



28

THE OFFICIAL *FERRARI* MAGAZINE



FUTURE POWER

WWW.FERRARI.COM

095993434

488 GTB





ANDREW LAUREN
FILMMAKER

Ralph Lauren

NEW YORK PARIS LONDON MILAN BEVERLY HILLS BAL HARBOUR DUBAI HONG KONG SHANGHAI TOKYO



FOR PRIVATE APPOINTMENTS AND MADE TO MEASURE INQUIRIES: 888.475.7674

RALPHLAUREN.COM





STEFANO RICCI



CONTENTS



18 DYNAMIC ART

The new high-performance 488 GTB debuts at the Museo Enzo Ferrari

30 FORCING THE ISSUE

An historical look back at automotive and aviation forced induction

38 TURBO HERO

René Arnoux appreciates the California T's performance and ease of drive

44 FORZA RAGAZZI!

Why the SF15-T has taken the Scuderia's spirit of optimism up a gear

52 FORMULA FUTURE

Ferrari Design's F1 Concept points the way forward to a new aesthetic in sport

56 VETTEL vs THE FXX-K

Four-time World Champion and new Scuderia driver Sebastian Vettel puts the FXX-K through its paces at Fiorano

64 BUILDING THE PERFECT BEAST

The secrets of the Ferrari FXX-K, a car that sits between art and technology

70 TIME MACHINE

Piero Ferrari inspects an Alfa Romeo G1, one of the most important cars in Enzo Ferrari's life as a driver



44



18



78



92



70

78 DISCOVERING THE CALIFORNIA T

Why Ferrari's celebrated turbocharged California is proving such a hit in Shanghai and throughout China

86 ON CLOUD NINE

Silicon Valley software executive James Ramsey explains why the Ferrari FF is his family's daily drive

92 STEPPING OUT

Nick Mason meets Jodie Kidd, the former model who is a true car enthusiast and, as she reveals, a seriously competitive driver

102 SPORTING ART

A tribute to the 250 Testa Rossa, one of the great Ferrari sports racers

110 SEEING IS BELIEVING

A new "passport" allows visitors to the Modena region to enjoy the best of Ferrari, Pavarotti and local food

118 HIGHLAND FLING

The Scottish countryside is the setting for the latest Ferrari fashion collection

130 PASSING THE TORCH

Ferrari North Europe's Apprenticeship Programme has set new standards in the automotive industry and beyond



MASTERGRAFF GRAND DATE
DUAL TIME TOURBILLON



GRAFF

THE MOST FABULOUS JEWELS IN THE WORLD

WWW.GRAFFDIAMONDS.COM



THE OFFICIAL

ISSUE 28: MARCH 2015

EDITOR-IN-CHIEF ANTONIO GHINI

EDITOR JASON BARLOW

DEPUTY EDITOR MATTHEW BARKER

EDITORIAL COORDINATOR STEFANIA GUIDI

CONTRIBUTING ART DIRECTOR GRAHAM SMITH

MANAGING EDITOR CRISTINA DIONISI

CONTRIBUTING EDITOR NICK MASON

PICTURE EDITOR HARRY GRINDROD

DESIGNER MARK GILLMAN

PRODUCTION CONTROLLERS EMMA STOREY, FRANCES SEAL

EDITORIAL DIRECTOR DARIUS SANAI

DEPUTY MANAGING DIRECTOR ALBERT READ

MANAGING DIRECTOR NICHOLAS COLERIDGE

ADVERTISING SWAN INTERNATIONAL – PIERO MEZZANZANICA
MEZZANZANICA@SWANPUBBL.IT

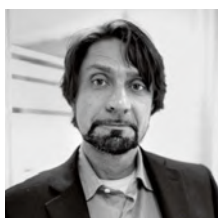
CONTRIBUTING WRITERS

ALBERTO ANTONINI, MARCO R DELLA CAVA, ANDREW FRANKEL, BEN OLIVER

CONTRIBUTING PHOTOGRAPHERS & ILLUSTRATORS

SAM BARKER, ALESSANDRO BARTELETTI, CALLO, JUDE EDGINTON, PATRICK GOSLING, BEN HARRIES, KAI HARTMANN, ALEX HOWE, GABRIELA NORIS, GEORGE SAITAS, JEFF SINGER

CONTRIBUTORS



Alberto Antonini

A former F1 journalist, who has also worked as a television commentator, Alberto is now Head of Press and PR for the Gestione Sportiva. Alberto examines the new SF15-T Formula One car on page 44.



Sam Barker

Sam's photography has appeared in The Telegraph, The Sunday Times, GQ and Harper's Bazaar, with subjects including Matt Damon and African tribal chiefs. He shoots Jodie Kidd on page 92.



Marco R della Cava

Marco was first hooked on Ferrari after a hot lap in a 512 Le Mans-spec racer. Since then he has written for Automobile magazine and USA Today, among others. He interviews FF client James Ramsey on page 86.



Kai Hartmann

German-born Kai is now based in Shanghai, specialising in industrial, automotive, and architectural photography. He shoots three Ferrari California T clients in Shanghai, on page 78.



Nick Mason

In between drumming for Pink Floyd, Nick has been this Magazine's Contributing Editor since our first ever issue. Nick meets the former model and keen Ferrarista Jodie Kidd on page 92.



Patrick Gosling

Having covered Motorcycle GPs in the 1980s, Patrick began working with Scuderia Ferrari in 2002. He travels to Switzerland and photographs the great René Arnoux, and the California T, on page 38.

The Official Ferrari Magazine has taken all reasonable efforts to trace the copyright owners of all works and images and obtain permissions for the works and images reproduced in this magazine. In the event that any of the untraceable copyright owners come forward after publication, The Official Ferrari Magazine will endeavour to rectify the position accordingly.

©2015 The Condé Nast Publications Ltd. The Official Ferrari Magazine is produced by The Condé Nast Publications Ltd, Vogue House, Hanover Square, London W1S 1JU, tel +44 20 7499 9080, fax +44 20 7493 1469, on behalf of Ferrari SpA. Court of Modena authorisation n. 969. Colour origination by CLX Europe Media Solutions Ltd. Printed by Rotolito Lombarda SpA, Seggiano di Pioltello (MI). All rights reserved. Reproduction in whole or in part without written permission is strictly prohibited. All prices are correct at time of going to press, but are subject to change.



Excellence *A*ccelerated

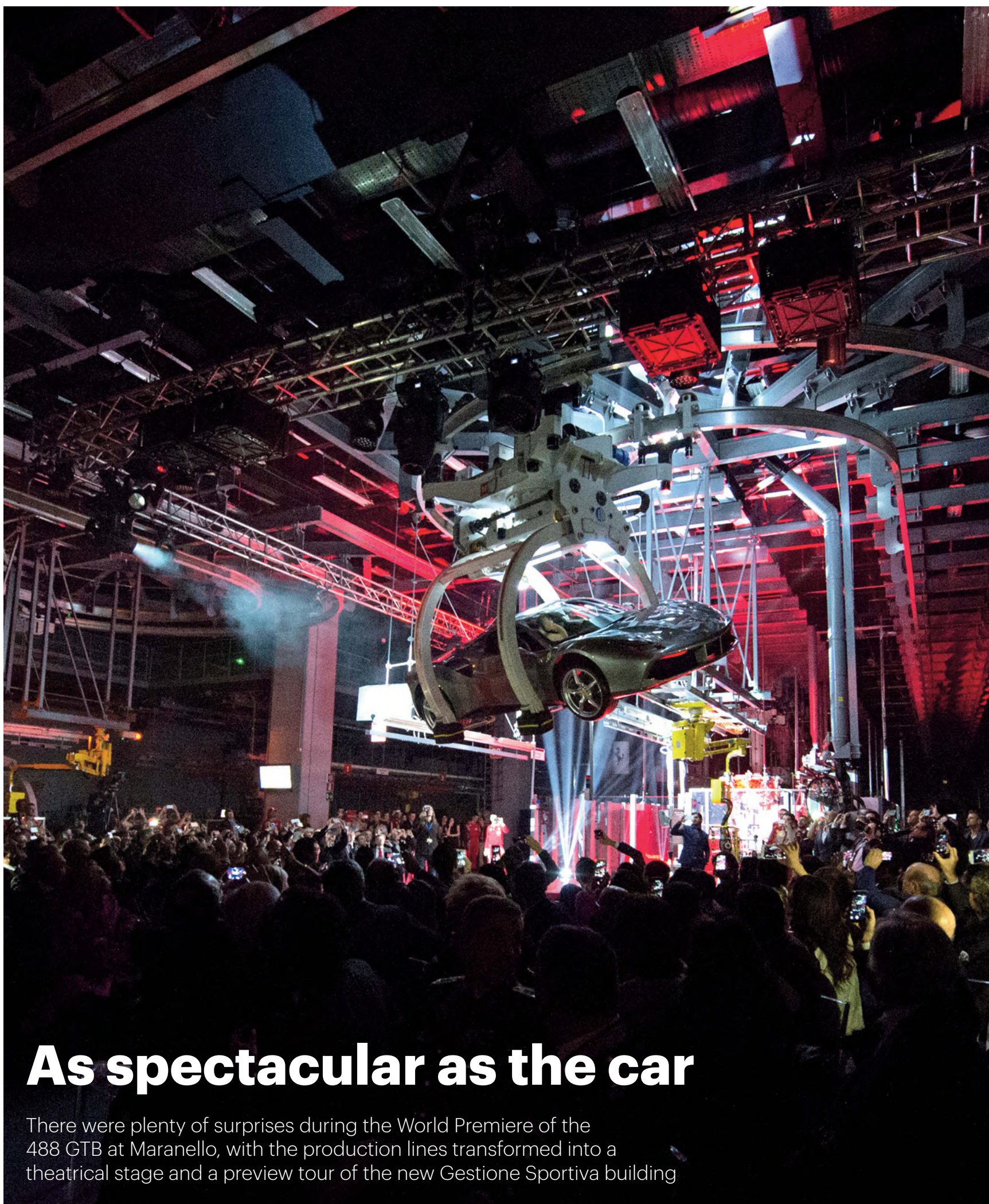
While others merely wish for more time, you're determined to make the most of it. We understand. That's why Gulfstream relentlessly engineers civilian aircraft that consistently achieve record-setting speeds. We then uphold that performance with the industry's number-one rated Product Support Network. Accelerate your excellence.



To contact a Gulfstream sales representative
in your area, visit gulfstream.com/contacts.

GULFSTREAM.COM

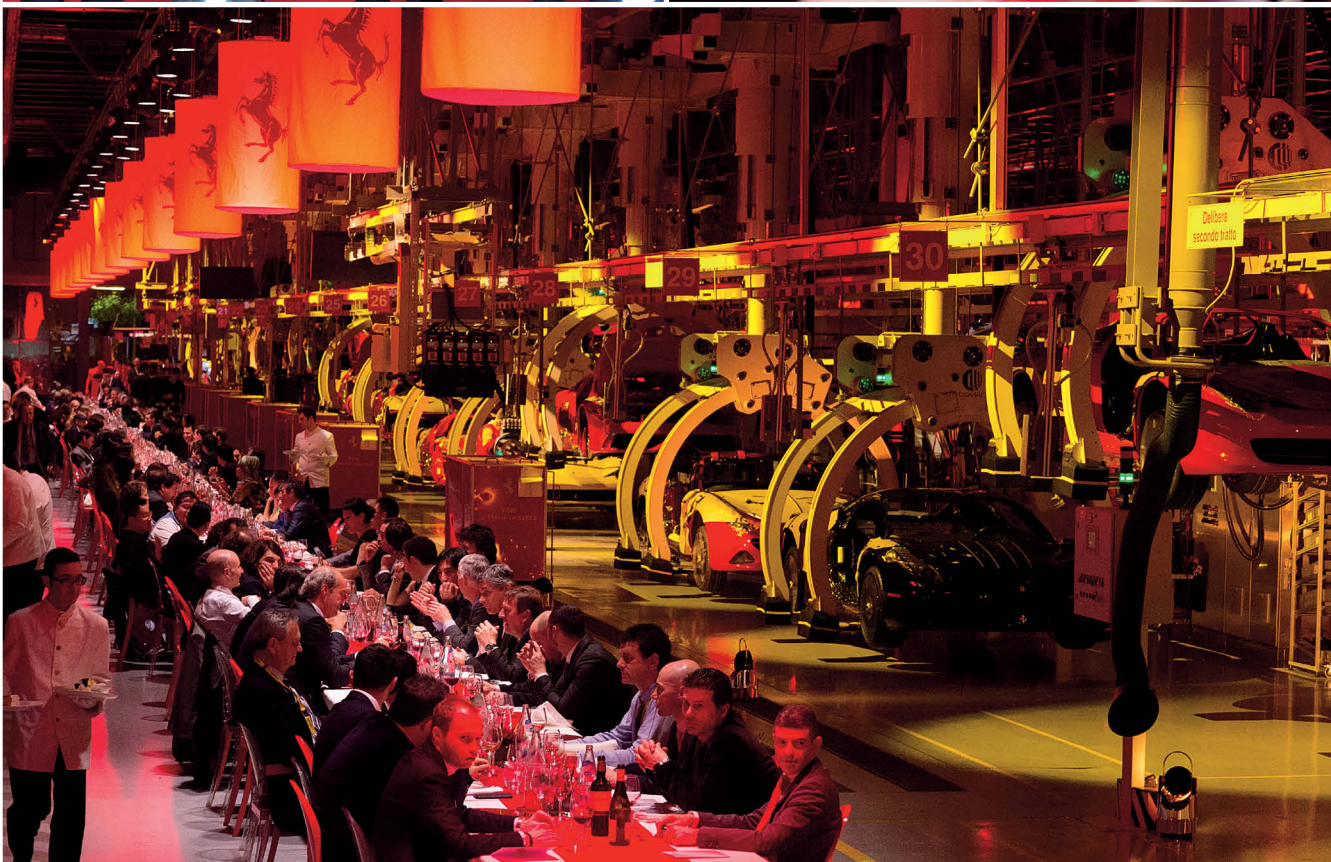
Gulfstream[™]
A GENERAL DYNAMICS COMPANY



As spectacular as the car

There were plenty of surprises during the World Premiere of the 488 GTB at Maranello, with the production lines transformed into a theatrical stage and a preview tour of the new Gestione Sportiva building

THESE PAGES
the moment when the 488 GTB appeared. The car was suspended and transported along the same lines normally used for production. Right, images from the evening, with Chairman Sergio Marchionne, Piero Ferrari, Sebastian Vettel and Enrico Galliera, the Master of Ceremonies. The long table set among the production lines was truly spectacular





Just the name is enough to start you dreaming: the 488 GTB evokes the kind of memories that only a truly extraordinary car could conjure up. However, two celebration events, held at Maranello for over 800 clients from around the world, managed so much more. The guests were treated to not one but two exclusive experiences. Firstly, they were given a preview tour of the new GES building. This impressive building is still only partly furnished before the personnel move in. Guests could appreciate its functionality, when they visited the various departments where designers would develop the F1 cars of tomorrow and technicians piece them together. The lucky visitors enjoyed an incredible opportunity to visit a place that is now totally off-limits.

Later, guests were taken to the eight-cylinder assembly line, where the Chairman Sergio Marchionne gave a presentation with the CEO Amedeo Felisa – the heart and soul behind the new model – together with Enrico Galliera, Commercial and Marketing Director.

The entrance of the cars was spectacular, with a surprise display similar to those at an acrobatic air show. One model was even suspended directly above the production lines and transported over everyone's heads. Sebastian Vettel stepped out of one of the cars, not concealing his enjoyment at being a performer, rather than a competitor – something of a new experience for the driver.

In a final flourish, dinner between the production lines gave confirmation that the "aroma" of fresh engines provides a perfect accompaniment to good food.



THIS PAGE
the splendid Gestione Sportiva building was all lit up for the first part of the event. Inside, there were a few signs of future activities. Above left, the team of engineers who developed the 488 GTB



THE TASTE
OF A MAESTRO.



MASI

The Venetian art of winemaking

www.masi.it



A CAMPAIGN FINANCED ACCORDING TO EC REGULATIONS N. 1308/13





The new PR1MA collection is launched

Ferrari PR1MA is an exclusive collection that embodies the spirit of Ferrari, from the early racing years and the emblem of the Prancing Horse, which appeared in the 1949 Ferrari Yearbook, to the success that today lights up the world with its emotions, passions and victories. The collection is a tribute to the people, icons and values that – for the past 60 years – have given life to the legend, in a perpetual spirit of excellence and style.



ABOVE highlights from the PR1MA range. Top left, men's feather-down suede vest "Albert Park" in 100 per cent deer suede leather. Right, men's "Sepang" jacket, an elegant three-quarter-length caban-style jacket in wool and silk



Red kids – LEGO and Bburago to delight Ferrari's junior tifosi

Young *Ferraristi* will be thrilled to hear about the Company's licensing agreements with LEGO and Bburago. The new LEGO Speed Champions kits allow car fanatics of all ages to re-create their favourite racing scenes at home. The Scuderia Ferrari Truck's top and sides open up to reveal



the F14 T and a wide range of Ferrari-branded accessories. An exciting LEGO car adventure for children aged eight and up. What's more, the May Cheong Group, makers of Bburago and Maisto model cars, will now produce Ferrari die-cast replicas, model kits and radio-controlled cars worldwide.



Saint Petersburg and Sochi: two new Ferrari Stores

Opened in partnership with FSR, these stores offer high-quality clothing, leather goods and accessories for Ferrari owners and *tifosi* alike. At the entrance of the store in Saint Petersburg's Galeria shopping mall is an eye-catching F1 show-car and the Ferrari Hall of Fame. Here Scuderia supporters can own a piece of the legend.

The PR1MA Collection Lounge on the mezzanine floor showcases contemporary clothing design inspired by Gran Turismo, 100 per cent made in Italy, of course. In Sochi, which hosted the Winter Olympics in 2014 and the inaugural Russian Grand Prix, the 160sq m Ferrari Store recently opened at Moremall.





#DontCrackUnderPressure



TAG Heuer

SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860



MONACO CALIBRE 12

Steve McQueen's legacy is timeless. More than an actor, more than a pilot, he became a legend. Like TAG Heuer, he defined himself beyond standards and never cracked under pressure.

THIS PAGE

two of the many splendid Ferraris present at the 2014 Passione Engadina rally in Switzerland; below, Paolone Spalluto, the figurehead and soul of the event, talks with one of the participants



Perfection and obsession

The ideal blend of adrenaline-fuelled racing and social event, the 2015 edition of Passione Engadina is dedicated to Ferrari

In a world in which technology is more pervasive than ever, it's heartening that the most successful events still require human involvement. In just three years, the Swiss classic car rally Passione Engadina has become a reference point for lovers of this kind of event. And its success is largely attributable to the man who dreamt it up, and runs it with an admirable attention to detail.

His name is Paolo Spalluto, though everybody calls him Paolone, a cheeky nod towards the visible results of his renowned appreciation of good food. At the end of August every year there's something new in store at St Moritz. This year, participants will obtain

their first classification racing on two circuits near Locarno and Zurich. Then on the Saturday two different races, demanding but highly enjoyable, will be held at Engadin Airport, specially prepared for the occasion. A final surprise event and prize-giving ceremony takes place on the Sunday.

Paolone has made an important decision: only genuinely committed drivers are allowed to take part, and only at the wheel of Italian cars. Each year, one particular brand is the star of the show and in 2015 it will be the turn of Ferrari. So, in the spirit well established by Ferrari Tribute events, there will also be a selection of contemporary Prancing Horse sports cars at this year's rally.



LEGACY[®] 500
BY EMBRAER



Space in a class of its own.

This is the future of midsize jets. It's the first in its class with an unbelievable 6ft tall cabin and flat floor. With its advanced fly-by-wire technology, you're guaranteed a smoother flight to enjoy the space that makes this jet experience out of this world. To contact an Embraer Executive Jets sales representative in your area, visit EmbraerExecutiveJets.com/contact-us

 **EMBRAER**
Executive Jets



488 GTB



SF15-T



REALISM & OPTIMISM

At work, it is necessary to have the right blend of realism and optimism, and in these past six months, which saw the presentation of two new cars – the Formula One SF15-T and the 488 GTB – I was able to see just to what extent they are essential qualities.

For the F1 car, the plan is to work hard to make up for the lost time of last season. I have said before, and I repeat it now, that all we need is a few victories to get ourselves back to the top. It's a realistic statement. After all, we have a promising car and two motivated and determined drivers, Sebastian and Kimi.

Optimism comes from knowing that the atmosphere at the Gestione Sportiva, with the arrival of Maurizio Arrivabene and the organisational changes that have followed, has changed in the right way. This is all very reassuring for those who love Ferrari and want to celebrate its victories. We have a lot of work to do, but we should not doubt that every necessary effort will be made to bring the Prancing Horse back to where it belongs.

It's a different situation for Ferrari's road cars. The 488 GTB, a car completely Italian, with its astonishing technical characteristics and muscular lines, which provide a clear sign of future record-breaking performances, confirms Ferrari's ability to apply the latest technical solutions to meet the needs of the global market, without ever compromising its capacity to innovate or the exclusivity expected by our clients.

The V8, widely acclaimed as the "Best Performance Engine of the Year", has kept its true character intact, while embracing the turbocharging qualities that pushed it to a staggering record-breaking 670hp, all with reductions in emissions and consumption.

In this case, the optimism surrounding the success of this model, heir to three World Titles in GT2 Class, among other triumphs, can be totally justified.

Already 2015 is shaping up to be unusually exciting for Ferrari. Our renewed enthusiasm and vigour in tackling the Formula One challenge and the renewal of the product portfolio will provide the necessary impetus for many years to come.

SERGIO MARCHIONNE
FERRARI CHAIRMAN



DYNAMIC ART

The new 488 GTB enhances the classic qualities of a normally aspirated Ferrari engine by using the very latest turbocharging technology. Its innovative design contributes to its remarkable handling. We took it to the Museo Enzo Ferrari for its debut

WORDS ANTONIO GHINI
PHOTOGRAPHY ALEX HOWE





The F1-90 was famously nicknamed the *Papera* – “the duck” – although the passing of time and its presence as part of the New York MoMA’s design collection has more than redeemed it. It was also the car with which Alain Prost led the Scuderia to its 100th grand prix victory, and the one he was driving when Ayrton Senna rammed into him at the first corner of the 1990 Japanese Grand Prix, robbing him of a seemingly

guaranteed World Title. A highly memorable car. The F1-90, and its stunning 680hp V12, provided powerful philosophical and technical inspiration for 1995’s F50 supercar, its mid-mounted and enlarged 4.7-litre engine producing 520hp. The reason for mentioning this here is because it helps underline the symbiotic relationship between Formula One and supercars, a symbiosis Ferrari has explored more rigorously than anyone. Now, just as in the past, designers and engineers at Maranello are using advanced technology in



order to optimise performance from cars that were primarily conceived for the road.

The result is a contemporary road-going Gran Turismo Berlinetta that feels more than comfortable on the circuit, and puts 670hp at the driver's disposal. It isn't just about power, however, it's also about torque. With 760Nm (561lb ft) from just 2,000rpm, this particular Berlinetta is capable of previously undreamt-of acceleration: zero to 100km/h takes three seconds while 200km/h is achieved in little more than eight. Let's cut to the

chase: this is full-blooded track performance in a car designed for the road. Prost would surely agree.

The latest product of this mutually beneficial relationship carries a wonderfully evocative name: the 488 GTB. Forty years have passed since the unveiling of the first Ferrari eight-cylinder with a mid-mounted engine, the 308 GTB. Since then, eight-cylinder models have gained increasing importance in Maranello.

This has been further consolidated with the repeated successes of V8-engined Prancing Horse

“There's a very strong symbiosis between Ferrari's road cars and F1”



THESE PAGES
the front splitter, similar in execution to Ferrari's World Championship winning GT racing model, improves thermal efficiency. A central deflector channels air towards the car's flat underfloor. The 488 GTB's aerodynamic efficiency of 1.67 is a new record for a road-going Ferrari. The overall design, combines elegance with aggressiveness



“The new
Ferrari’s shape
isn’t just beautiful,
it’s also highly
efficient”

models in international competition, most recently the multiple World Championship wins of the 458 GT. This car also triumphed in the GTE Pro Class at Le Mans in 2012 and 2014.

Ferrari, of course, prefers to go beyond. Despite the proven success of its 458 Italia predecessor, the 488 GTB has a highly significant technical innovation: a twin-turbocharged engine. As you’d expect from Maranello, this solution has been interpreted in a wholly original way by Ferrari’s engineers: embracing the turbocharger’s advantages (increased horsepower, as well as delivering lower emissions and enhanced fuel consumption), and at the same time continuing

to pursue technological excellence and to guarantee maximum engine performance.

Performance is not an issue with the 488 GTB’s 3.9-litre engine (you arrive at the name, by the way, if you divide its cubic capacity by the number of cylinders). At 8,000rpm, 670hp (492KW) of power rips through the engine. In seventh gear, maximum torque of 760Nm is obtained with a response time of 0.8 seconds at 2,000rpm, guaranteeing spectacular acceleration and suggesting that turbo lag is non-existent. According to the long-standing Ferrari test driver Dario Benuzzi, the sensation during acceleration is very similar to that of driving the hybridised V12 LaFerrari.



'A joy,' is his brief, but telling, comment.

