigen Rennsportwagen und top restaurierten Ferrari-Klassikern der fünfziger, sechziger und siebziger Jahre.

Herbstwetter im Juni: Wegen der ungemütlichen Temperaturen waren die Besucher in dicke Jacken gehüllt. Viele von ihnen – erkennbar an ihrem gebräunten Teint – hatten auf dem Rückweg aus Italien einen Boxenstopp am Nürburgring eingelegt. Es sollte sich für sie gelohnt haben, denn im Gegensatz zu den Feierlichkeiten in Maranello und Modena waren die Fahrzeuge in der Boxengasse für alle Besucher zugänglich und konnten aus nächster Nähe betrachtet werden.

Hochinteressant vor allem der vor kurzem noch auf der Rétromobile in Paris zu sehende Ferrari 250 Monza mit der Fahrgestellnummer 0442 M. Dieses Fahrzeug wurde nach seiner Auslieferung im Jahre 1952 an die Scuderia Guastalla von Franco Cornacchia in mehreren Rennen in Europa und bei der Carrera Panamericana eingesetzt. Be-





Hoch dekoriert: Der 250 Monza Spider (0442MM) von Victor Muller gewann nicht nur seine Klasse, sondern auch den von der Ferrari World gesponserten Award „Best of Show“. Wir gratulieren herzlich!



reits zwei Jahre später wurde der Wagen an Manfredo Lippmann verkauft, der seinerseits damit die Panamericana von 1954 bestritt. Trotz regen Besitzerwechsels wurde der Wagen immer wieder im Rennsport eingesetzt, unter anderem in Sebring 1955.

Veranstalter Uwe Meißner hatte wieder einige Ferrari-Piloten von einst eingeladen, die sich in diesem Rahmen völlig entspannt und ungezwungen gaben. So war David Piper oft in der Box anzutreffen, in der sein einstiges Arbeitsgerät, der Ferrari 365P (0824), geparkt war. Bereitwillig gab er den neugierigen Besuchern Auskunft über seine aufregende Zeit als Ferrari-Privatfahrer. Track-Days-Stammgast Jacky Ickx hatte sich auf ein Wiedersehen mit seinem alten Teamkollegen Brian Redman aus England gefreut. Zusammen hatten sie 1973 die 1000 Kilometer auf dem Nürburgring bestritten und gewonnen. Christian Gläsel stellte den beiden seinen 312 PB (0882) zur Verfügung, einen zweiten 312 PB (0888) stellte die Familie Stieger aus der Schweiz. Piper, Ickx und Redman genossen ihr Bad in der Menge, schrieben fleißig Autogramme und gaben Interviews.

Einige Formel-1-Rennwagen brüllten mit den beiden 312 PB und einem 512 S um die Wette. Auch ein von Koenig modifizierter 365 BB bereicherte die Geräuschkulisse; dazu gesellten sich zwei stark „abgespeckte“ und verbreiterte Ferrari 308 im Rundstrecken-Look.

Neben den Rennwagen erfreuten auch wieder ausgesucht schöne Straßenfahrzeuge das Auge des Betrachters. Ferrari-Sammler Diederichs brachte am Sonntag gleich mehrere an den Start: einen 250 GT SWB, einen 250 GT Lusso sowie das wunderschöne 250 GT Cabriolet der seltenen Serie 1 (0735 GT).

Ein Programmpunkt machte auf den runden Geburtstag der „Boxer“-Modellreihe aufmerksam. Zu den 30 Jahre jungen Jubilaren der Modelle 365 und 512 BB gesellten sich einige weitere Ferrari vom Typ 365, wie zum Beispiel 365 GT/4 Daytona, 365 GTC/4 und 365 GT 2+2.

Am zweiten Tag klarte das Wetter auf und es blieb glück-

Concours d'Élégance

MODENA MOTORSPORT TRACK DAYS

FÜNFZIGER JAHRE

Schönster Straßen-Ferrari:	250 GT Cabriolet S1 (0735 GT), Karl-Gustaf Diederichs, Remscheid
Schönster Renn-Ferrari:	250 Monza Spider Scaglietti (0442 M), Victor Muller, Holland

SECHZIGER JAHRE

Schönster Straßen-Ferrari:	275 GTB (06705), Wolter Gratama, Holland
Schönster Renn-Ferrari:	250 GTO Serie I (4153 GT), Christian Gläsel, Tübingen

SIEBZIGER JAHRE

Schönster Straßen-Ferrari:	365 GT4 BB (18167, ex-Schah), Albert Grob, Schweiz
Schönster Renn-Ferrari:	312 P (0882), Christian Gläsel, Tübingen
Schönster Renn-Ferrari bis '84:	512 BB LM (27579), Christoph Stieger, Schweiz
Schönster Monoposto:	500/625 F2 (54/1), Jo Vonlanthen, Schweiz
Schönstes Cabrio:	365 GTB/4 Daytona Spider (14553), Guus Bierman, Holland
Beste Restaurierung:	330 GT 2+2 S1 (7471), Martien Koolijmans, Holland

BEST OF SHOW:	250 Monza Spider (0442 M), Victor Muller, Holland
----------------------	---

Preisrichter: Håny A. Raab jr., Marcel Massini, Keith G. Bluemel, Jean-Louis Bezemer. Liste zusammengestellt von Henry T. Kistler



Trotz des etwas „durchwachsenen“ Eifelwetters kamen auch die fahraktiven Sammler auf ihre Kosten. Über die schon zur Tradition zählenden „Track Days“ von Modena Motorsport entstand zwischen Jacky Ickx und Organisator Uwe Meißner eine echte Freundschaft.



licherweise überwiegend trocken. Pünktlich zum Concours d'Élégance zeigte sich sogar die Sonne. Ferrari-Historiker Marcel Massini stellte die prämierten Ferrari vor und wusste zu jedem Fahrzeug den ein oder anderen interessanten Punkt zu erzählen und die Wahl der Jury zu begründen. ■