You might think that Benuzzi's job as test driver is the best in the world, but remember that developing such an important new Ferrari is a tricky balancing act. There's also an awful lot of cutting-edge technology at play here. The 488 GTB's shape isn't just visually arresting, it also generates 50 per cent more downforce than the 458 Italia managed. There's a double front splitter, active aerodynamic elements at the rear, and a "blown" rear spoiler, which is all F1 know-how.

The seven-speed dual clutch gearbox uses Ferrari's ingenious Variable Torque Management System to deliver a continuous and seamless

flow of torque throughout the rev spectrum.

Likewise, the electronic chassis controls offer a level of handling response that is unique in this kind of model. The 488's lap time at Fiorano tells its own story: 1min 23secs is truly stellar, half a second faster than the track-oriented 458 Speciale and fully two seconds quicker than the 458 Italia. The combined effect of the electronic differential (E-diff) with both the F1-Trac traction control and the active damping shock absorbers gives the 488 GTB outstanding poise and accessibility. Ferrari's Side Slip Angle Control 2 (SSC2) algorithm – first seen on the Speciale – gives the driver even more control and confidence than before. No less

THESE PAGES
among its main characteristics of the 488 GTB's design are the pronounced air intakes on its beautifully sculpted flanks. Not only do they improve efficiency, they also underline the muscularity of the car's performance, which scales new heights for an eight-cylinder Ferrari





FLAVIO MANZONI



ENRICO CARDILE



VITTORIO DINI



MATTEO LANZAVECCHIA



GIANMARIA FULGENZI

THESE PAGES
the research carried out on the 488 GTB's aerodynamics created 50 per cent more downforce compared with the previous model. This is all thanks to the "blown" spoiler at the rear, which generates downforce without increasing drag, and of a diffuser that features active flaps. The two large exhausts have both been raised. Above, the men responsible for the car's development, working in Design, Aerodynamics, Engine and Vehicle Dynamics. Left, the Project Leader, Gianmaria Fulgenzi



important is the improved effectiveness of the braking system. The 488's stopping distance has been reduced by nine per cent at a speed of 200km/h compared to the previous model.

Naturally, phenomenal work has been done on balancing the new car's aerodynamic functionality and the requirement that a new Ferrari should be beautiful. The car's side intakes are larger (to assist the turbo's intercoolers), but the overall effect is harmonious and wonderfully integrated.

As ever at Maranello, it's all about teamwork. *Ingegnere* Cardile's aerodynamics team have worked closely with the engineers and the Design Department. The car's strong personality comes across through the form of the sculpted side panel: a wide air inlet shaped with a distinctive "slash" signature. The characteristic concave shape, reminiscent of the original 308 GTB, is crossed by a fin that divides the entry channel in two.

At the front end a wide aileron overlaps to

“The 488 GTB's Fiorano lap time is simply stellar”



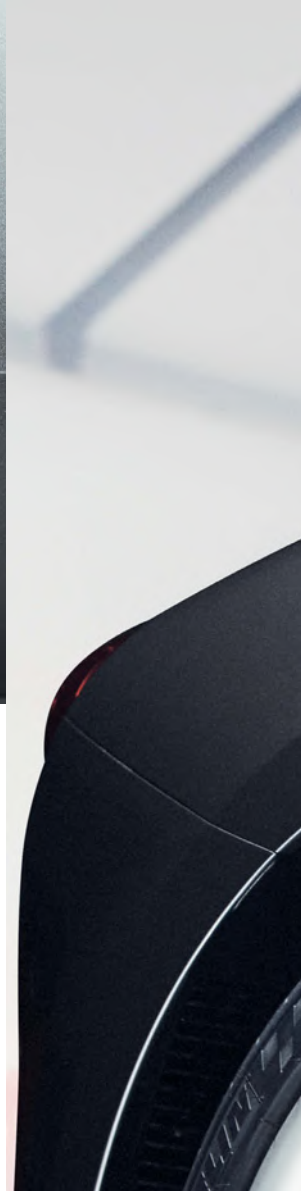


“The cabin’s ergonomics are F1-inspired, the quality simply sensational”



THESE PAGES
elegantly designed and beautifully finished, the 488 GTB's interior has a cockpit feel. The steering wheel has all the main controls and the wraparound seats are separated by a control-switch bridge that completes the instrumentation. The graphics and interface of the infotainment system are also completely new





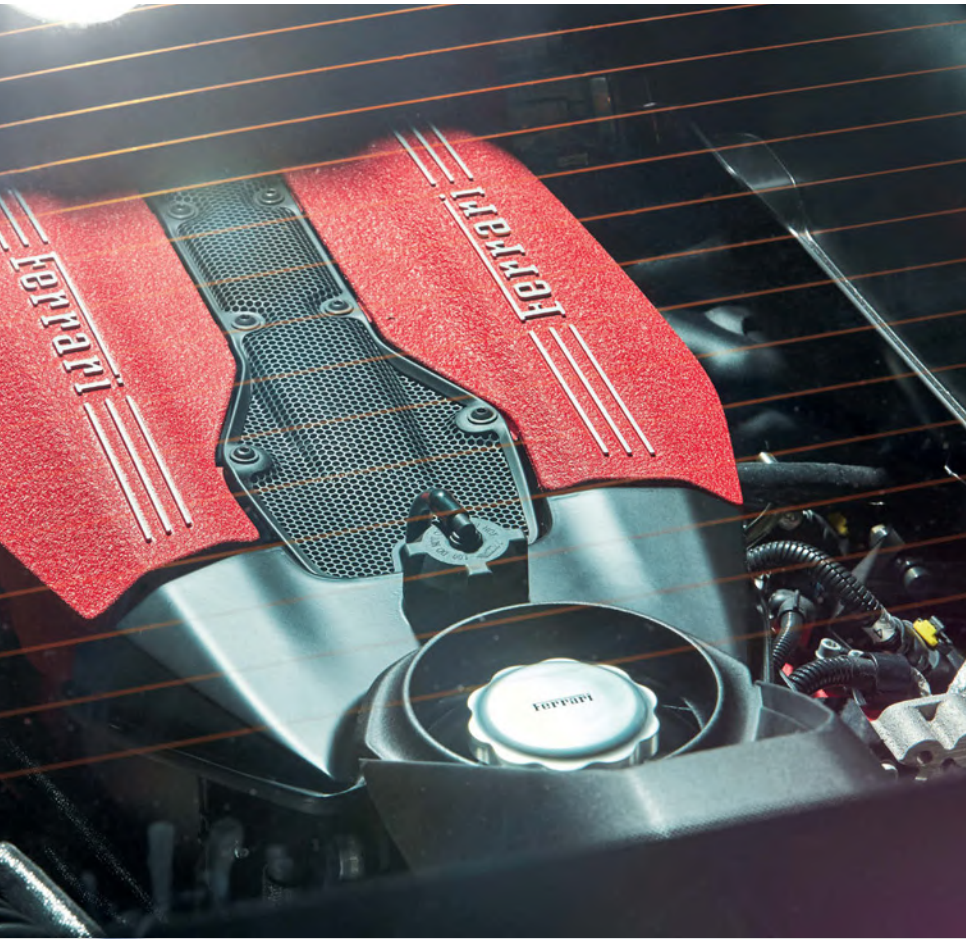
improve the thermal efficiency of the radiators, which are suspended and detached from the volume. Two central spars are combined with a deflector that channels air towards the back. The wide, low rear is dominated by a series of aerodynamic features, with an innovative “forced draft” spoiler at the top, capable of generating downforce without increasing drag, and an aggressive diffuser, fitted with active cover panels and designed around two raised exhausts. The circular LED headlights are another new design feature.

Behind the wheel, the driver has the sensation of being in a single-seater: everything is close at hand, with an ergonomic and functional cockpit.

As is the case in F1 cars, the car’s steering wheel is multi-functional, with integral controls and the classic manettino dial, while the wraparound seats are spacious and agreeable (for the passenger as well, who even without a steering wheel, feels just as close to the action). It also demonstrates Ferrari’s continued commitment to creating high quality interiors – the 488’s is sensational.

So it was that the 2015 Geneva International Motor Show provided the stage for the beginning of a completely new chapter for the Prancing Horse. The 488 GTB is the perfect representation of Enzo’s celebrated dictum: “My favourite Ferrari is always the next one.”

THESE PAGES
the 488 GTB is a
masterpiece of technical
aesthetic achievement,
where form and function
are seamlessly matched.
Its engine produces
670hp at 8,000rpm



488 GTB

TECHNICAL SPECIFICATIONS

- ▶ Engine type - V8-90° Twin turbo
- ▶ Overall displacement - 3,902cc
- ▶ Maximum power - 492kW (670CV) at 8,000rpm
- ▶ Maximum torque - 760 Nm at 3,000rpm
- ▶ Length 4,568mm, Width 1,952mm, Height 1,213mm
- ▶ Weight distribution - 46.5% front, 53.5% rear
- ▶ 0-100km/h - 3.0 secs
- ▶ 0-200km/h - 8.3 secs
- ▶ Maximum speed - 330km/h
- ▶ Fuel consumption - 11.4l/100km
- ▶ CO₂ emissions - 260g/km



“At the wheel, the driver has the sensation of being in a single-seater”





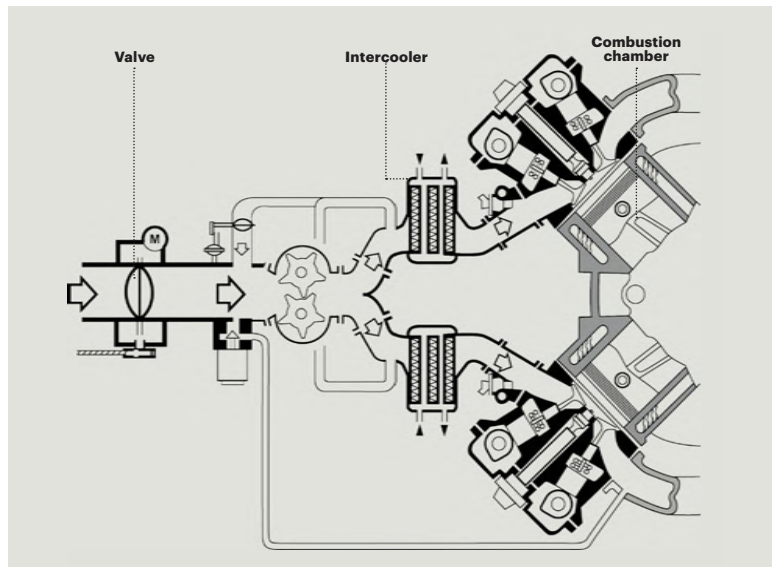
FORCING THE ISSUE

Forced induction has always been a way to increase an engine's power. However, rapid technological advances have transformed the process and added two additional compelling benefits: better fuel consumption and reduced emissions

WORDS ANDREW FRANKEL



THESE PAGES
in the pre-war years, the use of supercharging – where the compressor is activated by the engine – was widespread. Left, Louis Chiron in 1935 in the Alfa Romeo P3. Enzo Ferrari experimented with this kind of forced induction for his 1948 125 F1 (middle, right) and the 1949 166 FL (bottom, right). Top right, details of a mechanical compressor



As Ferrari embraces the future with a new generation of turbocharged engines, it would be understandable to consider forced induction a technology that has featured only briefly and occasionally in Maranello history. In fact, it goes right back to the very first cars to carry the Prancing Horse.

These cars were not Ferraris in their own right, but Alfa Romeo racing works, run by Scuderia Ferrari as the factory team from 1932. Although Alfa Romeo first started supercharging racing cars as far back as 1924, its greatest pre-war successes came with the likes of the Tipo B, whose supercharged straight eight engine sat under a bonnet wearing the famous Ferrari shield as it raced to victory after victory, and the 158, whose exploits can be read about on the following page.

The appeal of forced induction engines is obvious: using an external air compressor, more air can be pumped into the engine, allowing it to burn more fuel and deliver more power. In the early days, compressors were driven by the actual engine but, as this required considerable horsepower to power it, turbocharging has been favoured ever since: the turbine is spun by the exhaust flowing from the engine.

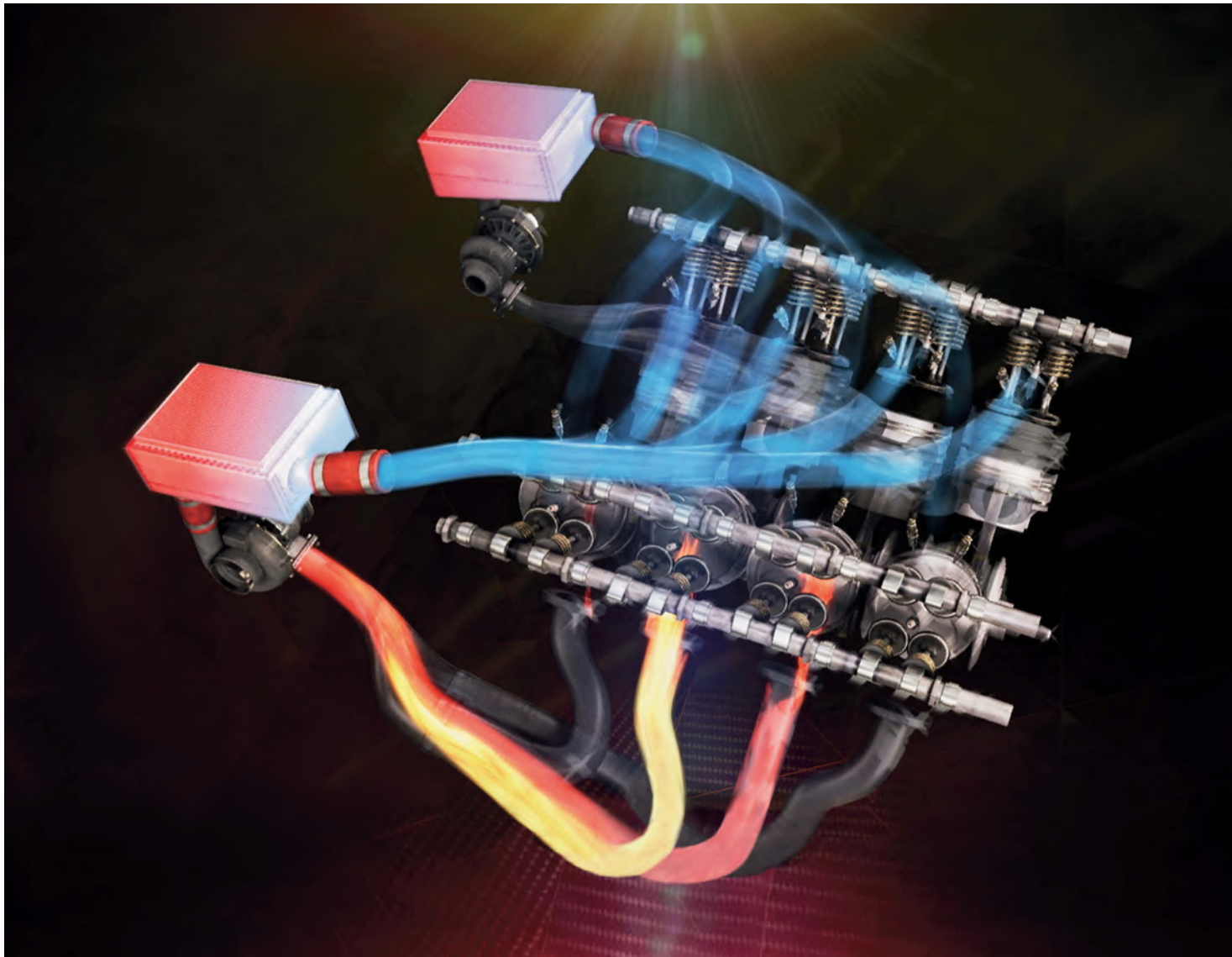
“More air pumped into an engine delivers greater power”

Although considered automotive technologies today, both turbocharging and supercharging can trace their roots back to the aircraft industry, where they were used to combat the power-sapping effects of decreasing air-density at altitude. And, while the supercharger made it into cars long before the turbocharger, even this latter technology is older than you might think: if you like automotive trivia, remind your friends that pole position for the 1952 Indianapolis 500 was achieved by a car powered by a turbo-diesel engine, more than 20 years before the first turbocharged production road car.

The reason so few turbocharged cars feature in Ferrari's history is that the turbocharger comes with some inherent problems, which only recent technological advances have addressed. The issues included non-linear power delivery, slack throttle response and a dull exhaust note. This meant that, in the past, Ferrari used turbo engines only in response to two very specific and unusual requirements.

The first of these need not delay us for long. It was simply a policy in Italy during the 1970s and 1980s to increase tax on engines of over 2.0 litres. Ferrari's initial answer, a 2.0-litre 208 GT4 and 208 GTB, lacked the power for proper Ferrari performance, so from 1982 a 208 GTB Turbo was produced that





THIS PAGE
a schematic of a twin turbocharged engine. Here the turbine is spun by the exhaust flowing from the engine, thus recovering power otherwise lost

provided acceleration similar to the normally aspirated 308 GTB. The GTB/GTS Turbo, a 2.0-litre turbocharged version of the 328 GTB, was also made available in 1986 offering an impressive 254hp. Production ceased in 1989.

However, there was another reason for Ferrari to start using turbocharging in the 1980s, where the primary requirement was for an engine boasting extreme power, but of compact, lightweight dimensions.

Most obviously this meant Formula One. By 1981, it became clear that far more power could be achieved with a turbocharged 1.5-litre engine than the normally aspirated 3.0-litre engine that was also permissible under the regulations. In its very first year as a manufacturer of turbocharged F1 cars, Ferrari won two races, before winning the Constructors Title in 1982.

Ferrari's most revered and remembered turbocharged creations are a brace of road cars designed in the 1980s that started a lineage of special series, ultra-high performance road cars whose line continues with the LaFerrari. The first of these was the GTO of 1984, more commonly known as the 288 GTO, to distinguish it from the 250 GTO of the 1960s.

Originally conceived as a homologation model to compete in a Group B car series that never happened, it was launched in 1984 and superficially looked as if it was based on the 308 GTB road model. In fact it was an entirely different machine with a longer wheelbase, longitudinal engine and gearbox, no shared panels and body constructed mainly from plastic and Kevlar.

Another popular misconception is that the GTO used a turbocharged version of the 308's V8 engine whereas, in fact, the two motors were actually only distantly related. The engine had a far

“Lancia turned to Ferrari for a purpose-built race engine”

closer cousin, but it wasn't in a Ferrari and it wasn't originally intended for road use.

In 1983, Lancia decided it wanted to compete in endurance sports car racing under the new Group C regulations of the era but lacked a suitable engine. So it turned to its Ferrari stablemate and asked for a purpose-built long distance race engine. As the rules of Group C were governed by a fuel consumption formula, a turbo engine was deemed best for its size, power and ability to tailor the engine's output (and thus consumption) by raising or lowering the turbo boost pressure of the engine, according to conditions.

Because there was no fuel limit in qualifying, the Lancia could run at maximum power throughout, while if in the race poor weather or a safety car resulted in better than expected fuel consumption, the driver could turn up the boost whenever conditions improved and enjoy more power than an equivalent normally aspirated engine. The resulting car, the Lancia-Ferrari LC2, was arguably the fastest sports model of its era.

This then is the engine that was adapted for road use in the GTO, where with a 2.8-litre capacity it developed 400hp. While this is some 160hp less than offered by today's least powerful Ferrari, at the time it made the GTO the most powerful road car in Ferrari history, the first to reach 100km/h in less than five seconds and a top speed of 304km/h.

The GTO was such a success that, despite intending to build only the 200 units required to homologate the car for racing, some 272 were eventually constructed. For all its beauty and brilliance, the GTO was also an experiment to find out whether buyers would be prepared to pay very serious money for a



THIS PAGE

above, a Ferrari F40 alongside its predecessor, the 288 GTO. Both cars were turbocharged to great effect. Below left, the 208 Turbo and, right, the GTB Turbo. Between one model and the other, an intercooler was introduced, designed to reduce the temperature – and increase the density – of air destined for the combustion chamber





limited edition, ultra-high performance Ferrari model. When it became clear that they would, thoughts turned to a far more extreme car, which would not only be faster than any previous Ferrari, but any previous car altogether.

The Ferrari F40, the last car commissioned by Enzo Ferrari himself and launched to coincide with the Company's 40th anniversary in 1987 was a fitting tribute to the greatest creator of sporting road and competition cars the world has ever known. Unlike the comparatively civilised GTO, the new F40 would be a racing car built for the road, a completely stripped out, no-compromise machine that would set new standards not simply of speed – but also of driving excitement.

At its heart lay a 2.9-litre turbocharged engine, a motor that was derived directly from the GTO's powerplant but with far more power (478hp) and torque fitted into a car that was 60kg lighter. The result was a road car capable of reaching 100km/h in an unprecedented 3.8sec and the first to have a documented and verified top speed of more than 320km/h.

“The
mesmeric
F40 had
a howling
exhaust
note”

So, while the GTO felt truly memorable to drive, the F40 was simply mesmeric. Every journey was an adventure, characterised by flame-spitting exhausts, a howling exhaust note and stupendous acceleration. The car was so visually and aurally intimidating that many of its owners might never have discovered that, when you pushed it to its very limits, it was a surprisingly faithful car to drive fast. Although it was never intended to be a racing car, it was successful on the track long after production ceased, winning global sports cars races as late as 1995, eight seasons after it was first announced.

As wonderful as those cars were, it would be another generation before turbocharging technology had been refined to the point where it could ever be considered for use in standard series Prancing Horse road cars.

Now they can be made to sound and respond as a Ferrari engine must, a new dawn is on the horizon, heralding not only minor fuel consumption and emissions, but more power from a given engine capacity than ever before.



THESE PAGES

from left, Michele Alboreto in action at the wheel of the turbocharged 1.5 litre F1/87 in Austria, 1987; Gilles Villeneuve, in 1981, claims Ferrari's first victory with this type of engine; Kimi Räikkönen in pre-season testing at Barcelona in the SF15-T, which, in line with regulations, has a single turbo engine



ROLLING BACK THE YEARS

The supercharged Alfa Romeo 158/159 was the car that set the Scuderia Ferrari on its way to becoming Formula One's most revered racing team

WORDS ANDREW FRANKEL

There cannot be another car in the world with a longer successful competition history – and it was designed for Alfa Romeo by Scuderia Ferrari. The 1.5-litre supercharged Alfa Romeo 158 won its first race in 1938 yet was still good enough to win five out of a total of six rounds of the inaugural Formula One World Championship in 1950 (save the anomalous Indianapolis 500), a feat yet to be repeated by any other constructor. Its ultimate development was as the 159 in which the great Juan Manuel Fangio won the opening and closing races of the 1951 season and claimed the first of his five Drivers Championships.

It might be an odd thing to say about a 64-year-old engine displacing a mere 1.5-litres, but the entire experience of driving the 159 is dominated by that motor. It was designed by Gioachino Colombo who would go on to be responsible for both Ferrari's first V12 engine and its most famous: the 3.0-litre unit used by both the Testa Rossa and 250 GTO. By 1951 the Alfa engine was generating 425hp at 9,500rpm and its only real weakness was fuel consumption, which in race conditions measured 125-175 litres per 100km, necessitating frequent pit stops. Ironically, Ferrari's first ever F1 win came at the British Grand Prix that very year and as a result of José Froilán González's normally aspirated 4.5-litre V12 375 stopping just once, compared to twice for Fangio's Alfa.

Imagine if you can a car with skinny tyres, drum brakes, primitive suspension and a power-to-weight ratio superior to that of a Ferrari Enzo. That's what the 159 has to offer. Although the chassis is quite capable by the standards of 1951, the exit of every corner is a battle between power and traction, with power almost always winning and smoky wheel spin the result. The car is relentlessly fast, ripping through gear after gear to reach terrifying speeds that the abysmal brakes are in no way capable of handling. The steering is so heavy that you immediately realise why all the best drivers of the day were short, stocky and possessors of massive upper body strength. Even a few laps of a relatively safe and easy test track is exhausting work. How Fangio and his colleagues must have felt after over 450km around the old Nürburgring can barely be imagined. ■





THESE PAGES
journalist Andrew Frankel at the wheel of the celebrated Alfa Romeo 159, the only supercharged car with a volumetric compressor to have won an F1 World Championship

CHARLIE MCGEE



In Brief

Enzo Ferrari's ties with Alfa Romeo began when he realised the best way to enter the world he loved was to work with cars

After Enzo won the 1923 Circuito del Savio in Ravenna, the mother of the aviator Francesco Baracca presented him with a Prancing Horse shield for luck

In 1932, with the birth of his son Dino, Enzo abandoned driving and concentrated on the Scuderia Ferrari, founded in 1929

The Prancing Horse appeared on an Alfa Romeo for the first time on 9 July 1932, at the Spa 24 Hours

Enzo was involved in Alfa Romeo projects, most notably Tazio Nuvolari's record-breaking Bimotore and the 158

The 158's technical sophistication was demonstrated when the car dominated the 1950 and 1951 championships, with a turbocharged 1.5-litre engine

Enzo left Alfa Romeo in 1939, promising not to build a car carrying the Ferrari name for four years. After the war, the first Ferrari appeared in 1947

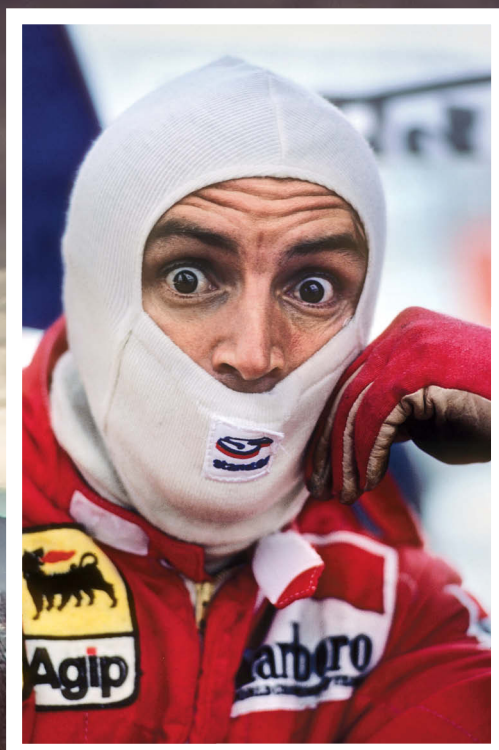
When José Froilán González's Ferrari beat the Alfa Romeos at Silverstone in 1951, Enzo famously said, "I have killed my mother"

Today, he would be happy to see Ferrari and Alfa Romeo back together: the noble Milanese brand appears on the new SF15-T F1 car





THESE PAGES
Arnoux at the wheel of a modern-day turbo: the California T. Above, right, during his days as a driver at Ferrari in 1983 and 1984



TURBO HERO

In the late 1970s, René Arnoux was one of the pioneering drivers of the turbo age, with its powerful, but always tricky to control, engines. After taking the California T out for a drive, we asked him to compare the past with the easy, enjoyable turbo technology of today

WORDS BEN OLIVER PHOTOGRAPHY PATRICK GOSLING





‘don’t smoke,’ says René Arnoux, ‘but in those early turbocharged Formula One cars, after you put your foot flat to the floor, it felt like you had time to reach for your cigarettes, strike a match, and have a quick puff before the power arrived. In the very early cars you would wait maybe two, two and a half seconds. So I had to learn all over again how to drive a racing car.’

‘As soon as I turned into the corner I would go flat on the gas, so that the power would arrive in time for the exit. And when it did arrive, you lifted off the gas again, because it came so strong that, unless you were on qualifying tyres, it would spin the wheels, even in fifth gear. It was a very exciting era to be a racing driver. But very difficult too.’

Formula One’s first turbo era is often described as its wildest, and René Arnoux as one of its fastest drivers. At its peak, the cars were producing more than 1,000hp in qualifying trim from tiny 1.5-litre engines. A qualifying engine could be a molten mess after 10 laps; a set of qualifying tyres destroyed after just two. The engines developed so much torque that they could twist driveshafts and spin the wheels inside their tyres. The early

engines suffered the worst of the “lag” that Arnoux describes. At low revs, they were just small engines with a few hundred horsepower: ‘a one and a half litre engine with low compression: nothing.’ But as the turbos spooled up, the power arrived with a bang. ‘Suddenly, 650 horsepower.’ Other drivers spoke of aiming their cars, not driving them.

However, F1’s wildest age was also among its most fertile. The engines made huge leaps not only in power, but in driveability and reliability too. Chassis engineers worked fast to deploy the vast output of the engines. Turbocharging may have been dropped in 1989, but the other advances made in that era (carbon-fibre monocoques, disc brakes and electronic gear shifting) have been with us ever since, and define modern F1 and the highest-performance road cars.

And now, of course, turbocharging is back. Last season, a quarter of a century after it was written out of the rules, it returned to F1 with the new 1.6-litre hybrid engines. In road models, allied with direct injection, turbocharging is enabling carmakers to continue to increase performance while reducing emissions and fuel consumption; not only in high-performance cars like the Ferrari

California T and the new 488 GTB, but in mainstream models that sell by the million too. The reduction in carbon dioxide emissions will be significant, and the technology that enables it was pioneered in those 1,000hp monsters of the 1980s.

Forced induction had been permitted by F1 since 1966, but at first it was impossible to make a 1.5-litre turbocharged or supercharged engine powerful and reliable enough to compete with the 3.0-litre naturally aspirated engines. Renault tried first, in 1977, but it wasn’t ready, and its turbocharged cars failed to finish a race that first season.

Ferrari was also busy experimenting with forced induction, using a 120-degree, 1.4-litre V6 block similar to that used in the 1961 Sharknose. The tiny V6 had engineering advantages over both the 3.0-litre flat-12 it would replace, and the inline fours, which some of its closest rivals adopted for their turbocharged engines.

Ferrari examined supercharging too, and built the experimental 126CX F1 car with a Compres supercharger. However, it decided to go racing with the 126CK; the “K” standing for the twin KKK turbochargers, which gave the little V6 at least 570hp in its first season. The Scuderia teased the



THESE PAGES
some of the most significant
images from René Arnoux's career,
including, above right, with Gilles
Villeneuve, with whom he fought an
epic duel at Dijon; far right, in action
during the 1983 season, when he
won the Canadian, German and
Dutch Grands Prix; above, with
his countrymen Patrick Tambay
and Alain Prost



**THESE PAGES**

Arnoux pictured today in typically genial mood. The former F1 driver greatly appreciated the quick response of the California T's turbo engine while driving on the roads near Geneva

tifosi by sending Gilles Villeneuve out in the turbo car during practice for the 1980 Italian Grand Prix at Imola. It didn't make its race debut until 1981, but Villeneuve set a time 0.6sec faster than his best in the flat-12 powered 312T5 he drove in the race.

Expectations were raised, but the 1981 season didn't meet them. Villeneuve scored back-to-back wins at Monaco and Jarama, the Scuderia's first with turbocharging, but neither driver nor team challenged for the championship. The 1982 season was different; one of success and utter despair. On 8 May, Villeneuve was killed during qualifying at Zolder, and Didier Pironi was badly injured, again in qualifying, at the Hockenheimring. In a close-fought season, the Scuderia won the Constructors Title, but there was no rejoicing in Maranello.

The *Financial Times* later wrote that this first World Championship for a turbocharged car marked the turbo era's "coming of age". Arnoux, then aged 34, joined Ferrari for the 1983 season, partnering Patrick Tambay. He found a car that was already much improved over the Renaults he had raced from 1978. 'The lag was much less, now

maybe just a second or so,' he says. 'And the engine was much stronger on the power, because Mr Ferrari liked the motor to be strong.'

'What I liked most about Ferrari was that everything – the engine, gearbox, chassis, everything – was made in the factory. If I wasn't on the track at Fiorano testing the car, I would be in the factory, watching it being made. The other cars at the time had a Hewland gearbox, which was very heavy to use, but Ferrari made its own, which was easy, precise, soft and quick.

'At Monaco you changed gear 72 times each lap, for 78 laps. You only had one hand on the wheel, and these cars were so brutal to drive, so physical. Sometimes the winner had difficulty climbing to the top of the podium and staying on his feet. But when a constructor gives you a part like that, your performance is better, and you finish the race in better condition physically.'

Arnoux remained in contention for the World Championship until the final race. He finished third and Tambay fourth, but the pair delivered Ferrari's second consecutive Constructors Title.

'Every year the car got faster and easier to drive. By the end of the season, we might have 70hp more than we started with. The speed of development was incredible. There was no restriction on testing then, and at Ferrari you just opened the door of the factory and there was Fiorano. Every week there was something new to test. It seemed normal that every time we tested there would be another 10hp, or a new improvement to the chassis or brakes.'

However, despite the advances, McLaren was dominant in 1984; Ferrari finished second, and Arnoux sixth in the drivers' standings. His finest moment was an extraordinary Dallas Grand Prix in which he scythed from the back of the grid up to second place, his white helmet cocked forward in the red car, suggesting the intensity with which he always drove. And he would have caught the leader Keke Rosberg had there been just a few more laps.

Ferrari was starting to apply what it was learning in F1 to its road cars. The 1984 288 GTO was the first of the "specials", a line that continues to the LaFerrari. Its 400hp, 2.8-litre V8 was Ferrari's first turbocharged road car, and its use of composites



in the chassis drew on Ferrari's experiences in the 1982 F1 season. 'We applied pure F1 technology to two components in this car,' Scuderia Technical Director Harvey Postlethwaite said at the time, 'and some principles to lots of body components. The racing department is directly responsible.'

Arnoux agrees. 'Those cars were not so different to my F1 car. I can't take any credit for developing them. Sometimes if I was testing at Fiorano and we took a break, Dario Benuzzi [the former Chief Test Driver] would ask me to take a road car out for a few laps. They were so exciting to drive and people love them. After I left Ferrari I bought an F40 for my own use. But the way the power arrived, you had to be skilled to drive them. I actually thought maybe customers should learn how to use it first.'

Formula One cars developed even faster over their short first incarnation. Arnoux left Ferrari in 1985. By 1986 the turbo era was at its peak, with turbocharging compulsory and no restriction on boost. The F1-86 had (officially) 850hp in race trim and in excess of 1,000hp in qualifying, but those figures are probably conservative. The next two

“Incredible. The California T's power just doesn't stop”

years saw boost and fuel limited, and naturally aspirated engines reintroduced. Turbos were banned for the 1989 season. Arnoux retired at the end of that year, with only his first and last ever seasons spent in non-turbo cars. 'It was a technologically interesting time, but if we had kept going like this we would have had engines with 2,000hp.'

I ask him if he thinks that would have been a bad thing. 'At the end of the turbo era I was told I had been closer to 1,500hp in qualifying. That was

enough. Nobody who ever got to drive one of those cars will forget it. I was lucky enough to test two of Michael Schumacher's Ferraris and although it was still difficult to go fast, the car was better to drive than mine, more comfortable and easier to brake. It was still easy to make a mistake, but I think it was easier to make a mistake in mine.

'Michael tested one of mine at Fiorano. He didn't just do 10 laps: he stayed out there for hours, and when he finally got out, he said, "Whoever raced those cars back then was completely crazy." Well, there were some big characters in F1 in my time. But the cars were the biggest characters of all.'

And the California T? Arnoux grins. The car's sublime ease of use and powerful aspirated engine has clearly found a new fan. Is it better than that old F40 of his? 'Oh, it's totally different. Like night and day. It's really easy to drive. The power comes without a delay. It doesn't stop, and if you lift and then go back on the throttle, it's always there. You only know it's a turbo because it has lots of power and torque. You could easily think it was naturally aspirated. The difference is incredible.'



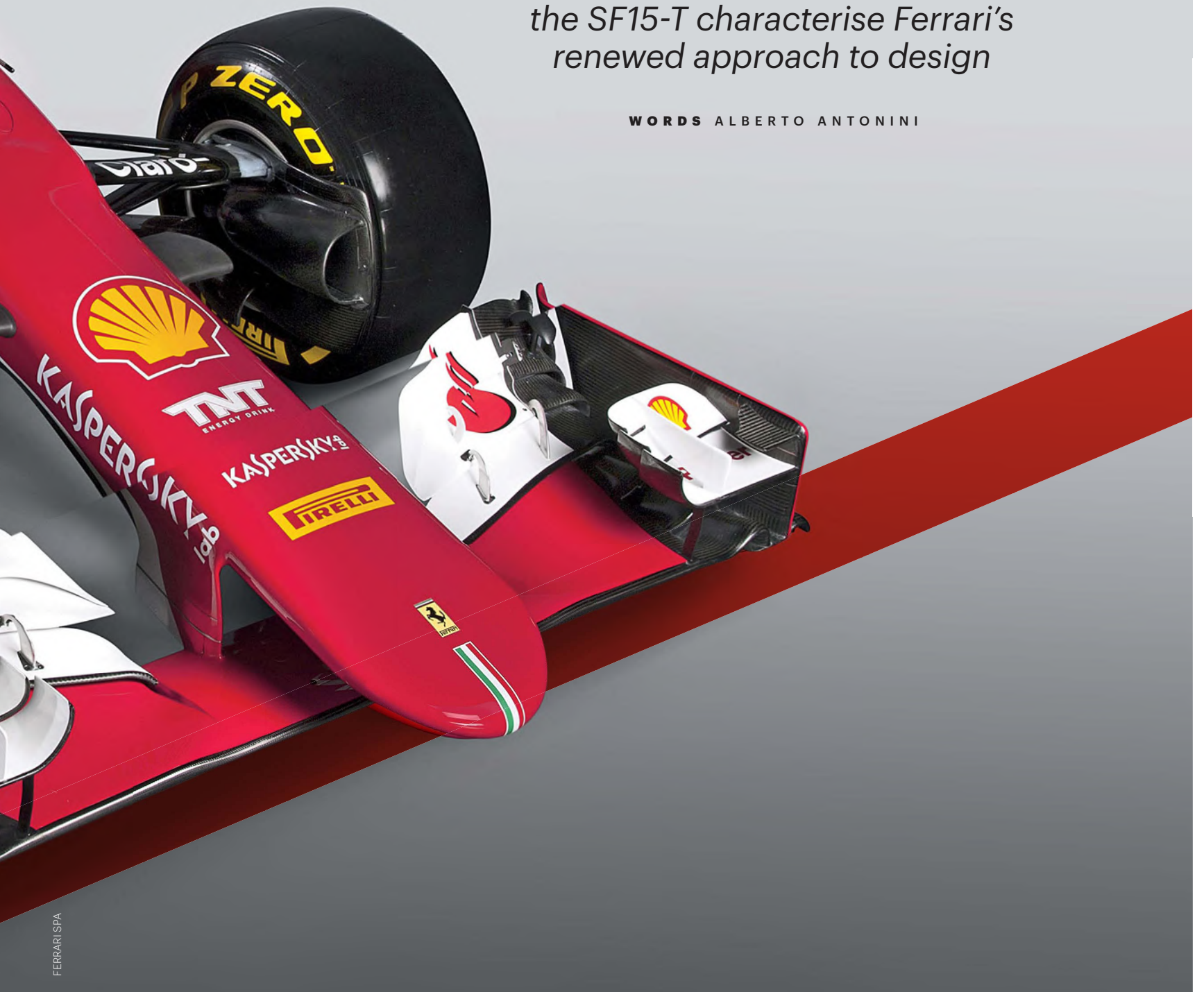


THESE PAGES
the way the SF15-T's new
thinner nose tilts towards
the ground recalls a
particularly successful
and much-loved Ferrari:
the F1 90

FORZA RAGAZZI!

*The intelligent work on the engine,
aerodynamics and overall balance of
the SF15-T characterise Ferrari's
renewed approach to design*

WORDS ALBERTO ANTONINI



Would it be excessive or irreverent to draw comparisons with an opening night at La Scala? Maybe. In fact there are plenty of similarities between a Formula One engine firing up for the first time in the factory and an orchestra warming up. As the great moment approaches, the excited buzz subsides, the hum of the instruments dies away and the machine tools fall silent.

Everyone's eyes focus on the chassis lying on trestles until the machinery comes to life with a start. There's an undeniable pang of apprehension, a nagging fear that it might not go according to plan. Then, as the pistons begin to pump and the turbo whistles gently, the muffled purr of the power unit fills the

assembly hall, maintaining a pre-determined speed until the computer automatically switches it off. Spontaneously, the room erupts into applause.

Of course, this is not the first time this engine has run. It's already been in testing for months. It's even been in action in this body bristling with cables and tubes that will soon become a Ferrari grand prix car. But the fire-up is a comprehensive test, the first time everything has to work together: chassis, power unit, people. This is why so many people have gathered around it, drawn by the magic of the moment. It's the first great appointment of the season, just as the racing is about to begin.

Moments like these really bring into focus how much work has been done, although in reality the work never ends. For many more months to come the engineers will continue to

THESE PAGES

the team managers with the drivers during the presentation of the car at Maranello: Mattia Binotto (Power Unit Director), Esteban Gutiérrez, James Allison (Technical Director), Kimi Räikkönen, Maurizio Arrivabene (Team Principal), Sebastian Vettel, Simone Resta (Chief Designer) and Corrado Lanzo (Production Director)



assemble, disassemble and develop, forever trying to shave off another crucial tenth of a second. This is going to be a journey around the tracks of four continents.

To work most efficiently, you need the best surroundings. When people speak of Ferrari, they always mention the word “atmosphere”. The work environment at the Gestione Sportiva headquarters is light and comfortable. A building as futuristic as an F1 car, it recovers all the energy it consumes with solar panels on the roof and a treatment plant to recycle the heat produced in the test halls. A truly forward-looking place.

Then there’s the atmosphere within the team. For Scuderia Ferrari, 2015 is an important year that represents a turning point. Many things have already changed and will continue to evolve under the management of Arrivabene. Or Maurizio, as he

prefers to be known – so that’s what everyone calls him. The first time they saw him was in December, when he visited the facility where sections of the 666 racing car, now known as the SF15-T, were being put together. ‘In those units,’ he says ‘I never heard *Jingle Bells* at Christmas, but instead the music of the engines in the test hall, and the sound of machine tools.’ Intrigued by his refreshingly informal approach to the job, a foreign journalist asked the GES’s Managing Director and Team Principal about his working philosophy. ‘My philosophy of work is: work, work, work – as I have always done.’ And what about the difficulties he knew he would face? ‘This is a challenge. But I like challenges.’

Needless to say, he was in the front row when the engine was fired up. ‘I’m learning new things here, but I have decades of experience in F1 from the sponsors’ side, and I know that we

“Moments like these really bring into focus how much work has been done”



have to work as a team, all pulling in the same direction, without anyone trying to plough their own furrow.'

Building a team, re-creating an atmosphere in which everyone, independently of their role, feels part of a greater whole. Are these just words? Not at all. The atmosphere has palpably changed. You only have to see the way everyone in the Scuderia greets newcomers, be they drivers or (as in my case) those who have spent 20 years on the other side of the pit wall, trying to unravel its many secrets. Just a few simple words: 'Welcome. Now you're one of us.'

Now it's up to the newbies to show they are worthy of that red uniform. Sebastian Vettel might not have expected this. Before his four World Championship triumphs, the young German had already worked in Italy, winning with Scuderia Ferrari engines. However, every time he's at Maranello, he looks around him with wonder and amusement. Between the technical briefing and a session in a simulator, he sits at the wheel of the FXX-K, like a boy with a new toy.

As he wanders around the various units he chats in the Italian he learned during his years at Toro Rosso. 'I'm making progress. I understand pretty well, but I can't speak fluently. I'm missing too many words.' For him, the Scuderia is, 'something magical. It would have been wonderful to have met Enzo Ferrari in person, but unfortunately of course I came here too late. But we can all see what he's left behind.'

Also fundamental for him (if a less sacred topic) is the lunch break. Probably not a classic Italian dish of steaming pasta, though. From the way he moves, even out of his usual racing get-up, he gives the impression of burning more calories than a locomotive. 'I'm getting used to a different atmosphere, but every time I come to Maranello I feel the same excitement.'

And what about Räikkönen? 'Kimi's smiling: that's the real scoop.' This comes from Maurizio Arrivabene himself, who says of the Finn: 'I've known him for such a long time. He's someone you can easily be friends with.' Räikkönen has certainly dedicated himself to this early season with the spirit of a driver who has rediscovered his old enthusiasm for the sport. When you get to know him a little, you realise that his reputation for being "the Iceman" is actually totally unjustified. When he's not in front of a microphone he speaks in a higher tone of voice and when relaxed he's even ready to chat.

This calm demeanour is just what makes him different from the Kimi of a year ago, when he was struggling with a car he found awkward to drive because he didn't feel like it was his own: 'I know we've done much better work over the winter.' All he has ever really asked for is no distractions, no baffling array of choices to make.

There are new faces in various roles at the team. Alongside the calm *modus operandi* of the Technical Director (and passionate cyclist), James Allison, are Chief Designer Simone Resta and the

“Every time
I come to
Maranello
I feel the same
excitement”

THESE PAGES

the SF15-T's aggressive front sports the classic Italian tricolore that always accompanies the Ferrari single-seater. Note the immensely intricate design of the front wing; opposite, scenes from pre-season testing, which saw the Scuderia in optimistic mood







THESE PAGES
the SF15-T during its first tests in Spain and, right, the rear of the car, showing its narrow flanks and the aerodynamic ground effect, the result of meticulous development work

Power Unit Director Mattia Binotto, who both work with a brisk efficiency, reserve driver Esteban Gutiérrez (full of understated geniality) and the calm, quiet Jean-Éric Vergne, whose excellent grand prix experience will prove invaluable in the simulator.

The 2015 Scuderia is decidedly not a Ferrari made up of stars and clashing egos. To watch them all eating lunch together you'd have trouble distinguishing the youngest mechanic from the most experienced senior manager.

The result of all their work is the SF15-T. The "S" at the beginning stands for Scuderia, which only serves to underline the importance of teamwork in its conception. It's 'beautiful and sexy,' just as Arrivabene defined it, despite knowing full well that aesthetics count for little in F1. The unquestionable harmony of line reveals a deep understanding and mastery of the latest regulations. In particular, the 2015 rules' lightly modified structural measurement requirements have dictated the form of the nose: stretched-out and slender.

However, Allison and Resta point out that they were able to sculpt the rear to create air ducts that are vital when it comes to recovering downforce. The innovations continue under the external structure, where there are very few similarities with last year's car. The engine and its hybrid components, the design of the cooling system, the structure of the gearbox and suspension (which maintain the outline and front traction, but with some considerable modifications to the geometrical shape), the aero inlets of the brakes – everything on the car has been approached from a completely new perspective.

The result is not necessarily revolutionary, but it certainly is

innovative. There's undeniable progress in the "packaging" – always an important buzzword in modern F1 design. By fitting the internal components in the very narrow spaces available in a single-seater, the team have already succeeded in overcoming one of their first major challenges.

With his ambitions set high for a successful season ahead, Arrivabene sums up the new Scuderia: 'When we reorganised everything, with great work from Allison, Resta, Binotto and everybody else, I could feel a different spirit.' Maybe spirit isn't everything in F1, but it certainly puts you on the right road.

SF15-T

SPECIFICATION

- ▶ **Engine type** - V6, 90°
- ▶ **Total displacement** - 1.6 litres
- ▶ **MGU-H maximum revs** - 125,000rpm
- ▶ **Maximum revs** - 15,000rpm
- ▶ **Turbocharging** - single turbo
- ▶ **Chassis** - carbon fibre and honeycomb composite
- ▶ **Weight (with water, lubricant and driver)** - 702kg
- ▶ **Gears** - eight, plus reverse

“The 2015 Scuderia is not a Ferrari made up of stars and clashing egos”



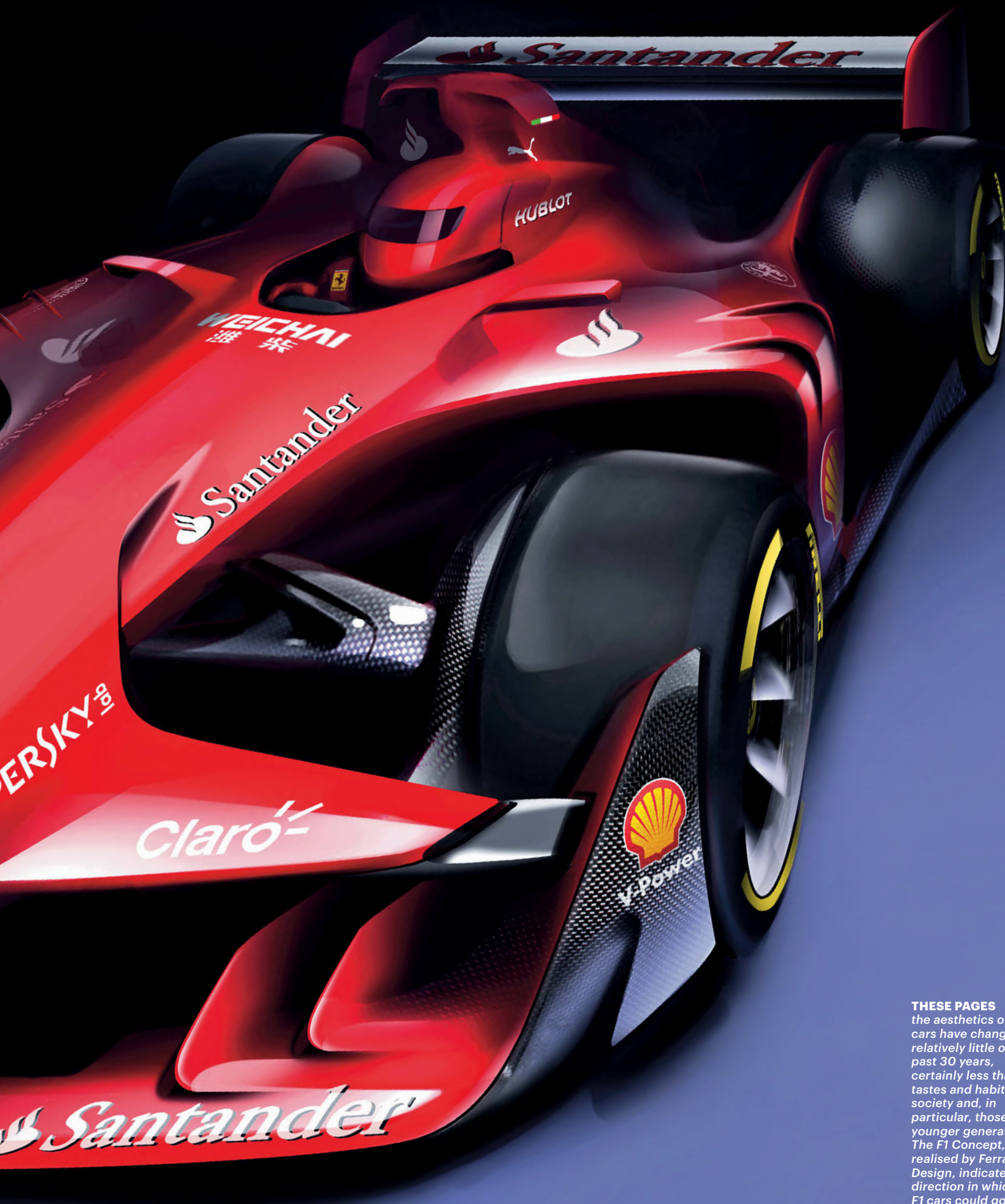
FORMULA FUTURE

Sometimes a little stimulus is needed to get things moving. Regulations permitting, who wouldn't want to see a Formula One Ferrari like this?

WORDS ANTONIO GHINI



FERRARI SPA



THESE PAGES
the aesthetics of F1 cars have changed relatively little over the past 30 years, certainly less than the tastes and habits of society and, in particular, those of the younger generation. The F1 Concept, realised by Ferrari Design, indicates one direction in which F1 cars could go



THESE PAGES

despite the apparently radical design changes, which give the F1 Concept an air of "contemporary elegance", it adheres substantially to the current, somewhat restrictive, regulations

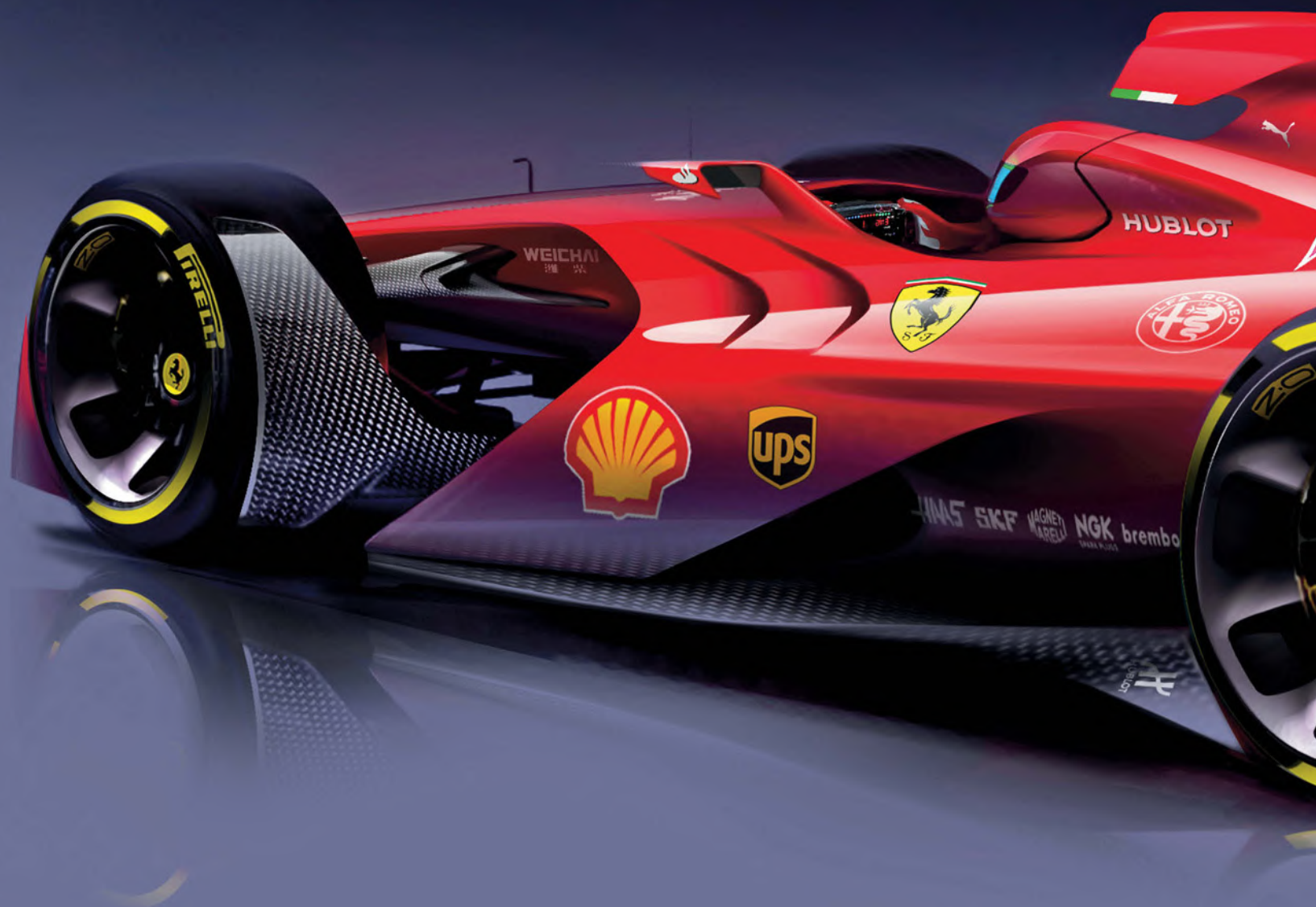
Honestly, we weren't really all that surprised by some of the comments made by James Allison during his interview in the 2014 Yearbook. While discussing a number of car developments in Formula One, the Scuderia Technical Director suggested that "in order to attract new generations to grands prix, I believe the cars should be made to look much more similar to the ones you see today in video games or science fiction films."

Nor were we taken aback that Allison was saying something apparently at odds with the sport's current framework, given that strict regulations oblige teams to create cars that are essentially

very similar, not just to their rivals, but to their predecessors as well. An F1 car of today is not so different from one of 1990 or 2000.

Maurizio Arrivabene's arrival as Team Principal has clearly given fresh impetus when it comes to thinking differently and looking to the immediate future. Arrivabene is a renowned and expert manager but, above all, he's a fan and one perfectly in tune with what other fans want.

And so now, three months or so after that Yearbook interview, the Ferrari Design team have thrown down a spectacular gauntlet. The concept shown on these pages has two particular merits. First, the car is so much more attractive, full of the kind of contemporary elegance that current F1 cars so notably lack. Secondly, the car generally



adheres to current regulations. The driver isn't in a fighter jet-style cockpit bubble; the wheels haven't been streamlined; the aerodynamics haven't undergone any substantial modifications.

A new exhibition has just opened at the Museo Ferrari, Maranello, called *Ferrari: Genius and Secrets*. It includes a section devoted to similar concepts from times past that prompted innovation in design and performance. It features cars like the remarkably prescient Sigma safety study, which was created by Pininfarina in 1969 and based on a Ferrari chassis, and the LF1, which was presented by Leonardo Fioravanti at Geneva in 2009.

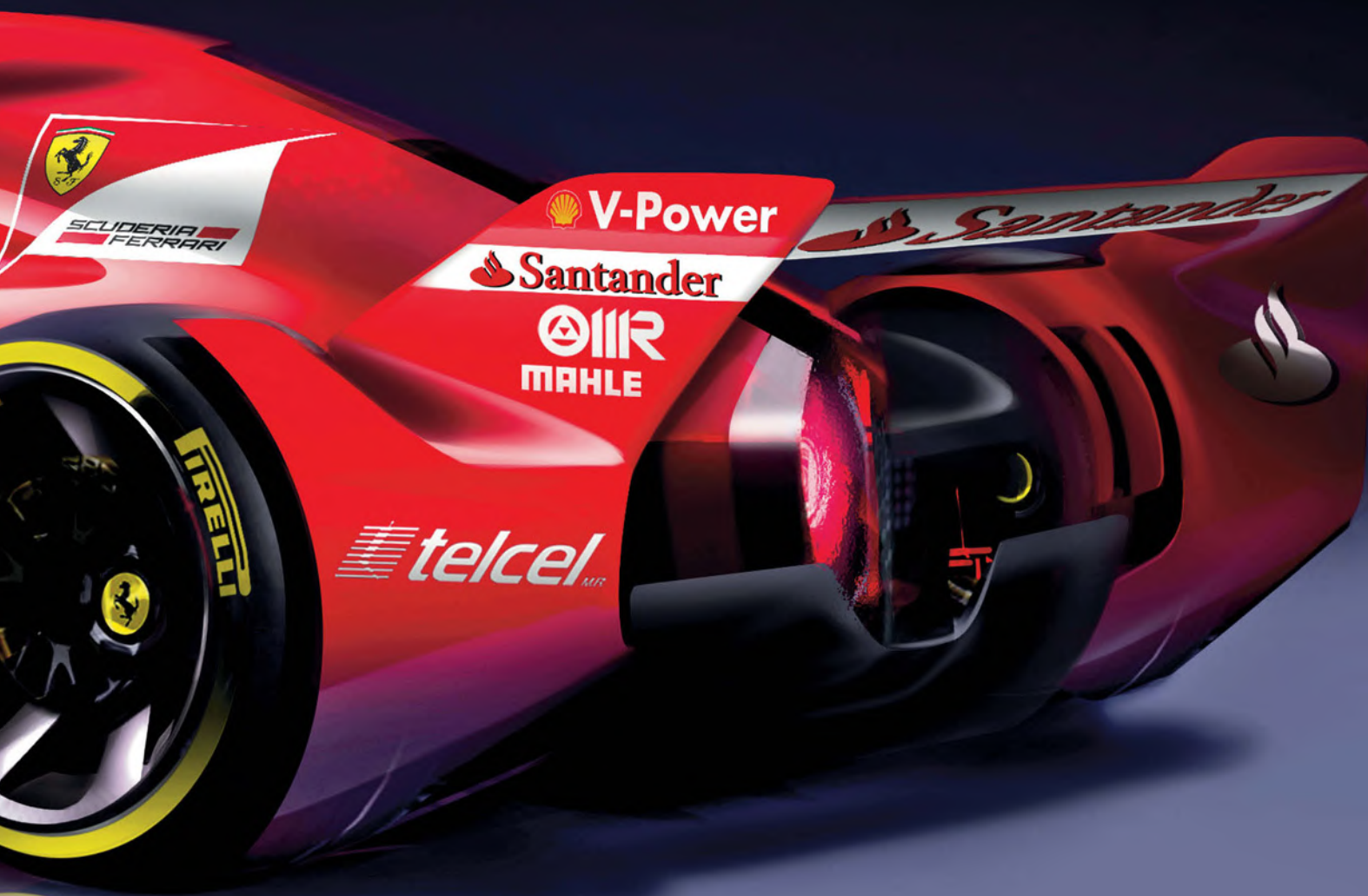
Partly influenced by the cars racing in Formula Indy, Fioravanti's project aimed to eliminate the turbulence caused by the brutally efficient spoilers

used on F1 models. Such a reduction would theoretically make overtaking in F1 much easier.

Technical data must also guide creativity. Today's races are fine spectacles, but would undoubtedly become even more compelling if racing cars, as well as looking great, were able to compete in equal conditions, without needing to resort to gimmicks like the DRS moveable wing, which is activated when the car behind comes within a second of the car in front.

It's just the sort of thing that a careful study of new regulations (which are open to a degree of creativity, but are also careful to offer parity, in particular when it comes to tyres and braking) could happily eliminate. Until then, the Ferrari F1 concept brings the debate thrillingly to life.

“Arrivabene is a renowned and expert manager but, above all, he's a huge fan”





VETTEL VS THE FXX-K

What better way to introduce the new Ferrari F1 driver Sebastian Vettel to the world of the Prancing Horse than a test drive of the blisteringly fast FXX-K at Fiorano?

WORDS ANTONIO GHINI
PHOTOGRAPHY CALLO

THESE PAGES
Sebastian Vettel at the wheel of the FXX-K during a special test drive at Fiorano for The Official Ferrari Magazine



“Vettel arrived at Fiorano with a keen sense of excitement”

There are moments when you realise that you are a witness to history. In this case, the history of Ferrari. This is truly important, when you consider that the cars created at Maranello, over and above their celebrated technology and style, contain the memories of myriad events, famous victories and protagonists that no other manufacturer could hope to match.

When Sebastian Vettel arrived at the Fiorano circuit on 27 January, fresh from testing the nearly completed SF15-T, he had the manner of someone not yet familiar with his new surroundings. Somewhat inevitably, my thoughts returned to the times when two other World Champions, Michael Schumacher and Fernando Alonso, made their first appearances in Ferrari red.

Vettel was there to test out the new FXX-K, the LaFerrari track model. Schumacher's first drive at the wheel of a Prancing Horse racing car was in the 1995 V12. Alonso's featured in issue eight of this Magazine, in the 2010 Scaglietti.

These three seemingly very different men, each with his own history, yet sharing the hope of

claiming his next Drivers Title while wearing Ferrari red, were surprisingly alike. As an eyewitness to these three events, I can vouch that, for each of them, an obvious excitement was the overriding emotion.

It was the excitement of being at Maranello itself, of the nearby house where Enzo Ferrari's original office can still be found but, above all, of the excitement of sitting behind the wheel of a Ferrari and then taking it out on to the fabled track where so many drivers (among them legends such as Niki Lauda, Jody Scheckter, Alain Prost and Nigel Mansell) wrote part of the Scuderia's history.

Schumacher, who had an air of someone always in control, though with a sensitive heart and, at times, an almost childlike fragility, hidden away behind the armour of a hard man, arrived at Fiorano with Jean Todt. The 412 T2, the last 12-cylinder Formula One Ferrari, was ready in the pits, surrounded by mechanics and technicians.

Schumacher was already aware of the car, having driven against it in competition the previous season. The German had seen the Ferrari win just once, at Hockenheim, when he had to let it pass after his Benetton's engine failed. However,





THESE PAGES
Vettel's telling
smile at the end
of the test drive.
His comments
were unequivocal:
a fantastic car!



driving it proved to be a true revelation: 'How have you not managed to win more often with an engine like this?' he asked after a few laps.

In the improvised press conference room set up in the Museo Ferrari, journalists from all over the world were waiting patiently for him to give his first impressions. However, Schumacher wasn't available. He didn't want to get out of the car. And the bemused German asked why he had to drive a new 10-cylinder car the following season...

It was different for Alonso. The F1 car that was waiting for him was competitive and the Spaniard, full of his usual confidence and knowing full well that he was unbeatable, was delighted to have joined a great team and was certain that he could dominate more than one World Championship.

Smiling and more than happy to shake hands or pose for a photograph with anyone who asked, Alonso too was deeply respectful to his new

surroundings, fascinated by the timeless air of Fiorano. His story with the Prancing Horse was to prove somewhat different from Schumacher's; two World Championships eluded him in absurd fashion during the last race of the season, before an agonising farewell to make way for his closest and keenest rival, Sebastian Vettel.

For Vettel, as it had been for the others, the track's asphalt was dry. Throughout the morning there had been a chilly winter sun. Then, in the early afternoon, just at the moment when he arrived at the track, the sky began to cloud over and the temperature dropped to six degrees centigrade; certainly not the best for the tyres.

Waiting for him, along with the technicians, was the engineer Marco Fainello, who has played a huge part in the creation of the FXX-K project, and test driver Raffaele De Simone. Vettel's expression was a mixture of admiration and surprise. The new

car is impressive, beautiful in its Ferrari Design livery, with a number of important aerodynamic details marking it out from the road model.

Vettel didn't speak; he looked, and looked again, at the car. He walked around it, inspecting the tyres intently. 'They're slicks,' he said, before suddenly becoming serious. There it was, that face, full of concentration, which motor racing fans around the world have come to recognise. He turned to Fainello and De Simone, asking a series of questions about the use of KERS, position of the manettino, the weight, the fuel mix and power.

'Over 1,000 horsepower?' Vettel's response was one of total surprise when told of the combined power output of the aspirated V12, together with the output from the batteries transmitted via KERS. De Simone asked him if he had driven the road model before. No, came the reply, only the F40 he has in his garage. 'A very demanding car,





THESE PAGES
a few moments from the test, during which Vettel had the support of engineer Marco Fainello and test driver Raffaele De Simone. Even on a cold day, the tyres quickly warmed up and performed well



“Over 1,000 horsepower?”
Vettel’s response was one of total surprise”



that one,' Vettel remarked, adding, 'It belonged to [opera singer Luciano] Pavarotti.'

The young German then mischievously wondered how it was that the famously larger than life singer could get himself in and out of the car, considering the size of the seat and doorsill.

Vettel is already on board when he realises he hasn't brought his helmet. A GT helmet is swiftly found for him. It's fine. He sets off. First a couple of laps for the photos, then the FXX-K is unleashed. The times start to come down by between half a second and a second per lap. Fainello observes on the monitor 1 minute 18, then 17, then 16. The next lap the time is higher.

As Vettel later explained, 'I switched off the electronic controls, I was in danger of spinning. I mean, I did a half-spin but it was easy to get it back under control.' It was as if he never wanted to stop. A mechanic asked a colleague how much fuel they put in the tank, not unreasonably given the way things were going. But the following lap Vettel slowed down and, like the expert professional he is, cooled the brakes before coming back in.

Vettel was like a kid at Christmas when he got out of the car. 'It's incredibly precise,' he declared. 'When you're driving it seems small, then you look in the mirror and you realise that right behind you there's this enormous car! The acceleration's incredible and the sound - vroom! - it's fantastic!' The team showed him the telemetry. He looked carefully, noting how the tyres warmed up quickly (which is down to sheer skill: a normal driver would need much greater effort), remarking that he didn't notice any great difference between having the anti-lock brake system on or not.

As for road-holding and driveability, De Simone and Fainello explained how electronics employed in F1 in recent years have been used in this model. They set great store by Vettel's comments and suggested organising another, more in-depth test session. For Vettel it's an invitation to have fun, one he accepted enthusiastically.

'This time I'd like to bring my father along too,' the German enthused. 'Not to take him on board, of course, just so he can watch.' The team loved the idea and said that Vettel senior would be welcome to join his son on board for a few laps. Vettel smiled, knowing how much his father loves Ferraris and how happy he is about Sebastian's decision to come to Maranello. We'll see them together soon at Fiorano, with the FXX-K, we can be sure of that. After all, true passion doesn't lie.

THESE PAGES

Vettel was in impressive form during the test drive: his time improved by one second per lap. He also tested the FXX-K without the car's electronic assistance



FERRARI **FXXK**

ENGINE + SPECIFICATION

- ▶ Engine type - V12, with electric drivetrain
- ▶ Total displacement - 6.3 litres
- ▶ Maximum power - 1,050cv (1,021hp)
- ▶ Maximum torque - 900 Nm (664 ft lb)
- ▶ Maximum revs - 9,250rpm
- ▶ Electric power output - 140Kw (190cv)
- ▶ Maximum speed - 349km/h
- ▶ 0-100km/h - 2.8 seconds approximately
- ▶ Fiorano lap time - 1 minute 14 seconds



In Brief

▶ Vettel has always had a strong bond with Ferrari and, together with Michael Schumacher, the Scuderia was a major influence on his early career. His first F1 victory, in 2008, was at Monza, in a Toro Rosso fitted with an engine created at Maranello

▶ Changing teams for a professional driver is like changing worlds. Vettel at Maranello is full of the kind of spontaneous joy you wouldn't expect from a four-time champion. This positive attitude can only help the team in their quest for points this season

▶ Vettel is close friends with Kimi Räikkönen. The pair regularly play games of badminton together. These may get quite heated as the season develops...

▶ Vettel is a huge music fan, The Beatles are his favourite band. Among his most treasured possessions is a Hofner bass guitar previously owned by Sir Paul McCartney



NEW MODEL



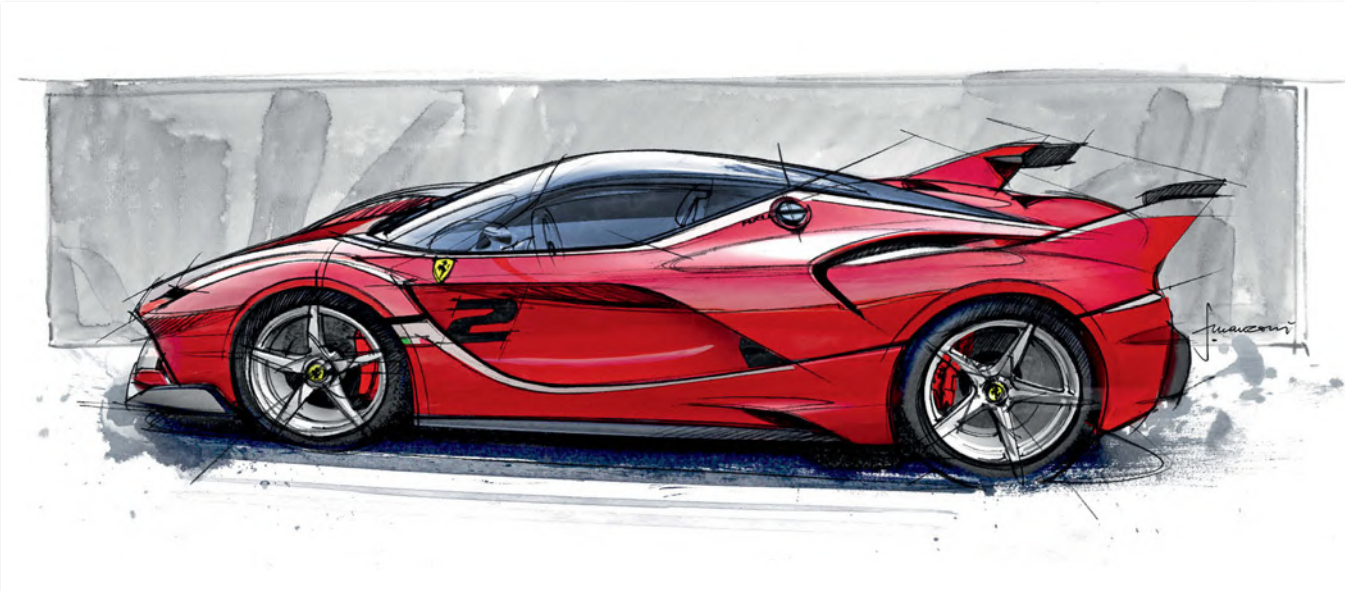


BUILDING THE PERFECT BEAST

Form follows function. In a car with the exceptional performance and aerodynamic properties of the Ferrari FXX-K, this mantra holds true. But there's still scope for beauty, as Ferrari's Design Director Flavio Manzoni explains

WORDS JASON BARLOW





The man who creates an automobile is closer to an artist than a technician,' the late Sergio Pininfarina once noted. Sergio had been present when Enzo Ferrari and his father Battista "Pinin" Farina held their famous summit over lunch in a restaurant in Tortona in 1951, neutral territory for the two towering egos. 'What I wanted for my cars was character,' Enzo later mused. 'It was obvious [Pininfarina] was looking for a well-known and beautiful car to dress up, I for a high-class couturier who could adorn my car as it deserved.'

Thus began, arguably, the definitive creative partnership in automotive history. As the wealthy threw off the last vestiges of post-war austerity, conspicuous consumption was no longer *de trop*. Enzo obliged: his Company's magnificent 12-cylinder engines were the perfect foil for Pininfarina's aesthetic manifesto. More than that, it was a lucrative revenue stream with which to fund his deepening motorsport ambitions. This was the golden era for car design.

In 2015, things are very different and rather more complicated. Ferrari still stimulates and responds to its clients' demands with a sensitivity not so far removed from the *carrozziere* era, but its road cars are constrained by complex legislative demands. The FXX-K, the latest jewel in Ferrari's Corse

**“I'm
always
critical
in my
job and
usually see
things to
improve”**

Clienti programme, expediently evades them by being a track-only car, enabling it to be as extreme an example of the motor car as anyone has ever attempted. It has 1,036hp, and can generate twice the aerodynamic downforce of the already monumental LaFerrari to which it is related. What kind of Ferrari model is this? And where does it fit in the scheme of things? On the face of it, surely artistry – as Sergio Pininfarina posited it – is a redundant ideology?

Defending that artisanship is one of the many challenges faced by Flavio Manzoni and his excellent team at Ferrari Design. His response is robust and unequivocal. 'Aerodynamics is a huge opportunity for designers,' Manzoni insists. 'If you can understand it, then you can create something truly new.'

The FXX-K is the third major instalment in Ferrari's FXX programme, which celebrates its 10th anniversary this year. In its original form, 29 of the Company's most dedicated clients not only enjoyed track days at some of the world's best circuits, they were also invited to evaluate new technology as it emerged. The 599XX arrived in 2010 (*TOFM*, issue eight), pushing Ferrari's Berlinetta form to mind-boggling levels of performance and aero efficiency. Crucially, an XX iteration was not a consideration when these cars were conceived, so some visual disharmony was inevitable as they sprouted wings and other appendages. This time, however, the design team was ready.



THESE PAGES perfection is always the ultimate goal for Flavio Manzoni and the Ferrari Design team. Intensive research examines every detail to achieve this. Specifically for the optimal driving position, which features adjustable pedals and steering wheel but a fixed seat, as it is in a Formula One car

'I was aware it was likely to come, and I was waiting for it,' Manzoni admits, his voice tinged with a hint of diplomacy. 'I thought the LaFerrari was ready to be interpreted in a more radical way. I'm always very critical in my job, and usually I only see the things that could be improved. I am never truly satisfied.'

This sort of relentless self-examination is not unusual among the most acclaimed designers and engineers (the late Steve Jobs, for example, pursued a pathological quest for perfection). Nevertheless, it's fascinating to picture Manzoni at work on the LaFerrari – with its carbon monocoque, hybrid V12 power unit and almost limitless technological remit – already planning the next move. If the FXX and 599XX had an improvisational quality, he was determined for the FXX-K to be more harmonious.

No mean feat, given its specification. The internally combusting 6.3-litre V12 now produces 848hp (up from 789hp) at a remarkable 9,200rpm, the electric part of the equation adding 187hp. The V12 has new camshafts, redesigned intake manifolds, and the exhaust system doesn't have silencers. Four new manettino settings ("Qualify", "Long Run", "Manual Boost" and "Fast Charge") harness both power sources to optimise performance over short or longer periods. An additional five-position manettino governs the E-diff, traction control and Side Slip Angle Control system, though with all that power and bespoke Pirelli slick rubber this is not a car to take liberties with.

Above all that is the FXX-K's aero package. This is where Ferrari's F1 learning and a decade of FXX development really pays off. The front splitter sits 30mm closer to the ground and end plates and vertical fins channel air along the side of the car. Fins on the side skirts promote improved airflow over the rear wheels. At the rear is the car's signature feature: a pair of unconventionally truncated rear spoilers that work in tandem with the LaFerrari's ingenious active rear spoiler. In low drag mode, the FXX-K has double the downforce of its sister car; when it's running more wing, it generates 30 per cent more. This is such an aggressively engineered car one imagines that aesthetics really don't get much of a look in.

Not so, according to Manzoni. 'This is my favourite Ferrari of the past five years,' he says emphatically. 'It's very complex, but at the same time very pure. It's exactly how I wanted it to be. The engineering effort on this car is considerable, but there was a lot of room to transform it into a beauty by working very closely with the aerodynamicists.'

'We discussed solutions on a daily basis. The co-operation was so great we found many promising and inspiring ideas for the project. The more we could process these ideas, the more we got closer to the final shape of the car. What I say to my team is always the same: if you can learn and understand how a device works, then you can interpret it in a very organic way through



Ferrari **D**esign



THESE PAGES
gathered around Flavio Manzoni, the Ferrari Design team stands proudly next to the completed FXX-K, the latest remarkable instalment in the Company's celebrated FXX programme

the overall design of the car. Only at Ferrari could you ever hope to achieve this degree of synergy.'

That abbreviated, instantly iconic rear spoiler is typical of the unique collaborative process. 'This was one of the nice surprises, from talking with the aerodynamicists,' Manzoni says. 'Remember the two small spoilers at the rear of the FXX? They became sort of famous, and we didn't really want to repeat them, we wanted something new. The aero guys said that they didn't really need a double spoiler, so we began considering two smaller spoilers cantilevered on a fin. The fins are great for maximising the downforce on the active rear spoiler when it is open. The fins on either side work like boundaries, almost like a wall, and they keep the air flow concentrated on the right path.'

You can't argue with physics, but the FXX-K project still left plenty of scope for what might be considered more classical design flourishes. Take the face of the car, for example. Ferraris have always been wonderfully expressive, from the gleaming

chrome of the early cars to the Daytona and 512 BB's Plexiglas modernism, through to the pop-up lamps that were all the rage in the late 1970s. Manzoni laughs when I mention this.

'During the development of the LaFerrari, I wanted to change the archetype. The FXX-K has been the perfect opportunity to revisit the lights, the expression is totally different,' he notes. 'The FXX-K has very small, very expressive headlights, like closed eyes. They are very important to create a look that is animalistic and futuristic at the same time. This is a track car, so it gave us the prospect of reimagining the car's graphic elements, particularly with the lights. And at the rear, too.'

You can see the Ferrari design team's work-in-progress elsewhere on these pages. It's a privileged glimpse behind the curtain. It's also proof that the FXX-K sits at the intersection between art and high technology, as a statement in itself but also as a car that 40 immensely lucky Ferrari clients will soon be enjoying on some of the world's best racing circuits.



TIME MACHINE

One of the most important cars in the history of Enzo Ferrari as a driver, the Alfa Romeo G1 was found in Australia and restored by enthusiastic collector Tony Shooshani

WORDS ANTONIO GHINI
PHOTOGRAPHY ALESSANDRO BARTELETTI





THESE PAGES
a hugely symbolic image:
Piero Ferrari, son of Enzo,
in the entrance hall of
the Museo Enzo Ferrari, Modena,
under a photograph of his father
at the wheel of the same car,
the 1921 Alfa Romeo G1





Finding yourself in front of the real thing, with its deep red colourings tarnished by age, is truly a special moment. This is a car you've seen so many times, with a resolute Enzo Ferrari at the wheel, readying himself to do battle in the 1920 edition of the Targa Florio (where he would eventually finish in second place overall).

Although it's an open-top car, the Alfa Romeo G1, almost six metres long and two metres high, prompts thoughts of various other historically important means of transport and communication. Lindbergh's *Spirit of St Louis*, which made the very first transatlantic solo flight, the Apollo 11's lunar-landing module – the aptly named *Columbia* – or one of Alexander Graham Bell's first telephones, which introduced us to the modern world.

The big Alfa sits proudly in the entrance hall of Modena's Museo Enzo Ferrari, that unmissable stop for any lover of Ferrari and its extraordinary history. There, right beneath the huge picture of Enzo sat behind the wheel. Asking Piero, Enzo's son, to make himself comfortable in the G1 is a way of tracing a long red line that stretches for nearly 100 years and shows how the name of one man became the strongest brand in the world.

“The story of the Prancing Horse begins with this very car”

The Atlantic crossing, the space programme and telephone have exploited scientific progress in ways we are all familiar with. However, Ferrari has gone further. Not only has it often led the way in implementing new technologies when it comes to the development of the automobile, it has done so with a true, enduring passion. There is not an aeroplane, spaceship or smartphone that can deliver the same emotion as a Ferrari.

The story of the Prancing Horse began with this very car, this Alfa Romeo G1, the first Alfa of the young Enzo. After his racing debut with CRM, the then 22-year-old would unite his own life as a driver, and subsequently as the spirit of Scuderia Ferrari, to Alfa Romeo. Indeed, after watching José Froilán González claim Ferrari's first official grand prix win at Silverstone, on 14 July 1951, he famously remarked, 'I killed my mother today...'

And, just days before his father's death in the summer of 1988, Piero reveals that, while following a grand prix on television, Enzo asked him, 'What position are the Alfa Romeos in?' The Milanese cars hadn't, of course, taken part in a Formula One race as a constructor for more than 40 years. Clearly, Enzo had never forgotten the car that had written his first pages of success as a driver and businessman.

THESE PAGES
right, Tony Shooshani in the Alfa Romeo G1 at the 2014 1,000 Miglia. Above, the car's restoration was so detailed that even the paintwork is the same as it would have been at the end of a race



1000
MIGLIA

ALBONE

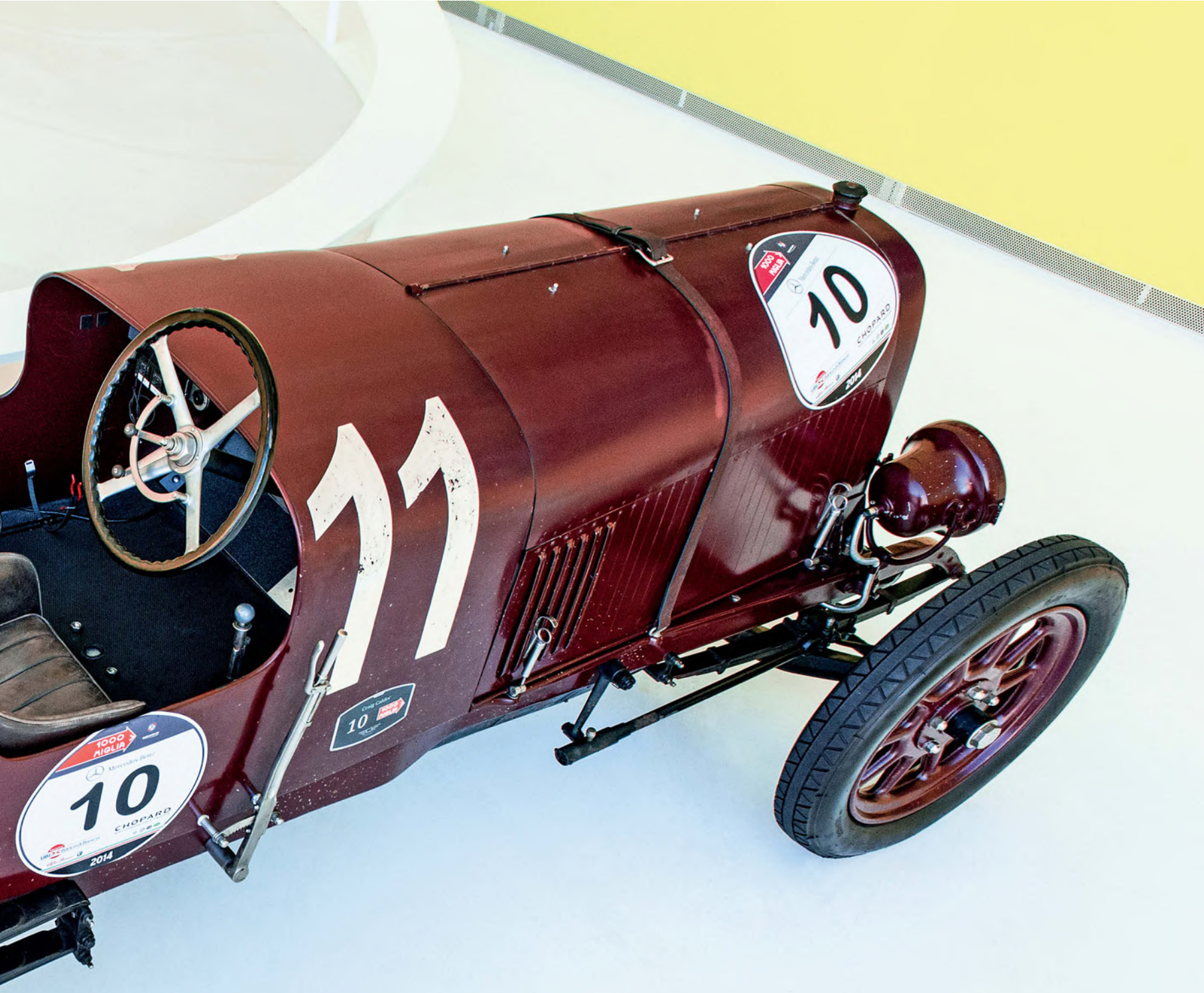
1000
MIGLIA



Mercedes-Benz







When you find yourself in the presence of a car both rare and historically important, you immediately want to know who is responsible for preserving this great jewel. The Alfa G1, chassis number 6018, belongs to Tony Shooshani, a Los Angeles-based businessman of Iranian origin.

A Ferrari enthusiast from his earliest years, Shooshani was already the owner of a 328 GTS when, as a 22-year-old, he joined his father working at a real estate agency that he now owns. Shooshani's great love of Ferrari has taken him from customer to collector, from collector to driver in 2011 with the 599XX in Corse Clienti, and again from enthusiast to Maranello historian.

This partly explains how an Alfa 6 C, in which he will compete in the 2015 1,000 Miglia, arrived in Shooshani's garage-museum and then, as if by magic, the G1 was found. 'It was all very quick,' he says. 'I was in Valencia, on the track with my 599XX, when Craig Calder called me from Los Angeles to say that Enzo's first Alfa, the only one in the world, was on sale in Australia. One of 52 built, modified but original. I decided on the spot to buy it. Then

we set about doing all the historical research on the model. We found photos and documents before starting the restoration.'

The car standing in front of the one with Enzo Ferrari at the wheel is nearly identical. Every detail was considered in the course of restoration; even the condition of the paintwork, which has exactly the same appearance as at the end of the race:

slightly opaque and bearing the marks of the long drive. Everything is perfect, but for one feature that immediately catches the eye: it has the number 11 rather than the 14 that marked out the young Enzo's car.

'That's true, it was my choice: 11 is the number of my XX,' explains Shooshani. 'I wanted to reproduce it.' A minor offence (and one that we hope will be atoned for by putting on

Enzo's real number very soon). It's hard to criticise a man who has brought such an important model back to life, a car that would have otherwise been lost to history.

How did an Alfa from the turn of the last century end up in Australia? Shooshani explains that these types of models, with engine capacities of over six litres and terrifying fuel

“This model could have been lost to history”

THESE PAGES

Shooshani's restoration of Enzo Ferrari's G1 is perfect, but for one key difference. The car has the number 11 on its bodywork, not Enzo's famous number 14. With this image one can fully grasp the car's truly magnificent dimensions







THESE PAGES opposite, the penetrating gaze of Piero Ferrari, whose eyes are extraordinarily similar to those of his celebrated father. Piero was intrigued by the outsized steering wheel and combination of levers and pedals, which must have made racing on the old and difficult tracks even more challenging. Above, left, the G1's owner Shooshani with his Ferrari 599XX Evoluzione, right, pictured with his family collecting his Ferrari Sergio, in its distinctive "Lolo" blue, named after his youngest daughter

consumption, were a tough sell in Europe. So it was that a number of G1s ended up on the other side of the world, shipped out to customers who, blessed with such wide-open spaces, were a little less concerned than their European counterparts about fuel consumption.

While this may be debatable, clearly a very clever salesman found a rich Australian market for cars that started to show signs of their relatively primitive technology. There were only rear brakes, and gear changing was a tough task. And then there was the steering wheel, which required truly extraordinary muscle power.

'I competed in the 2014 edition of the 1,000 Miglia in this car,' says a proud Shooshani, 'and it was thrilling. I was honoured by the recognition the large crowds gave this car, appreciating its origins. I'd already experienced great delight after winning my class at Pebble Beach 2013, but the 1,000 Miglia really is something unforgettable.'

Did he have any problems? After all, 1,600km in this car can be quite a challenge. Yes, Enzo Ferrari did indeed drive for eight hours and 35 minutes to take second place in the Florio, but those were different times and with different goals. For Enzo it was the opportunity of a lifetime to achieve a unique success. For Shooshani, the experience was a long journey full of memories. 'We stopped for 40 minutes for a magneto change, then we had a puncture and had to change the wheel, just like in the like old days. Fifteen minutes in total.' With perfect organisation, Shooshani had a support car that carried four mechanics and all the spare parts. However, even if they're old, these cars still boast considerable mechanical solidity.

Back at the Museum, Piero Ferrari examines the two-seater in its every last detail. With an honorary degree in engineering, Piero has always had a love of technology and has had the chance, growing up in the Company, to live through some of the most important moments in the development of the automobile. For all that, even he couldn't quite believe that such basic mechanicals were able to deliver performance levels up to an impressive maximum speed of 160km/h.

Shooshani went to Maranello together with his wife and children to oversee the creation of the seats for his FXX-K, the track version of the LaFerrari. He also collected one of just six Sergio models, this one in "Lolo" blue (Lolo being the nickname of his youngest daughter); a car that will soon be added to his already incredible collection of Ferraris. As well as a few classics, Shooshani has no fewer than five Dinos, but he tends to favour the specials: the 288 GTO, F40, F50, Enzo and LaFerrari.

Indeed, at the Rodeo Drive exhibition to celebrate Ferrari's six decades in North America, all his supercars were on show. 'I love to drive the 288 GTO, which is perhaps my favourite of them all. You become one with the car, driving it creates a special connection with the road. The F50 is very special to drive, too.'

A huge thank you then, Tony, for your wholehearted passion for the Prancing Horse. It's this very passion that made possible the return to Italy of a car that began the Company's unique history. A fascinating and captivating history that now all those who love Ferrari can experience.

“Even now, these cars still boast mechanical solidity”





DISCOVERING THE CALIFORNIA T

The California T is so alluring that one look is all it takes to convince many Chinese clients to make it their first Ferrari. We meet three of them

WORDS MATTHEW BARKER PHOTOGRAPHY KAI HARTMANN



Shanghai is a city that positively overflows with a confident sense of purpose and go-getting swagger. “Buzz” really doesn’t do this place justice. A global media and cultural hub, its residents are used to getting what they want, when they want it. It’s a city where everything from *jiaozi* dumplings to post-modern penthouse suites are appraised with a keen, highly critical eye.

No surprise then that the California T quickly found such a loyal fan base here. And not just in Shanghai, but throughout the whole of China. Talking to a select group of clients, it quickly became clear that the country’s new generation of entrepreneurs sees the Prancing Horse as so much more than a mere eye-catching accessory.

Instead, the California T is a key part of what defines their lifestyles, a marker of a discerning taste and a mindset that goes far beyond property portfolios and bank balances. The car’s understated elegance, assured performance and handling attracts a very particular clientele.

And then, of course, there’s that all-important turbo factor. In a city where environmental concerns remain at the forefront of everyone’s daily thoughts, lower CO₂ emissions and improved fuel consumption are major selling points.

As businessman Xiongmeng Shi explains: ‘I feel that this car is the perfect match for my own personal taste and style. More than that though, it’s very practical, it’s a car I use regularly.’

His thoughts are echoed in those of Miya Li, owner of her own fashion company and studio. ‘The California T is exceptionally comfortable when it comes to urban driving. The extra large space with the 2+2 seater in the back is perfect for travelling with my two-year-old daughter and my dog. It’s my daily drive.’

For entrepreneur Dichang Yu, the car’s celebrated design was the initial pull, but the engine’s green credentials soon proved equally attractive: ‘Yes, I was drawn by its appearance, but the lower fuel consumption and reduced emissions are really important factors for the Chinese market.’

Ferrari’s new turbo technology has truly found a home in this most wonderfully exacting of cities.

THESE PAGES
a trio of California T
clients in Shanghai:
pictured from left,
Miya Li with her young
daughter; Xiongmeng
Shi; Dichang Yu



MIYA LI

Owner, fashion label and studio

“Ferrari feels very vibrant and full of life to me. Every year it comes up with something new”





XIONGMENG SHI

Chairman, Shanghai SBS Zipper Manufacturing Company

“This is my first Ferrari. The test-driving experience amazed me. It’s my dream car”





DICHANG YU

Chairman, Shanghai Hezhi Industrial Company

“The California T’s elegant appearance and exquisite interior first attracted me to the car”





ON CLOUD NINE

Silicon Valley software executive James Ramsey made his name in cloud-based information storage. However, like so many of his ilk, he's in thrall to something both real and exciting: a Ferrari. He tells us why

WORDS MARCO R DELLA CAVA PHOTOGRAPHY JEFF SINGER



THESE PAGES
Ramsey pictured near his ranch home, south of San Francisco. The businessman and his wife take turns in driving their two Ferraris: an FF and a California T



James Ramsey, 42, recently bought a 500-acre ranch overlooking the Pacific Ocean about 45 minutes south of San Francisco. And while the property brings Ramsey and his family many joys – from fence mending at dawn to hikes at dusk – the greatest is perhaps the long and winding driveway that leads to Ramsey’s Nest. A successful internet software executive who has now turned to funding new tech ventures through his investment company, Ramsey took a break from wringing out his latest Ferrari, a new California T, to speak with *The Official Ferrari Magazine*.

The Official Ferrari Magazine: You’ve spent the better part of the last few decades working for pioneering cloud software companies Oracle and NetSuite. It sounds like now it’s time to reap some of the rewards. When did high performance cars first come into your life?

James Ramsey: My ownership started about 10 years ago with a used Maserati coupé. Then I had some [Porsche] 911s for a while, but I missed having an Italian brand. I was visiting my dealer representative a few years ago at Ferrari Silicon Valley when I saw a brand new California almost as I would have ordered it, in colours that seemed like a throwback to the 1960s. The car was Grigio Titanio with a Cuoio interior. The combination was just spot on. I bought the car and I just drove it away. I think I set a dealership record, putting on 25,000km in two years. It was my daily driver and brought me deep into Ferrari. That led to me getting my wife a new FF earlier this year, a surprise for her 40th birthday.

TOFM: What made you want to upgrade to the California T?

JR: I assumed the new one would be better, and it is. I had a 458 Italia in between that was a true sports car and not a GT, which I tend to prefer. My new California T is just a much sharper instrument. It tracks better, and it has that great power increase [to 560hp, 100hp over the original California]. I had a 911 Turbo, and the Cali T has such a smooth rev band by comparison. It’s such a *complete* car. It feels solid but has all the pluses, the sound, the mystique. It’s a much more sensory experience than a lot of other sports cars out there.

TOFM: You’re fairly new to Ferrari ownership, but did you feel the pull as a kid?

JR: Absolutely. I’m 42, so when *Magnum P.I.* [the hit 1980s television show starring Tom Selleck and his red Ferrari 308 GTS] was on TV I was an impressionable teen. That 308 is still such a stunning car. My favourite cars are the 250 GT Lusso and the 288 GTO. So the love affair began early. My dad was in tech and did well, so I was pressing him to get a Ferrari [Ramsey’s tech pioneer father Craig Ramsey eventually heeded his son’s request; he now owns both a 612 Scaglietti and a California].

TOFM: Your new home’s name is in fact a nod to the cult television show...

JR: Yes, a friend of mine made us a sign and put it up at the bottom of the drive to the house. It says Ramsey’s Nest, and on *Magnum P.I.* the estate they had was called Robin’s Nest. So it’s come full circle. And it all started with that red 308.

TOFM: You wanted to become a doctor, but your career made a circle back to technology. Tell us about that journey.

JR: I went to high school in Silicon Valley and to the University of Denver, where I met my wife Amy. I was interested in medicine, with a minor in finance as a backup. Some of my father’s friends were surgeons, and they told me that medicine was just a lot of bureaucracy. So I decided to do an internship at Oracle instead and wound up cutting my teeth there for about eight years on the sales side. That was about a dozen years ago. You could tell even then that businesses wouldn’t want to be buying hardware and software to keep on premises. This was the beginning of the movement of information to the cloud, which is huge now.

TOFM: You left Oracle and almost went to Salesforce, but in the end chose NetSuite. Why?

JR: Simple really. They were a little bit further away from an IPO [initial public offering], so it was a greater risk and reward scenario. We were \$10 million in revenue when I joined, then we went public, and when I left we were a \$400m company. It was fantastic to be right there at the forefront of the cloud movement.

TOFM: Your father must be proud.

JR: My father was in on all this from the beginning. He started in hardware sales for IBM, then moved to California to start his own hardware company. That didn’t make it, but he switched to software and joined what was then a small company called Oracle. He ultimately ran North American sales for them. He was then in early at Siebel Systems [which Oracle bought in 2005 for \$5.8bn], and now he’s an investor and board member. He’s just started a new company with me, Vlocity, which is all about industry-

focused applications built on Salesforce’s platform. We’re really going after the communications and insurance market.

TOFM: It must be special now to be involved in a new tech adventure with your father.

JR: It is. Given my father’s significance in Silicon Valley, I deliberately chose to work for companies that were his competitors for the first 20 years of my career. I did it just to establish my own reputation. When he was at Siebel, I was at Oracle. When he was at Salesforce, I was at NetSuite. So after creating my own path of success we are finally joining forces, something we have always wanted to do.

TOFM: Often there seems to be a big overlap between those passionate about tech and those who really love cars.

JR: Absolutely. One of the things I admire most about Ferrari is the technology. The integration of Formula One technology into the road cars is something that my wife and I saw first hand when we visited Maranello for my 40th birthday – spending time at the factory and understanding all the R&D, seeing how green the factory is and how well it uses renewable energy, and learning about the employee training Ferrari supplies. We left with a huge appreciation for the Company beyond just admiring the cars. It resonated with us. You’re spending a lot of money on a material thing, but knowing the type of company Ferrari is, you feel pretty good about it.

OPPOSITE PAGE
Ramsey and feline friend bask in the glow of the Californian sunshine. The software executive has been one of the major players in the switch to cloud-based information management technology

“I have a huge appreciation for Ferrari, beyond just admiring the cars”



THESE PAGES

the FF is the Ramsey family's daily drive. Like so many people around the world, he was first introduced to the joys of the Prancing Horse via the 1980s television show Magnum P.I.

TOFM: How often does your wife drive her FF?

JR: It's her daily driver, period. We went to our house in the mountains near Lake Tahoe. We were away for nearly two weeks and she said to me, 'It's the first time in my life I've ever missed my car.' I have to wrestle the keys out of her hands. She takes our 12-year-old, Cole, to golf and other practices and when she shows up she is definitely the most popular mom with the other kids. And I have to add that, as a husband and a father, the FF's all-wheel-drive chassis set-up, because of our rain and fog, is just very reassuring to me.

TOFM: Although your heart clearly lies with GT cars, have you developed an interest in F1 yet?

JR: The Ferrari brand definitely brought me into it. I didn't really appreciate it for what it was, but after I bought my Ferrari, a friend of mine said to me, 'You've got to start paying attention to F1, because Ferraris have traditionally been the gods of that sport.' So then I started to follow it more and I quickly learned how innovative technologies such as anti-lock brakes, regenerative braking, adjustable suspension and lots more came out of F1. So you have this high adrenalin sport,

but you also have all this great engineering and a science component that truly resonates with me.

TOFM: Speaking of cutting-edge technology, what are your thoughts about the LaFerrari?

JR: I can't wait to hear it and see it in person. Clearly when Ferrari makes their halo cars, like the Enzo, F40 and F50, they're brilliant. So I'm ready to see it against the McLaren P1 and the Porsche 918 Spyder. I think the LaFerrari will eat their lunch, but it hasn't had the opportunity to track against them yet.

TOFM: Would you want a LaFerrari in your garage? Or would you rather have a classic Ferrari?

JR: That's a great question. In fact, I was just picking up my California T a few days ago and I told my representative at the dealer that I wanted to start looking at the classics. I think my next purchase will be a throwback. I'm not sure which one. With that said, Ferrari's new Tailor-made division is really gathering steam and one day that would be an absolute dream, to personalise a car with Ferrari, or to go even further and collaborate with the team in Maranello to create a one-off.



TOFM: So what sort of classic Ferrari might make the long drive up to Ramsey's Nest?

JR: The two cars I'd love to have in my garage are the 288 GTO and pretty much any 250 GT Lusso from the mid-1960s.

TOFM: Does your son share your passion for Ferraris?

JR: [laughing] He does. He always wants me to put the car in Race mode. He has an appreciation for things that are technical, but has also developed an interest in medicine early, just like his father did.

TOFM: That sounds awfully familiar. And your guidance to him on the best path to choose?

JR: What I always tell him is, do something you love, because if you do, while it may not come with money, you'll be a lot happier in the long run. And besides, often there are ways to figure out how to make money in the process. For me, there were a few core requirements from my parents, one of them was attending college, but I wasn't forced into a particular career. So I really want my son to find something he loves, something that will bring him a lot of joy in life.

In Brief

The FF, an ever more popular concept. We take a look back at what the papers said

▶ "A beguiling mix of pedigreed performance and down-to-earth practicality."
The New York Times

▶ "You won't be allowed into Gstaad next year if you haven't got an FF."
The Daily Telegraph

▶ "The FF represents the next evolution in a long line of grand touring cars from Ferrari."
The LA Times

▶ "Like a leading lady, the FF bewitches and amazes."
La Gazzetta dello Sport





THESE PAGES
Jodie Kidd is a serious competitor who adores driving out on the track. The F12berlinetta meets her wishes perfectly

THE
**Nick
Mason**
INTERVIEW

STEPPING OUT

Jodie Kidd is the former supermodel turned racing driver, classic car obsessive and television presenter. Needless to say, one marque in particular has dominated her thoughts

WORDS NICK MASON AND JASON BARLOW

PHOTOGRAPHY SAM BARKER



have to start by issuing an abject apology. It will become clear that I have failed utterly in my duty to ask those incisive questions that the reader would normally expect to be answered in this interview. Quite why is still a mystery, but I must confess that I entirely forgot to expose the world behind the catwalk, the tears and tantrums, the demands for exotic fruits and mineral waters, and those secret regimes to retain that lustrous skin.

Instead I got completely waylaid by Jodie's total passion for both cars and driving. Jason and I have been doing these interviews for some years now, and I think we'd agree that Jodie's sheer enjoyment of the art of driving fast, and her description of how she approaches it, is not dissimilar to those given by a number of World Champion racing drivers, both in terms of content and clarity.

There are, of course, a number of women out there racing, driving and enjoying the cars. I knew Jodie really appreciated the joy of classic car motoring, but I was most impressed to learn that this passion also encompassed proper vintage racers such as the Bugatti T35, which – despite having such a distinguished history of successful women racers in these cars – is perhaps rather more of an acquired taste.

And she was fully aware of much of the history. In the 1920s Mariette Hélène Delangle, later known as Hellé Nice, had a career as a successful dancer as well as racing in the US, before running in a number of grand prix events in France. She drove a Bugatti Type 35C, often finishing ahead of many of the top-rated drivers of the time.

And there was Eliška (Elizabeth) Junek, who also had a successful career in Bugattis. Initially she acted as riding mechanic to her husband, but having sustained a hand injury during World War I, he found it difficult to shift gears and so she took over as driver. Later known in the motorsport press as “Queen of the steering wheel”, Junek competed in the unbelievably demanding Targa Florio. She was a gifted technical driver, often credited as one of the first competitors to walk the course before an event, noting landmarks and checking out the best line through the corners.

In 1928 she led the Targa after the second lap but ran into trouble and ended up finishing fifth – she still beat 25 other top drivers, including the likes of the great Tazio Nuvolari.

Jodie's driving shows a similar natural talent. There was no family history of motorsport, or childhood karting forays, so no early indication that she was going to be quick in a car. It was a chance appearance on the *Top Gear* television show, and the famous lap in the reasonably priced car that astonished everyone with a new record time straight out of the box. Following that, she

“Jodie's sheer enjoyment of the art of driving fast is impressive”

THESE PAGES
Jodie bonds with this Magazine's Contributing Editor Nick Mason over their love of racing classic cars and automotive history





“I began my training at Fiorano, with former F1 driver Ivan Capelli”

was offered a seat in Maserati's Trofeo series, cementing her reputation as a serious competitor.

The fact that she is also a highly accomplished horsewoman plays some part in this ability. It's rather endearing that in conversation Jodie always refers to the car as "she" and imbues it with the same personality and character that she probably normally attributes to her horses.

More recently Jodie has fronted a new television programme, *The Classic Car Show*. It's perhaps the dream job: she has the opportunity to drive and comment on all sorts of interesting and exotic classics. Not least of which is the 250 California Spider, a car that prompted an unashamed eulogy. You couldn't ask for a better presenter. That mix of enthusiasm, ability behind the wheel – and better looks than the entire *Top Gear* team put together – is the perfect combination.

Now all I have to do is try to find out if regular co-star Naomi Campbell really is as tricky to work with as rumour suggests...

The Official Ferrari Magazine: Nick, I should point out that this interview commenced with Jodie negotiating for a race seat in your Maserati Birdcage.

Nick Mason: And I'd like you to note that Nick has rather cleverly sidestepped the request.

Jodie Kidd: Very cleverly.

NM: When did the motor racing bug get you?

JK: I did the Maserati Trofeo series, following my appearance on *Top Gear*. I had no experience before that at all. I got an Italian racing licence, rented a place in Modena. I began my training at Fiorano where I was shown the ropes by Ivan Capelli [former Scuderia Ferrari Formula One driver]. I wasn't as aware of the whole Fiorano legend back then, but now I realise how lucky I was. I had quite a few days there. It's a tight, tricky circuit, but I got there in the end. Anyway, I remember having an Italian medical including an EEG – a test for epilepsy. That involved wearing a 1950s-style swimming hat with electrodes sprouting out of it.

NM: Probably not actually connected to anything.

JK: Then they shove you in a black room and you're bombarded by strobes as if you're at a rave.

TOFM: You had to go through all of that to get a race licence?

JK: Yes! It's not easy becoming a racing driver in





THESE PAGES
Jodie tries out the Ferrari F12berlinetta. A keen Ferrarista, she previously owned a much-loved 550 Maranello



Italy! So I did a one-off race after that, my very first experience in a racing environment. The Maserati Trofeo race was part of the Finali Mondiali Ferrari at Monza. Michael Schumacher had just won the World Championship, and Ferrari had won the Constructors Title so there were thousands of *tifosi* there. No pressure.

NM: Had you received some tuition at Monza?

JK: Nope. It was straight in at the deep end, with 25 other cars, all driven by men, many of whom were professionals, and I'm sitting on the grid thinking, 'shit, do I go when the lights all go out or when they're on?' Terrifying. We all piled into the first chicane and made it out the other side. And I did OK. I didn't come last... I love Monza. It's my favourite track. It's very fast. I don't like particularly technical tracks.

TOFM: Many racing instructors say that women make much better pupils than men, because they're much better listeners.

JK: Yes, and they're also not as aggressive. It's all about being fluid, not just having a heavy right foot, which a lot of the celebs who appear on *Top Gear* have. All they want to do is go as fast as they possibly can, and actually that's not the best way to set a fast time. I only had three laps. I'd never been round a track in my life before I did that. I'd only just got my driving licence.

NM: My limited experience of instructing would suggest that women really are better at listening. And it's even more pronounced with helicopters. Women make excellent pilots. Men are always worried about not getting it right, so they over-control the thing. It's the same on track days or karting. But then women also have too much imagination, so further down the line they think to themselves, "this is f**king stupid! I'm not doing this any more!"

JK: [laughing] Exactly. Well, except for me.

NM: But you clearly have a real natural talent. You've been riding horses for a long time, so is there a crossover?

JK: In a word, balance. I can understand the balance of the car. I had lessons from a fantastic guy called Rob Wilson, who explained the concept of weight transfer and it just made sense to me – how to race a car, when to use the brakes, and so on. I think that must have come from riding, showjumping and dressage. The feeling you develop in your hands and your fingers. I was never a driver who was like this [mimics gripping a steering wheel intensely], I was always very light with the wheel. Riding a horse is all about that contact with the horse's mouth. Skiing helps too.

TOFM: Were you into cars when you were growing up?

JK: No, not at all. Doing the Gumball Rally kick-started something. And then I went to Joe Macari's garage...

NM: [laughs] He's responsible for getting a lot of people into trouble!

JK: I know. Well, I saw the 250 California Spider in there, the first time I'd seen one. It was just the most beautiful thing I'd ever seen in my life. If you've seen the film I did on the car, you'll know





THESE PAGES
far left, Jodie during a FIA GT event at Imola in 2004, where she made her race debut, demonstrating her great talent; left, in action at the World Polo Series at Hurlingham Park, London; below, falling in love with the California Spider while filming The Classic Car Show

“The Ferrari 250 California Spider was just the most beautiful thing I’d ever seen”

that the Cali Spider actually affects me in a strange way, on a genuinely emotional level. It’s a car, you know, so get over it but... it’s stunning, it’s magical, it’s something I can’t really put into words. Between filming and the most recent auction, the Cali has gone from £8 million [\$12m] to £12m [\$18m].

TOFM: The 250 California from the Baillon collection, found in a barn, made worldwide headlines. Nick, what are your feelings on restoring cars versus leaving them as original?
NM: It’s a constantly changing landscape. Ferrari Classiche is, of course, involved in this. It’s a really challenging area, because you then risk damaging the car’s history if you “over-restore” it. I actually think “attestation” is just as important, confirming a car’s history.

JK: For a long time people wanted the shiniest concours car, but now they want a car with a story and originality. We had a car on the show that used organic paint that would actually deteriorate. It had a beautiful feel to it. I like a car to tell its story, but I suppose if it’s falling apart...

TOFM: What was it like for you driving the California Spider?

JK: Well, because I’m actually in love with the car it was rather weird. She could have been a pig to drive and it wouldn’t have mattered to me. But of course she was gorgeous – powerful, made a great noise and the V12 engine was amazing. Easy. I thought she’d be more physical than she was. They do say never meet your heroes...

NM: The 250 model line is incredibly user-friendly. That’s part of its appeal.

JK: Yes, it was a car you could drive to work in and race at the weekend. They are spectacular racing cars but also... easy. Since *The Classic Car Show* I’ve become completely immersed in the subject, and what I love about the whole thing is that it’s opening up this amazing world to everyone.

TOFM: Is the world of classic cars changing? I can’t help thinking that younger people are getting more interested in them. Or it could be that I’m just getting older.

JK: I think it’s changing, yes. There are more classics around now, being used every day. And of course, they can be an investment. I’d rather buy a classic car than an apartment or something. They’re beautiful and different. Too many modern cars are soulless and do everything for you. We’ve



WISE OLD FOX
 CLASSIC CAR SHOW, CHANNEL 5;
 GETTY IMAGES; REX FEATURES





lost the art of driving. So when you get in a classic and there isn't even a seatbelt, you've got to be on your toes. I get out of some of these cars and feel that I've actually been *driving*.

NM: Did you say you'd driven a Bugatti?

JK: Yes, it was a Type 35 C at Montlhéry, on the banked circuit.

NM: Talking about girls going racing, a lot of the most notable history of it involved Bugattis. There were lots of very fast women drivers in that period, most notably figures like Elizabeth Junek and Hellé Nice.

JK: I think men perceived women differently in that time. It's more difficult now. There may even be more sexism these days – I've come across that a *huge* amount. It wasn't too bad to begin with, but when some of the drivers were no longer able to overtake me, it became really tough. It happens more in motor racing than in any other sport, in my experience anyway.

NM: I think that's also true of club racing. My daughters both race, and they say that men really are truly worried about being overtaken by a woman. There was one guy who said to one of

“I'm a front-engined V12 Berlinetta sort of person”

them, 'thank God I beat you, because the team had said I'd have to wear a pink tutu in the paddock for the rest of the day if I hadn't.'

TOFM: Are there any racing drivers you idolise?

JK: Ayrton [Senna]. He was in a league of his own. Everything he did. And he had such charisma. A *great* man. Who's your favourite, Nick?

NM: Ayrton. You always had the feeling you were in the presence of someone truly special. But I also have a major soft spot for Stirling [Moss]... not least because he reminds you of a time when

motor racing was a sport rather than an industry.

JK: Oh Stirling, he's so lovely. I was with him at the Monaco Historic, the week before I did the 1,000 Miglia. So I was able to say, 'Right, Stirling, any tips?' If you're going to ask anyone, it ought to be Sir Stirling Moss, right? When he won it in 1955, he just went really, really fast [Moss won the 1,000 Miglia in a Mercedes 300 SLR in a record time of 10hrs 7 minutes] and he'd been racing somewhere else beforehand, so didn't have time to really prepare for it. I think he's also the only Brit to have won it. An absolute legend, that man.

TOFM: How did you find the 1,000 Miglia?

JK: Loved it. *Loved it*. It really cemented my love of classic cars. You're driving really fast, on open public roads, so there are a lot of variables to process. Things can happen quickly. You're taking the car and yourself to an extreme and the concentration levels you need are high. I didn't expect it to be as tough as it was. It goes late, and you start early, with not a lot of sleep in between.

NM: My dad did it in 1953, in a Ferrari 212 Inter. He went there with a Shell film unit and had the idea that they should film the whole thing with a camera car. Enzo Ferrari organised it for him, got



him the licence, everything. I'll find you a copy of the film. The images are in quite a few books. I've done the 1,000 Miglia in an Alfa Romeo 8C and a 1750 Alfa. The event you really ought to try is the Carrera Panamericana. Now that is a race.

TOFM: Jodie, can we bring up the subject of your Ferrari 550 Maranello now?

JK: Must we? It's too painful. It was one of 10 examples produced of the world speed record cars. So it had a roll cage, bigger fuel tank, beefed up. She was lovely. Grandma, that's what we called her... I had a ridiculous supercar collection at the time. Good times. I needed to surround myself with V12s at that point. I went from being not terribly interested in cars to being *obsessed*. [pause] I never should have sold that 550.

NM: [ruefully] Discussing the things we should never have parted with could keep us busy for a very long time.

JK: I love a long-nosed Ferrari. It's why I love the Cali Spider. I'm a front-engined V12 Berlinetta sort of person. But now I'm a fully paid-up classic car girl. Ferraris are the pinnacle. They're untouchable and always will be.



THESE PAGES

Nick and Jodie "singing in the rain"; left, Jodie's modelling career began at age 15 after she was spotted by photographer Terry O'Neill on a Barbados beach



SPORTING ART



The 250 Testa Rossa is the greatest sports racer Ferrari ever made. Twenty wonderfully seductive examples, together for the first time in one place, took part in a special celebration at Pebble Beach

WORDS JASON BARLOW PHOTOGRAPHY GEORGE SAITAS



THESE PAGES
the passing of the years
has helped the cabin
of the 250 TR transcend
its functional remit and
austere appearance
to become true art



THIS PAGE

a 1958 Testa Rossa in its most recognisable form – created by Scaglietti in 1958 – with its distinctive air ducts. This model, chassis number 0752TR, is owned by Lord Bamford. Delivered to Luigi Chinetti in 1958, it was raced regularly in SCCA events



Amelia Island, Rétromobile, Goodwood's Festival of Speed and Revival meeting – they are all high quality catnip for classic car aficionados and can really turn the whole atmosphere for miles around thick with the intoxicating smell of toasted rubber compounds and motor oil.

And then there is Pebble Beach. The air here is similarly high octane, but just that bit more rarefied. If you subscribe to Mark Twain's aphorism that "golf is a good walk spoiled", the presence of Pebble Beach's renowned greens is neither here nor there, and the road running past the area's stunning real estate need not detain us for too long, either. It's what lies at the end of it that really counts.

The Pebble Beach Concours d'Elegance is an automotive fantasia. During the week up to and around Sunday's competition you will see a number of cars, mingling with more mundane traffic, whose existence amounts to barely

more than a whisper. If you have a spotter's mentality, trust me, you won't be able to keep up.

This is America, so the event itself parachutes the visitor into enough automotive pulchritude to make Gatsby blush – Duesenbergs, Packards and Delages, but also lesser known rolling art deco brands like LaSalle and Ruxton. At the most recent Pebble, two cars sank their hooks into me and wouldn't let go: a 1937 Bugatti Type 57 Atalante, a best-in-show back in 1976, and a 1938 Talbot-Lago T23 with "Teardrop" bodywork by those maestros Figoni & Falaschi. Owned by Paul Bloch, a Frenchman domiciled in Miami, it is part of a collection that also includes a Ferrari 250 GT California Spider. It's difficult to imagine anything upstaging cars as effortlessly artful and rarely glimpsed as these.

But that's one of Pebble's great tricks. The main event can still spring big surprises, sometimes by dint of sheer numbers. Which brings us to Ferrari. Only 34 Ferrari 250 Testa Rossas were ever made, but Pebble Beach exerts such a magnetic pull on the

OPPOSITE PAGE

top, a 1957 Testa Rossa Scaglietti Sport, chassis number 0718TR, owned by Lawrence Stroll. The sixth TR built, it was fully restored in looks and performance by its previous owner. Middle, a 1959 250 TR59/60, chassis number 0774TR, owned by William E "Chip" Connor. Jean Behra and Dan Gurney raced this car at Le Mans in 1959. Bottom, a 1958 250 Testa Rossa Scaglietti Sport, chassis number 0722TR, owned by Anthony Wang. It raced at Le Mans in 1958



denizens of the classic car world that no fewer than 20 of them made the trip last summer. 'Never mind all this lot,' three-times Indy 500 winner Dario Franchitti said to me, gesticulating towards the Concours' eye-popping riches, 'have you seen the TRs at the end of the fairway?'

Franchitti knows his cars and owns a few Ferraris, too. The GTO apart, the 1950s Testa Rossa is now the most revered Ferrari sub-genre. Rarity is a factor, as is the uncommon and almost sculpted beauty of its form. A form, it's important to note, that differs from car to car. But it was the Testa Rossa's success in World Sportscar racing in a period when that championship rivalled Formula One for glamour, kudos and Bond-movie-style locations that has secured its place in the pantheon.

The cars gracing the Pebble Beach lawn in 2014 included chassis number 0728TR, which Phil Hill and Olivier Gendebien took to overall victory at Le Mans in 1958, and which Mike Hawthorn and Wolfgang von Trips later raced to third in that year's Targa Florio (the current owner, the Honourable Sir





Michael Kadoorie, acquired the car in 2012). Chassis number 0704TR is the only unrestored Testa Rossa; an early development car, it was also the first to be entered by Ferrari at Le Mans, in 1957, driven by Olivier Gendebien and Maurice Trintignant. Phil Hill and Peter Collins later raced it at the 12 Hours of Sebring. This particular car was sold in the UK last year for £24m, helped by its impressively original condition.

Chassis number 0792TR, a 250 TRI/61 Fantuzzi Spider now owned by Ralph Lauren, won at Sebring twice, and is a perfect illustration of the detail (and not so detail) improvements that brought Ferrari glory in that great era.

Even the experts can trip up when faced with the labyrinthine detail of Ferrari's 1950s racing cars. Whatever else, they were products of their time. We know that two of motorsport's darkest days fell close together. The disaster at Le Mans in 1955, when Pierre Levegh's Mercedes was launched into the crowd, killing him and 83 spectators. Two years later, Alfonso de Portago lost his life when a tyre blew on his Ferrari 335 S near Guidizzolo during that year's 1,000 Miglia. Nine spectators also perished, plunging motor sport into an emotional rancour that

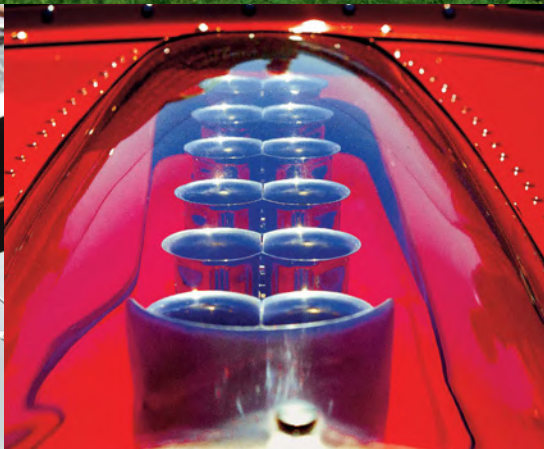
“In many ways the Ferrari 250 Testa Rossa was an F1 car with fenders”

even penetrated the Italian establishment, with the Vatican's official newspaper *L'Osservatore Romano* publicly questioning Enzo Ferrari's personal morality.

Ferrari won that year's World Sportscar Championship, their fourth, with Peter Collins and Phil Hill wrapping things up in Caracas. However, the sport's governing body had to make racing safer, prompting Ferrari to rethink his approach in typically expedient fashion. The 335 S had been powered by a mighty 390hp, 4.0-litre V12, and Ferrari suspected that the new rules would demand smaller, less potent engines.

Work began on a 3.0-litre V12, based on the 250 GT's mechanically proven unit, but with a different cylinder head (in red, obviously), new conrods, high compression pistons and no fewer than six Weber twin choke carburettors. Its power output was exactly 300hp at 7,200rpm, which gave it a 377hp-per-tonne power-to-weight ratio. Elsewhere, though, the Testa Rossa's specification was scarcely state-of-the-art: early cars used a live rear axle and had to make do with drum brakes when rivals were adopting discs. Updates would swiftly arrive.

The earliest prototype bore the chassis number 0666TR and



THESE PAGES left, a truly bewitching sight at the most recent Pebble Beach Concours d'Elegance: 20 Testa Rossas gathered together in the same space and time. Right, above, a 1961 250 TR with its characteristic "Shark Nose" front, modified by Bizzarrini on behalf of Count Volpi di Misurata's Scuderia Serenissima; below, just a selection of the details that characterise these wonderful cars

made its debut at the Nürburgring 1,000km in 1957. A 10th place finish suggested that more work was needed. Chassis number 704TR appeared next. Although aesthetics mattered rather less in those days, the 250 Testa Rossa's body was the work of that great automotive artisan Sergio Scaglietti. He often cited it as his personal favourite, an assessment few would argue with. Back then, Scaglietti and his cohorts would fabricate aluminium over a wire buck, rather than slavishly replicate technical drawings. (It meant that, even without individual aerodynamic modifications, no two cars were identical, enhancing their enormous latter-day value.)

These early TRs were famous for their "pontoon" bodywork, a functional device intended to funnel cool air to the front brakes. 'Formula One was the inspiration for the shape,' Scaglietti noted. 'There were pods on the sides of the F1 cars... We used a similar idea by designing the body to bring air in towards the brakes to cool them. In many ways the Ferrari 250 Testa Rossa was an F1 car with fenders.' It looked good then – and even better now – but a lack of high-speed stability eventually encouraged Ferrari to scrap the pontoons in favour of enclosed bodywork.

The year 1958 was the Testa Rossa's most historically significant. The factory racing cars, which were quickly upgraded to feature the more effective enclosed body and a more sophisticated De Dion rear end, won four of the six events that made up the championship that year. These really are names and races to conjure with: Collins and Hill won at Buenos Aires and Sebring, with Musso and Gendebien victorious in the Targa Florio.

Most notable of all, though, was Hill and Gendebien's win at Le Mans. (Stirling Moss, Jack Brabham and Tony Brooks won at the Nürburgring and Goodwood, competing in Aston Martin's DBR1 and DB3S. The British marque's equivalent of the Testa Rossa, these are now hugely valuable cars in their own right.)

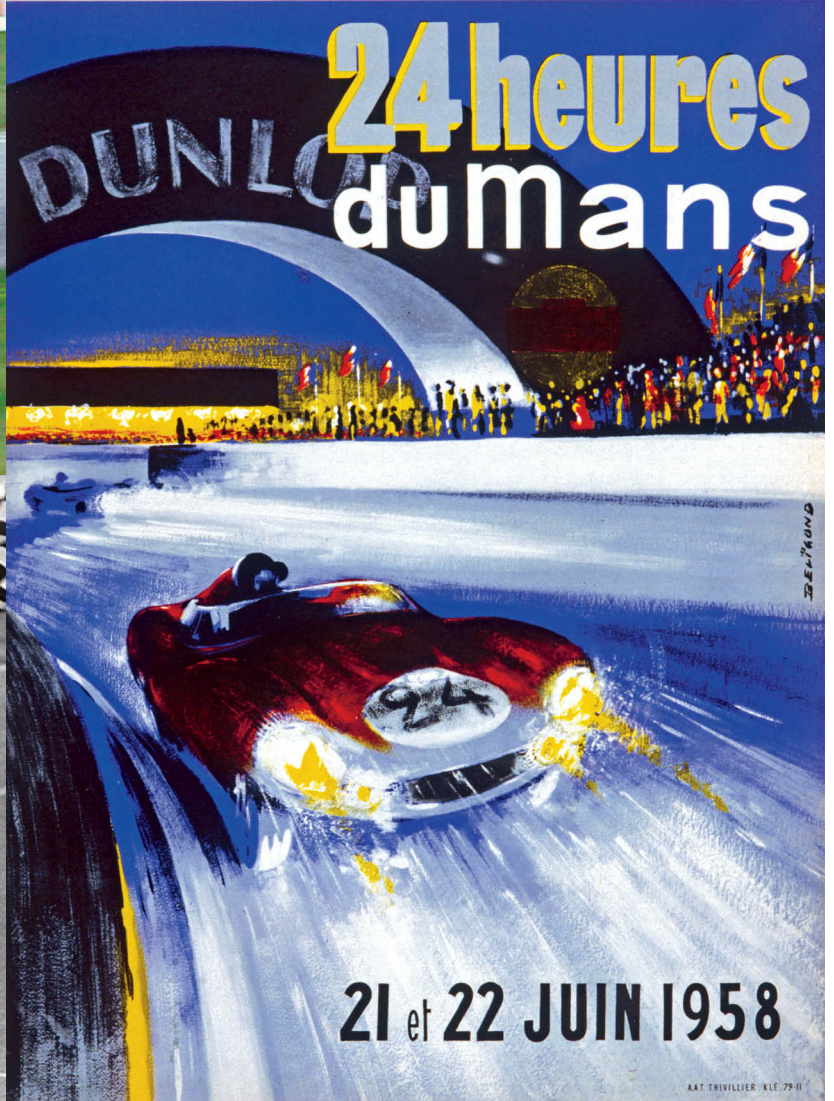
The following year, Pininfarina reworked the TR's body, and the fabrication work was handed over to that other great metalworking name, Fantuzzi. This time, Aston Martin prevailed, with only one win for Ferrari, at Sebring.

Championship honours were restored in 1960, along with another glorious win at La Sarthe, this time with Gendebien and Paul Frère at the wheel. Interestingly, 1960 saw Ferrari tie on





THIS PAGE
 clockwise from far left,
 Gino Munaron in the
 250 TR during the 1958
 Targa Florio; Olivier
 Gendebien celebrates
 victory in the 1961 Targa
 Florio with Wolfgang von
 Trips; Gendebien on
 his way to victory at
 the 1958 Targa Florio;
 a 1958 poster for Le
 Mans correctly predicts
 victory for the TR 58;
 Phil Hill crossing the line
 behind the wheel of the
 same car at that year's
 race; Dan Gurney in
 action at the 1959 Tourist
 Trophy Race, Goodwood



CAHIER ARCHIVE, FERRARI SPA, GETTY IMAGES, MARY EVANS PICTURE LIBRARY



In Brief

Officially presented in November 1957 to race in the 1958 World Sportscar Championship, the 250 Testa Rossa represented a new take on the classic 3.0-litre V12 250, designed by Colombo

The car, lightweight and harmonious in shape, duly won the 1958 Championship

To improve the brakes' cooling system during endurance races, Scaglietti designed a special nose, which he named "a tre punte" (three-pronged). This was basically a revised F1 nose adapted for a road car

Although aesthetically pleasing, the nose wasn't effective aerodynamically. The car was thus redesigned with a more conventionally shaped front end

Among the Testa Rossa's many victories, there were three wins at Le Mans, all featuring Olivier Gendebien, first with Paul Frère in 1958 and twice more with Phil Hill in 1960 and 1961

The car weighed just 800kg, despite its mighty V12 engine and gearbox and differential unit

THIS PAGE
chassis number 0716TR raced (but didn't finish) at the 1957 Buenos Aires 1,000km, driven by Luigi Musso and Olivier Gendebien. Celso Lara Barberis raced it to victory at Interlagos in 1958. Rebodyed by Piero Drogo, and fully restored in 2007, it is currently owned by Charles E Nearburg

points with German upstart Porsche, taking the honours by way of its extra tally of third-place finishes. Who could have known that Porsche would go on to dominate World Sportscar racing, while Ferrari would withdraw to focus on F1.

Hill and Gendebien won in 1961, helping Ferrari to the championship title ahead of Maserati. The Testa Rossa morphed into the 330 TRI/LM for the next season, in accordance with some rule changes that increased the permitted engine capacity and introduced an "Experimental" category. Hill and Gendebien duly scored another Le Mans win, which was Ferrari's prime focus. Chassis number 0808 was the last Testa Rossa built; it has

the distinction of being the only one to use a 4.0-litre V12, as well as being the last front-engined car to take an overall win at La Sarthe. Not just the ultimate expression of Ferrari's legendary Testa Rossa bloodline, then, this particular car represents the end of an entire era of sports car racers.

Best, then, to give the last word to the man who did more than anyone to burnish the TR myth, Phil Hill. 'Although the 330 was something of a brute in concept, it was not a brutish car to drive,' he told *Road & Track* magazine two decades later. 'It was also a damn fast car and with it I was able to break Mike Hawthorn's Le Mans lap record...'



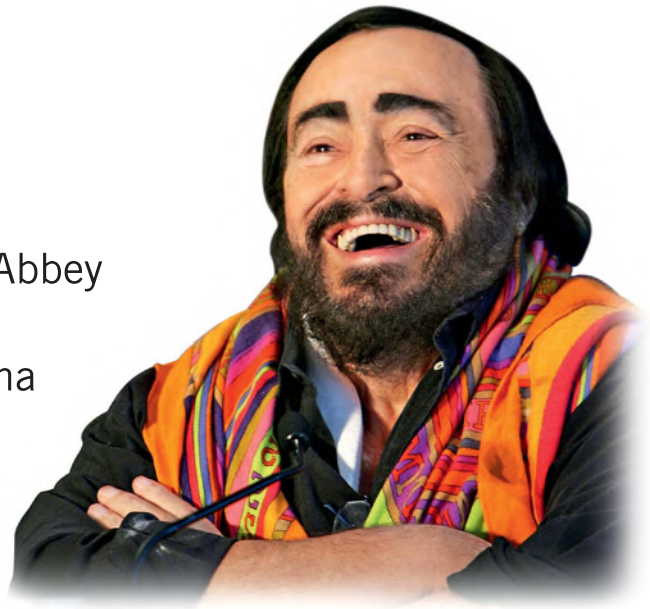


SEEING IS BELIEVING

Visitors now have a number of reasons to visit Maranello and Modena: the chance to see the home of the great tenor Luciano Pavarotti, the art of fine dining and, of course, the world of Ferrari

WORDS ANTONIO GHINI
PHOTOGRAPHY GABRIELA NORIS

When talking of Italy, which places first come to mind? Those always incomparably beautiful cities Venice and Rome? Glorious Renaissance Florence or Milan for the fashion? Perhaps Maranello, too, for reasons that hardly need to be explained in this Magazine. These are the kinds of places whose spectacular beauty can be appreciated on foot or using public transport. But Italy has other wonders beyond the confines of the city. Sometimes finding these attractions requires a little perseverance. Sadly such places often remain relatively unknown. One particularly outstanding example being the Ducal Palace in Sassuolo, the summer residence of the



Este family. Even some seemingly familiar places can be neglected by the regular tourist trail. The city of Modena is a UNESCO World Heritage Site, yet it still finds itself on the periphery of mass international tourism, likewise Vignola, with its superb castle, and magical Nonantola.

By not visiting these places, tourists may also miss out on some superb local food and wine. Lambrusco from the Modena region is known all over the world, as is traditional balsamic vinegar and fragrant Parmigiano Reggiano cheese, not to mention the delectable cured meats for which this part of the country has long been renowned.

With Expo 2015, many people are coming to discover Italy, not just Milan. A programme showcasing the best of the Modena region centres on two names known and admired worldwide:

Ferrari and Pavarotti. Visitors will not only be able to experience all that Ferrari has to offer, but can also learn about the great tenor Luciano Pavarotti, whose house is now a museum and whose life is celebrated in Modena's Museo Enzo Ferrari.

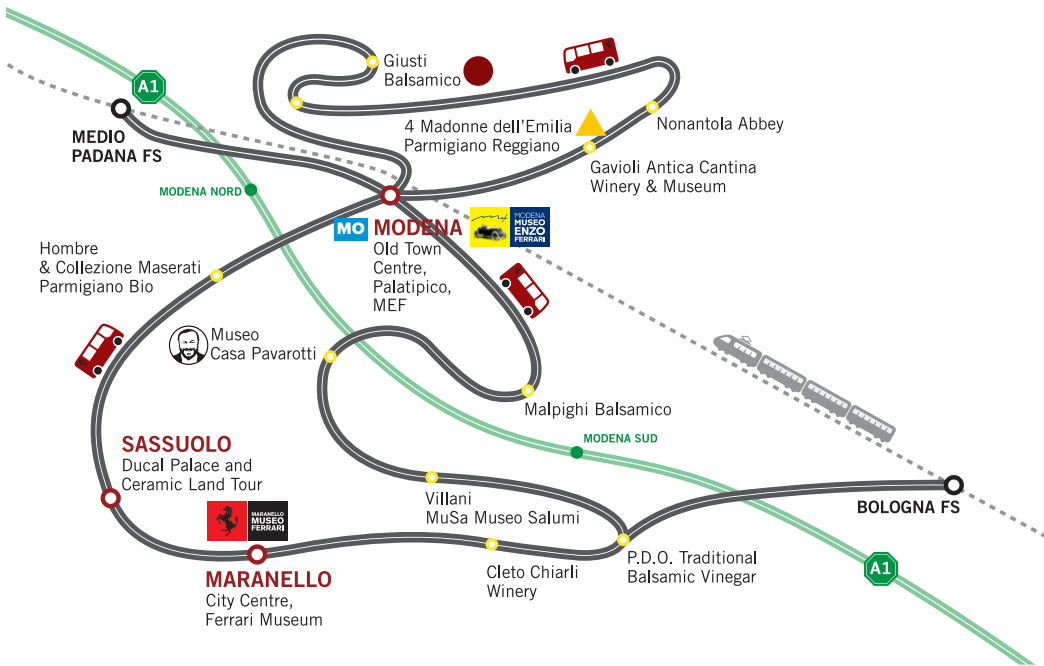
Discover Ferrari & Pavarotti Land: Modena, Slow Food and Fast Cars is a passport ticket that offers combined entry to a variety of places of interest, either using one's own transport or one of the comfortable, brand new, hourly shuttle buses between locations.

The package can also be personalised for Ferrari customers and combined with visits to the factory and top hotels and restaurants, some of which have been restored for the occasion. Yet another reason then, for Ferrari owners to visit Maranello: the chance to explore this magical region.



THESE PAGES
the passport ticket gives access to architectural gems and producers of excellent food, wine and, of course, cars





MO MODENA

Seat of the Dukes of Este for 250 years, Modena has all the features that are characteristic of the small and noble Italian city: the Palazzo Ducale, the extraordinary Romanesque Duomo (cathedral) with its bell tower, known as the Ghirlandina, the town hall sitting on the famous Piazza Grande, the Galleria Estense with its famous Bernini bust of Francesco I d'Este, a richly endowed art gallery and the sumptuous Estense Library.

Walking the streets of Modena you can enjoy the best of the modern world of fashion and food, together with the old market and traditional shops and restaurants. And the most famous of these restaurants? Massimo Bottura's La Francescana.



CASA-MUSEO LUCIANO PAVAROTTI, MODENA

The life story of the great tenor has been lovingly re-created by his wife, Nicoletta (pictured far left), at the country house where they lived with their daughter, using mementoes, documents and films. As well as visits as part of the Discover programme, private dinners can be arranged in the house or gardens, with performances by singers from the school supported by the Foundation. These professional singers give visitors the opportunity to experience the presence of the maestro first hand.

GETTY IMAGES



MUSEO ENZO FERRARI **ENZO FERRARI MUSEUM AND MUSEUM OF ENGINES, MODENA**

The museum at Enzo's birthplace has a brand new exhibition space for cars alongside films and recordings of Pavarotti's glorious voice.

The Museum of Engines presents racing cars through the years with the most important engines in Ferrari's history, starting with the twin-cylinder Lampredi, created for F1 in the 1950s. Located in the workshop where Ferrari's father once worked, the museum's star attraction is a dismantled LaFerrari Hy-KERS engine with a full explanation of its inner workings.

The main exhibition tells the history of Ferrari supercars with historic examples, curiosities such as the Maserati Sebring once owned by Pavarotti and the Scuderia's Alfa Romeos from the 1930s. The accompanying films describe Pavarotti's encounter with Enzo Ferrari and Enzo's life story with his extraordinary accomplishments.



ACETAIA GIUSTI, MODENA

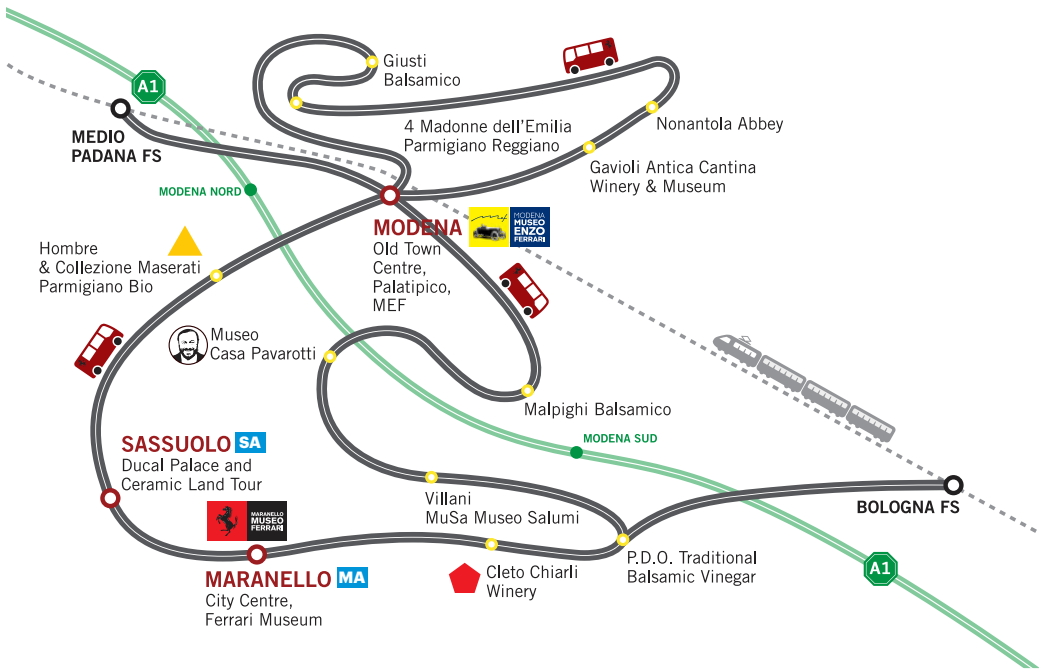
Giusti is one of the oldest, most celebrated producers of traditional balsamic vinegar in the region. Discover how the family business has grown around a product mostly consumed on the domestic market, through a prize-winning brand. In addition to the traditional small bottles of balsamic vinegar, visitors can see older examples modelled on classic wine bottles. The exhibition explains how the *mosto cotto* (concentrated grape juice syrup) is turned into a unique product. There are tastings and an opportunity to buy the vinegar.



4 MADONNE CHEESE FACTORY, LESIGNANA

Every day of the year, this beautiful *caseificio* produces Parmigiano Reggiano, combining the ancient knowledge of the cheesemaker with a modern-day rigour and strict hygienic practices. Visitors follow stages of production until they reach the ageing room, where the cheese wheels, each bearing its own certificate, are constantly checked to ensure the best results. The fragrance of genuine Parmigiano fills the air when the cheese is cut. There's also a shop to tempt hungry visitors.





HOMBRE ORGANIC FARM, MODENA

Owned by the Panini family, famous around the world for their collections of football stickers, Azienda Hombre is an organic working farm that allows visitors to see the well-fed cattle in their open-air enclosures alongside an extraordinary collection of Maserati road and track cars. The Panini family managed to save this entire collection when they bought it on the eve of an auction that would almost certainly have led to it being separated. The farm shop sells its excellent organic Parmigiano Reggiano and many other excellent local products.



MA MARANELLO

Ferrari dominates Maranello to the extent that it almost overshadows the attractions of this notable smaller city. To demonstrate just how much Maranello has contributed to Ferrari's success an exhibition at the Enzo Ferrari Auditorium in the city centre (where the church bells ring every time a Ferrari wins a race) documents the history of what was still a small agricultural town in 1947,

the year when the first Ferrari was made. Take a walk from the piazza to the Museum, passing in front of the new Gestione Sportiva building and then walk alongside the factory, where you will find the wind tunnel and various other important buildings. Returning to the centre via the castle, the church and fine library you will be able to browse in traditional artisan and local shops.

ALAMY



SA SASSUOLO

Sassuolo is known throughout the world for its ceramics. It's a global centre for this industry that produces pieces for decorative and architectural purposes. Thanks to the variety and quality of ceramics, and technological innovations, tiles can now be created at dimensions that would have been unthinkable only a few years ago. Sassuolo has a number of further attractions: its historic centre is in the finest Emilian tradition and home to the Palazzo Ducale, the summer residence of the Dukes of Este, a stunning example of a 17th-century nobleman's house. The frescos that cover the interior of the palace are complemented with displays of classical and contemporary art.

SA



CLETO CHIARLI WINERY, CASTELVETRO DI MODENA

A large Emilian country estate, in the grounds of which is a winery that has been producing bottles from Lambrusco grapes since 1860. The producer follows time-honoured methods, but there are modern temperature-controlled steel tanks in use for the fermentation process. This is a particular requirement that Chiarli has long insisted on for reasons of quality control.

Visitors can soak up the traditional atmosphere in the rustic-style hospitality area, where an array of fine wines is on display. Here, delicious local produce is served at long tables as the perfect accompaniment to the wine.



SA



MA

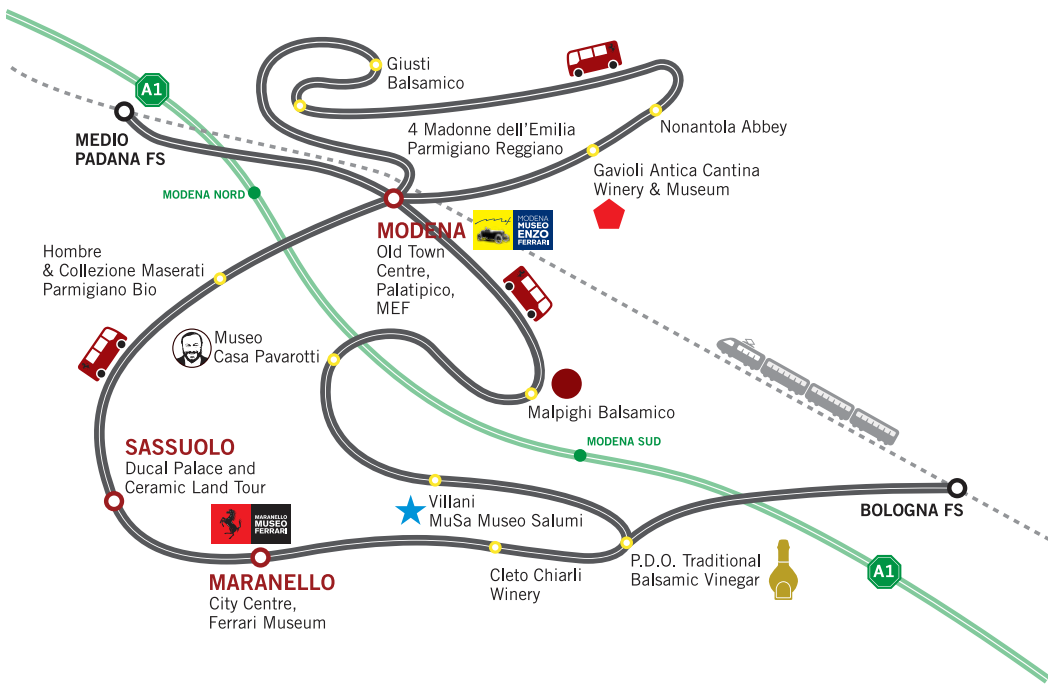
FERRARI MUSEUM, MARANELLO

Never have so many rarely seen F1 cars been brought together – from the Supersqualo of 1955, to the most recent models. *Ferrari: Genius and Secrets* is not to be missed. In each one of the exhibition's sections a leading personality from Ferrari's history provides insight into the Scuderia's development. Piero Ferrari explains why Enzo never wanted to make small cars, Rory Byrne reveals the secrets of Michael Schumacher's car and Paolo Pininfarina tells how Ferrari's track models have influenced road cars and vice versa. Meanwhile, Mauro Forghieri presents his almost unknown Ferrari 4x4, John Barnard details the genesis of the F1 gear change and prototypes from the Design Department are presented by Flavio Manzoni. Finally, Giorgetto Giugiaro presents his two top-secret prototype Ferraris and Pininfarina's longstanding chief designer, Leonardo Fioravanti, takes a look at racing cars in the near future.



MA





GAVIOLI ANTICA CANTINA, WINE SHOP AND MUSEUM, NONANTOLA

Anyone who loves motoring and Ferrari knows the name Giacobazzi. The family produces superb Lambrusco wine and was a Ferrari sponsor at the time of Gilles Villeneuve – a sponsorship founded as much on passion as commercial interest. Among the Giacobazzi brands, the most refined is Gavioli Antica Cantina. At the winery there is a scholarly museum of peasant culture and wine. To top things off, near the entrance are cars and trophies such as Villeneuve and Jody Scheckter's 1980 312 T5 and the 1994 Williams FW16 that Ayrton Senna was driving on the day of his tragic accident at Imola. The shop contains a wide range of goods for souvenir hunters.



MUSA - MUSEO DELLA SALUMERIA VILLANI, CASTELNUOVO RANGONE

Villani are producers of excellent cured meats. In the main square of Castelnuovo Rangone, where one of their factories is located, stands a bronze monument to the pig, an animal celebrated for producing some of the most popular cured meat, (*salumi*) in the region. The museum is devoted to the diverse range of cured meats produced from first-class raw materials, providing a truly unforgettable local flavour. As well as *culatello* and ham visitors can try a tasty low-fat *mortadella* (called Bologna, after Villani's city of origin) not to mention many famous salami and *coppa* (air-dried pork shoulder). The museum then goes on to explain the history of these local delicacies, many of which are also available for sale in the shop.



NO

NONANTOLA

Nonantola, with its towers and large abbey makes for a fascinating stop on a tour of the region. The abbey houses more than 4,500 precious scrolls, some of them signed by Frederick Barbarossa, Matilde of Canossa and even Charlemagne. The



ACETAIA MALPIGHI, MODENA

A perfect interpretation of the Modenese art of vinegar, presented in a stylish modern form. Under the guidance of a dynamic young descendent of a family that has been making *balsamico* for several generations, Acetaia Malpighi offers a vast range of vinegars. There is, of course, the traditional recipe in certificated bottles, while an exciting variety of different flavours to suit chefs with even the most adventurous tastes is also on offer. A thoroughly engaging and unusual experience, in a thoughtfully designed building with a spacious shop and tasting area.





In Brief



A programme for tourism and pleasure, created with visitors to the 2015 Expo in mind, but open to everyone

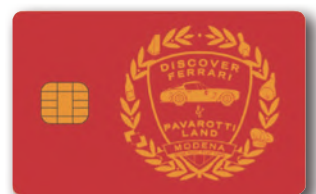
Running every day, from May to October

Use your own transport, or the special Discover shuttle bus, running from the high-speed stations at Bologna and Reggio Emilia

Fifteen destinations, all of great interest

Those taking part in the tour purchase the special Discover Ferrari & Pavarotti Land Passport, valid for 48 hours

For more details, visit: www.discoverferrariandpavarottiland.it or call: +39 059 6138089



TRADITIONAL BALSAMIC VINEGAR GUILD AND MUSEUM, SPILAMBERTO

In an old palace in the centre of Spilamberto a group of enthusiasts keeps the tradition of Aceto Balsamico Tradizionale di Modena alive. The ranks of little bottles maturing in the attic include examples belonging to Massimo Bottura, the most famous chef in Italy and one of the best in the world. As well as managing the lovely museum and conserving historic documents, the Consorteria holds an annual blind tasting in which each vinegar is scored according to quality. This is a serious business: complete anonymity ensures the patient work of the best producers is rewarded. The guild also organises courses for professional tasters and sells *balsamico*, which, although produced in limited quantities, is excellent.

Romanesque abbey building, founded in the eighth century, has been expanded and enriched in the years since, bearing witness to a number of historical events. Though damaged in a 2012 earthquake, the abbey is well worth visiting.



HIGHLAND FLING

The Scottish countryside is the perfect setting for a weekend getaway, with a California T as the must-have accessory

PHOTOGRAPHY BEN HARRIES STYLING HOPE LAWRIE



THESE PAGES

Katya wears: yellow wool coat, **Mulberry**; shirt, **J Crew**; chinos, **Ferrari**.
Duncan wears: bomber jacket, **Alexander McQueen** at **mrporter.com**; chinos, **J Crew** at **mrporter.com**; brown leather shopper, **Ferrari**; watch, **Hublot**





THESE PAGES
Katya wears: burgundy jumper with pink trim, **Lacoste LIVE**; trousers, **Ferrari**; jacket, boots, stylist's own. Duncan wears: cardigan, jeans, **Ferrari**; cotton shirt, **Thom Browne** at **mrporter.com**; leather monkstrap shoes, **Russell & Bromley**





OPPOSITE PAGE

Katya wears: wool coat, **Kate Spade New York**; Lurex tweed dress, **Richard Nicoll at matchesfashion.com**; Perspex slingbacks, **Sophia Webster**; leather bag, **Ferrari**. Duncan wears: wool jacket (part of suit), **Thom Sweeney**; polo shirt, **Ferrari**; cotton trousers, **Paul Smith**; suede loafers, **Tod's**

THIS PAGE

top, Katya wears: California T zip-up sweater, **Ferrari**; cotton jumper, **Markus Lupfer**; jeans, **Joie**. Duncan wears: bomber jacket, chinos, **Ferrari**; cashmere jumper, **Margaret Howell at mrporter.com**. Bottom, Duncan wears as opposite







OPPOSITE PAGE

*Katya wears: sleeveless top and matching cardigan, **Ferrari**; silk skirt, **Nina Ricci** at matchesfashion.com; leather slingbacks, **Jimmy Choo**; snake-print clutch, **Kurt Geiger***

THIS PAGE

*Duncan wears: trousers, polo shirt, double-layer jacket, **Ferrari**; watch, **Hublot***





THESE PAGES

Katya wears: polo shirt, Ferrari; cropped chinos, J Crew. Duncan wears: wool racer jacket, Jonathan Saunders; polo shirt, Ferrari; cheesecloth trousers, Paul Smith







THESE PAGES

Katya wears: merino jumper, Jonathan Saunders; jeans, Joie; polo shirt, leather pochette, Ferrari. Duncan wears: California T leather jacket, Ferrari; trousers, Paul Smith; sunglasses, Oakley

*Producer: Lucy Watson Productions.
Production assistant: Phoebe Hall.
Photographer's assistant: Huw Garratt.
Hair and make-up: Philippe Miletto, Factory.
Models: Katya Averyanova, Select Model Management; Duncan Macrae, Models 1.
Car: Ferrari California T*





THESE PAGES
Georgina Slack, one of the young Technicians who graduated from the Ferrari Apprentice Scheme, pictured at the HR Owen Park Royal dealership, London

A close-up, low-angle shot of the front left side of a bright red Ferrari sports car. The car is elevated on a lift in a dark, industrial-style garage. The lighting is dramatic, highlighting the car's sleek lines and the circular grille. The background is dark with some out-of-focus lights.

PASSING THE TORCH

Ferrari's hugely successful Apprentice Programme is handing down the Company's fabled expertise to a new generation. We investigate

WORDS MATTHEW BARKER
PHOTOGRAPHY JUDE EDGINTON



Passion. It's a word you'll often come across within the pages of this Magazine. It's a word that defines what Ferrari is, a mindset that characterises every part of the Company's framework, from Formula One to the factory floor, from the directors to the dealerships.

And it's one of the key values Ferrari looks for when recruiting new talent. Especially when it comes to investing in youth, always an integral part of the Prancing Horse philosophy. The Ferrari North Europe (FNE) Apprenticeship Programme has been in place for five years now and has quickly established a new standard for similar schemes in the automotive industry and beyond.

Luigino "Gigi" Barp, Ferrari's Head of Technical Service, is the man responsible for overseeing the whole structure. 'We recruit people on the basis of their aptitude, but also of their personality,' Barp explains. 'There's a certain philosophy that can be taught, but the passion has to be there already.'

The Programme, introduced in the UK with the support of the British government, involves a rigorous selection process, with initial aptitude tests before a further set of interviews. Successful candidates (a handful out of over 1,000 applicants) start a three-year apprenticeship, during which they receive training on diagnostics, mechanical equipment and electronics, while working on the current Ferrari range.

Skill sets are updated with every new model and technical innovation, first via online courses, then with more in-depth, hands-on instruction on every model in production, technical preparation and electronics. As Barp explains, developing close bonds with the factory is vital. 'I want there to be a strong connection between the people at Maranello and all those working around the world for Ferrari. It's very important to have a proper relationship with the people you work with. They can't just be a voice at the end of a phone. It has to go deeper than that.'

Crucially, tutors and mentors are former and current Ferrari Technicians. There's a sense of things being handed down, of a torch being passed on to a new generation. 'Having someone who can pass on their specialist knowledge is a part of the Company tradition,' says Barp. 'It's what we've always done. It means that you don't just teach the technical aspects, you pass on the soul of Ferrari. If you don't have that soul, you're just a machine. If you don't love cars, I don't think you can really work on them. It's impossible at Ferrari. And, if you don't have a love for your job, you can't transfer that enthusiasm to the clients.'

This year, the Programme will expand to include older models. 'It's about keeping our history alive. We are extremely advanced from a technical point of view. But these new courses will be for the cars that never die. If you want to work on a Testarossa, or a 288 GTO, there will be a course for you.'

As Barp points out, staff turnover has been drastically cut at Ferrari. People work for the Company because they want to, because they love their work. 'Because, as you know, we are something special at Ferrari. And, if you don't have passion, you can't work here.'

Talking to a group of recent graduates from the Programme, the attitudes and enthusiasm Barp



THESE PAGES
the first group of Ferrari apprentices celebrate their graduations in September 2014; top right, Gigi Barp, Ferrari's Head of Technical Service, who oversees the Programme

refers to are much in evidence, as is that sense of belonging and of being connected, both to the Company's illustrious past and to its global heartbeat. All from the UK, the apprentices come from a variety of backgrounds, but share a sharp intelligence and cheery confidence. They are perfect Ferrari material, in other words.

Jack Twohey, 22, completed his course in 2014 and now works as a qualified Technician at the Maranello Egham Dealership, whose roots as the first UK concession go back to 1967. 'The most important thing I've learnt so far? Probably the work ethic and the attitude required. Coming into the workshop, you're just 18, you don't really know anyone's name, but everyone's so friendly. I can't think of one instance when I've asked for help and somebody's refused.'

Georgina Slack, 21, works as a Technician at JCT600 Brooklands Ferrari, in Leeds. Was it tough for her, as a woman in what has always been seen as

a man's world? 'You maybe feel like you have to prove yourself a little bit, but I enjoyed that challenge, having to push myself. It really wasn't a problem. I'm just one of the team.'

'You should never be scared of new challenges. When I was given my first clutch to work on, it was really daunting, but you just get stuck in. Then you can watch the car drive off and think to yourself, "I did that." And go home and tell your mum...'

The young Technicians are given responsibility for working on the latest models, always with the support of a mentor. 'It's like a family,' says Amdadul Islam, 23, a Technician at HR Owen Park Royal. 'We went over to the factory and the people were lovely. It's a long way from here to Italy, but when you go there you realise that we are all one.'

Amdadul has spent the morning taking apart a 612 Scaglietti. If he finds tackling such a highly complex engine a daunting proposition, he doesn't show it. Taking on such tasks and spotting



In Brief

The Ferrari Apprenticeship Programme trains apprentices and keeps them up to date with new technologies, maintaining the highest levels of customer service

The three-year Programme enables the apprentices to achieve formal qualifications through extensive product training while still in full-time employment

On completing the course, apprentices will gain an NVQ Level 3, an IMI Technical Certificate, an Advanced Apprenticeship Completion Certificate and a Key and Core Skills Certificate relevant to their chosen specialist area

potential danger signs are all part of the job. 'Yes, you have to be patient, but you're still working under a certain pressure. You learn to focus.'

James Prior, who works with Amdadul at Park Royal, nods. 'It's very calm at Maranello. It's the first thing I noticed. Working here, quantity isn't the main issue. It's perfection that counts. You need a really keen eye, because the customers certainly have, and they notice the small things. It's all about finessing the product.'

Stuart Dunk, 21, is another Egham technician. 'The way some companies work, it just feels a bit robotic. But here you definitely get that sense of things being handed down. At the same time, with every new car that arrives you get an additional introductory course and then various courses on top of that. It's always updated, so you're always in the loop with new technology. Which we need to be really. You need the new boys coming in as well, especially with the new electrical stuff. It's like my

“It's a Company tradition. You must pass on the soul of Ferrari”

dad, he's just got an iPhone 5 and he really doesn't know what to do with the thing...'

Daniel Fergus, 21, took a different route after graduation, and now works in the Workshop Control department at Park Royal, rather than as a Technician. 'Having been an apprentice, I had all the knowledge, all the technical side, I knew what the Technicians wanted, I knew just what they

were talking about. It made it so much easier to translate that to my day job.'

So, what does working for Ferrari mean to this new generation? Georgina smiles. 'In a word? Everything.' 'It's not a job,' says Stuart. 'It's more than that. And I'd say it's more than a career as well. It's a lifestyle.' For Amdadul, 'it's a dream. Everyone I know is jealous...' Daniel laughs. 'It's crazy! Knowing that you're working for the greatest name in motoring.' Jack ponders for a moment. 'I remember seeing the factory all lit up in the dark and thinking, "Oh, this is special..." It's not just a brand. It's so much bigger than that.'

And for James? 'Anyone can gain knowledge. But you can't gain passion.' Gigi Barp must be a very proud man.

For further information on how to apply for the Ferrari North Europe Apprenticeship Programme, visit the website at ferrari-apprenticetraining.co.uk







“When you visit Maranello you realise that we are all one together”

THESE PAGES
some of the 2014 graduates from the Ferrari Apprentice Programme. Clockwise, from top left: Stuart Dunk; Daniel Fergus; Amdadul Islam; Jack Twohey; James Prior



(Sweden, Germany, Norway, Italy and the Netherlands)



01



05



02



03



04



06

WHO, WHERE & WHEN

01 **MAGNIFICENT STOCKHOLM** The beauty of modern interior design, the emotion of brands and writing that speaks of passion, the elegance of a classic building – that’s just a summary of the Stockholm Showroom reopening event. Many congratulations to Autoropa for their magnificent work.

02 **QUEEN OF THE ALPS** The FF showed off its capabilities during testing on ice in the Austrian Alps organised by Ferrari Central Europe. No fewer than 45 customers and prospects took the wheel and, to keep their hand in, there was a karting competition on the ice. The atmosphere was so hot that nobody felt the cold.

03 **ALWAYS BETTER IN BERLIN** An impressive 300 guests attended the opening of the new Riller & Schnauck showroom in Berlin. After the ribbon was cut, Masters of Ceremonies Messrs Schnauck, Bianchi and Leloup showed guests round the elegant new building.

04 **THE FOUR GREAT ONES** A lovely idea from the presidents of the Ferrari Owner Clubs of Sweden, Norway, Finland and Denmark, who organised a hugely successful shared event, offering *Ferraristi* from all four countries a chance to take part in a wonderful experience together. Our compliments to Henrik Berggren, who first had the idea.

05 **PRIZE-GIVING BY “FISICO”** Champions in the series of classic soapbox races organised by the Scuderia Ferrari Club were awarded prizes at the Bologna Motor Show by Giancarlo Fisichella. There was a great deal of satisfaction as the small single-seat racers were technologically advanced and demand genuine talent to be ridden to success.

06 **HAPPY 2015!** Now an increasingly popular tradition, the historic Dutch dealership Kroymans brought in the New Year with its customers. Plans for the next 12 months of driving and meetings were made, accompanied by good food and excellent wine.



07  **DREAMS CAN COME TRUE IN BRUSSELS** The Monza dealership on the outskirts of Ghent has been a standard-bearer for Ferrari's passion since 1977. At the recent Dream Cars Motorshow in Brussels, the aftersales team celebrated another year of Prancing Horse excellence, showing off the California T and the FF to delighted visitors. Pictured here is the team during the show, which took place on 23 to 25 January.


08  **HISTORIC YELLOW** Ferraris raced for the Francorchamps Garage in yellow livery; Bianchi and Berger's GTO, which won the 1964 Tour de France, had a yellow stripe on the

bonnet. To commemorate these incredible models, Francorchamps created a Tailor-made F12berlinetta just for the occasion. There was also a party for guests after the presentation at the Dream Cars Motorshow.

09  **TWO DAYS WITH SEA VIEW** Based at the Hotel Miramar in Théoule-sur-Mer, Ferrari Dealer Cannes offered some of its most loyal clients test drives of the California T and the F12berlinetta on the beautiful roads up to the Esterel Massif. A wonderful programme, enjoyed by many.

10  **EXCLUSIVE LUXURY** Just above Cannes lies the beautiful and

inaccessible private home chosen by Al Gassan Motor for the presentation of the California T. It was a pleasant surprise for the invited guests who, in addition, had the chance to drive the new model on the coastal roads.

11  **CLIMBING THE PYRENEES** What better than Pyrenean snow to test the FF's extraordinary capabilities and perfect road handling? Dealers Modena Sport organised a rally around the surrounding snowy peaks that gave the many spectators the chance to witness first hand and appreciate how Ferrari horsepower can master even the worst conditions on mountain roads.



(Czech Republic and United Kingdom)



12



13



14



16



15



17

12 FOUR PLUS TWO A truly special event in Prague: the legendary Ernesto Colnago, a leading cycling racer in the 1960s and the famous producer of outstandingly beautiful Ferrari cycles, was at the presentation of the California Turbo and the FF with his latest cycling model. A tremendous marriage of technology and performance

13 CHRISTMAS IN PRAGUE Tired Christmas shoppers scouring the streets of Prague for presents were cheered by Scuderia Praha's Christmas party: beautiful cars from Maranello gave an excellent energy boost to anyone whose enthusiasm was flagging.

14 THE FASTEST Castle Combe Circuit is very fast, one of those tracks you only find in England, and the guests of Ferrari dealer Dick Lovett were able to experience all the emotion of it. The classic rendezvous gave them the chance to discover the real talents of the California T and the new 458 Speciale.


15 DONINGTON PEOPLE A tricky track, with frightening descents and bends. A real track, where the assembled *Ferraristi*, assisted by professional instructors, were really able to enjoy themselves. These track days are always a success, and even a few drops of rain didn't scare anyone off.

16 A PRINCELY PRIZE A competition was held in the usually sedate surrounds of the Fountain Gardens of Hampton Court Palace where the Special Club Trophy was won by Nigel Allen, owner of a perfect 1968 275 GTB. The prize was awarded by a truly important person: HRH Prince Michael of Kent.

17 SNOW AND SMILES There were all the conditions you could want for testing the FF, with steadily falling snow greeting the Ferrari North Europe clients gathered in Austria. The quality of the car and its comfortable interior soon ensured that everyone forgot about the chilly weather.




18  **FIFTEENTH BIRTHDAY GALA** Among beautiful ladies in evening gowns and gentleman in tuxedos, Ferrari was the belle of the ball, celebrating 15 years of the Ferrari Owners' Club Singapore. At the magnificent evening it was hard to differentiate the drivers and their companions who, dressed in a very different way, were the heart and soul of many events last year, such as a trip to Mongolia, driving in Krabi and the Corso Pilota Ferrari.

19  **KOREA AT THE TOP** FMK held a Ferrari golf tournament with Inbee Park, currently ranked world number two player in the LPGA. On a beautiful early November day,

24 Ferrari owners enjoyed a round with Inbee Park at one of the most luxurious country clubs in Korea. An Enzo and a 599 GTO were displayed at the entrance of the club house.

20  **TRULY EXCLUSIVE** A luxurious end of year dinner at Seoul's prestigious Grand International Continental hotel was organised by Forza Motors Korea for customers who have ordered the new California T. A fine way of saying: you've ended the year well but next year, with your California, will be even better!

21  **TRACK TURBO** In the magical setting of McKinley West Estate in the Philippines, Autostrada Motore gave a most

professional presentation of the California T to media and eager customers. For this very special occasion, with support from a professional driver, a track had been specially designed to put to the test the new model's qualities. It was a great success...

22  **CLASSIC CHILE** Comercial Itala and the Ferrari Club of Chile embarked on a three-day journey through the northern mountains of Chile. From Santiago, Monte Patria, and La Serena, 10 cars, representing various models through the decades, spent their journey on a thoroughly memorable trip.



(Chile and The US)



23



25



24



26



27



27

23 **ENGINES ROAR** Fuelling Ferrari's racing heritage, Commercial Itala organised a track day at Codegua International Circuit in Chile. Customers were filled with delight as they hit top speed in their cars, a spectacular cavalcade of 458 Italias, F12berlinettas and F430s.

24 **CLASSIC AND MODERN** More than 150 Ferraris were judged according to the highest standards at Cavallino Classic's Concours d'Elegance in Palm Beach, Florida. Among the Ferrari icons was the California lineage including the modern classic, the Ferrari California T.

25 **GETTING THE BETTER OF DAYTONA** The five 458 Italias entered in the Rolex 24 at Daytona demonstrated the speed and competitiveness of the car in two classes, evoking the true vigour of the Ferrari's heritage at Daytona. Both the two Ferraris in GT-LeMans and the three in GT-Daytona led their classes during the race, challenging the lead from the drop of the green to the chequered flag.

26 **THE TEXAN HOEDOWN** The unveiling of the F60America was a real delight amongst a cowboy-centric theme, filled with cowboy hats and a Texas barbecue, at the Formula One Grand Prix in Austin.

27 **CHEQUERED FLAG WAVES IN DAYTONA** The opening event of the 2015 season of the Ferrari Challenge was held in conjunction with the Rolex 24, the famed 24-hour endurance race at Daytona International Speedway. A total of 29 drivers took to the wheel of the 458 Challenge EVO, racing around the high banks of the 3.56-mile circuit in two brilliant racing showcases. Lucky *Ferraristi* were given the opportunity to enjoy the racing spectacles of the double-header weekend from the luxurious Ferrari Hospitality suite at Turn 1 of the Daytona International Speedway.



28



30



31



29

28 SEASON CULMINATES IN AUSTIN

The eighth and final round of the 2014 North American Ferrari Challenge season concluded at the Circuit of the Americas in Austin, Texas. Running alongside the US Formula One Grand Prix, the Challenge drivers brought spectators to their feet in excitement as lead changes and overtaking dominated the majority of the races.

29 THE GREAT PARADE

Making the most of a dedicated Ferrari section at the Kuwait City Concours d'Elegance, the importer Al-Zayani took the opportunity to hold a truly unique event: a crowded parade of Prancing

Horse models that ran from the tower in the city centre to the site of the Concours, ending up at Marina City by the Arabian Gulf. Held with the official approval and assistance of the Ministry of the Interior, the parade was a breathtaking must-see event in its own right within the Concours.

30 TRUE DRIVERS

Around 50 members of the Ferrari Owners' Club UAE, with their cars and with the assistance of experts from Pilota Ferrari from Maranello, enjoyed a series of thrilling laps on the track at the Dubai Autodrome. The organisation of the event, which was jointly hosted by Al Tayer Motors, was

impeccable. There can be no doubt about it, racing on the track is never anything other than a great experience!


31 PERLA DEL QATAR


It was hardly surprising that first FF to be completely personalised under Ferrari's Tailor-made programme should be the star attraction at the Qatar Motor Show. And the fact that the car was named "Perla" is no accident either: pearl-fishing has long been part of the tradition of this country. The car was much admired by visitors, both for the extremely refined quality of its materials and its unquestionable air of exclusivity.




(Thailand, Japan and China)





32  **A DAY TO REMEMBER** There could only have been one star of the show at Siam Paragon, Thailand, on Italian Motor Day 2014: the 458 Italia, best described as Italian by name and Italian by nature. Also at the event were Cavallino Motors' Managing Director Mrs Nandhamalee Bhirombhakdi and many fans and customers who were able to admire a large selection of Italian motorbikes in addition to the superb cars on display.

33  **WHAT A MAGNIFICENT PRIZE!** It's worth taking the trouble to enter the competition for Top Dealer of the Year. The team from Cornes Ferrari Osaka certainly found this

out when they were announced as Best Performer in Sales, Marketing and After Sales in 2014 at the annual Ferrari Dealers' meeting. They must have been delighted and astonished to receive a full-size replica of the F14 T as their prize.

34  **A BOUTIQUE IN AOYAMA** Cornes Motors held the Grand Opening of Cornes Aoyama in the premium location of Aoyama in Tokyo. The beautiful space is designed to reflect the excellent customer service and the highest level of personalisation offered by Ferrari. The latest Tailor-made FF in a yachting theme was displayed especially for the Grand Opening.

35  **GUESTS OF HONOUR** Two Tailor-made models were at the heart of the event held at a Tokyo hotel for more than 150 guests: an FF in yachting style and a 458 Spider named "Bushido", a term of chivalry of Samurai origin. Both were admired as guests of honour.

36  **LAST OF THE ASPIRATED ENGINES** The 458 Speciale A was presented at Auto Guangzhou in classic Modena yellow. Only 499 units have been produced of the last V8 Spider. There was serious competition to get hold of one. This is a shrewd choice: these specialist models are destined to be much sought-after by collectors.



37



38



39



40

37 WINNING HORSE IN SHANGHAI The beautiful new Ferrari Shanghai Puxi Showroom has opened in the major business district on Nanjing Road. It's the perfect symbol of the magnificence of Prancing Horse cars in one of the most famous and luxurious areas of the city. The showroom has two floors on which the entire Ferrari range is on display. As well as this, customers are offered the option to personalise models through the Ferrari Tailor-made programme.

38 CHINA'S MAGICAL ISLAND Five days of driving and pleasurable company were on offer at the Sanya Rally on Hainan Island,

where customers arrived in their various cars. A drive along the beautiful coast roads and a general atmosphere of fun established a fantastic *esprit de corps* among customers, who also took great delight in admiring the cars of their colleagues and friends.

39 THREE DAYS ON THE TRACK For three full days the Ferraris of Corso Pilota hurtled around the famous Shanghai circuit. Taking part in this advanced driving course were Ferrari owners and media representatives who were able to get an idea of the extraordinary versatility of the Prancing Horse's cars.

40 SEVENTY SPECTACULAR FERRARIS Basking in the glittering sunshine, more than 70 Ferrari owners gathered for a four-day tour exploring the beautiful sights of Taiwan. From the imposing 509m height of Taipei 101 in the capital to the outstanding natural beauty of Sun Moon Lake and the enormous Kaohsiung Harbour, the large collection of eye-catching Prancing Horses drew admiring glances wherever they went during their week in Taiwan. Needless to say, the final parade in Kaohsiung City made for the perfect ending to this most anticipated and exciting event of the year.



THIS PAGE

Renault introduced the turbo to F1 in 1977; Ferrari quickly followed. Pictured here, the famous 1979 duel between Gilles Villeneuve and René Arnoux during the French Grand Prix at Dijon



Enzo's inquisitive mind

How did Renault's F1 turbo engines work? Enzo Ferrari wanted to discover the truth for himself. I was witness to *Il Commendatore's* thirst for knowledge

WORDS ANTONIO GHINI

Ferrari here!' An unmistakable voice with a distinct Emilian accent pre-empted my curious 'hello'. It was familiar from previous infrequent calls to the private line in my office at Renault (before I was appointed to manage the Communications Department at Ferrari). *Him*, it really was him: Enzo, the globally famous weaver of dreams from Maranello, who every now and then would ring me up.

The reasons for his call were interesting but well-motivated: Renault had revolutionised Formula One when it became the first team to race with a turbocharged car, the RS01, which debuted at the 1977 British Grand Prix at Silverstone. The rest of the field used normally aspirated 3.0-litre engines and Renault's experimental model seemed unlikely to achieve results. Indeed, that proved to be the case in the early years of this adventure. The new technology caused all manner of problems: it required the development of increasingly small turbines that could produce ever-higher revs, while innovative cooling systems were introduced in the exhaust chamber by means of an inter-cooler. Added to this was the recent deployment of electronic devices in racing cars that were hitting speeds of 300km/h.

Enzo, who was always focused firmly on the future, believed this technical change would bring results. So, although he was the charismatic leader of a company that was now part of the Fiat Group, he had no qualms about owning a car with a turbo engine from a rival manufacturer. As well as F1, Renault was introducing turbos for its road cars. In 1980 they launched the 18, a four-door saloon with a 1.6-litre turbo engine. Enzo bought one and often drove it himself – or was driven by his chauffeur, Dino Tagliacucchi, whose comments were carefully noted.

'Good morning, *Commendatore*. What can I do for you?' was my rapid reply. The emotion in my voice must have betrayed my passion for Maranello – at that time I couldn't imagine I would end up working there, changing my life in a thrilling way, more than a decade later (albeit after the death of the great man). 'We've got snow here. I need four wheels for snow tyres, but not alloys, steel will do. No use wasting money for just a few weeks.' Obviously, we would deliver the wheels to Maranello within 24 hours. It would, however, have been a shame to waste the opportunity for a chat. 'Is the car going well?' There was a quick response: 'Very well, only the seat's a bit short. I've got long thighs... but everything else, very well.'

There was no point asking him to send written observations and comments; with this kind of relationship instinct dictates how far you can push things. And so, when Enzo replaced the 18 in 1984 with the bigger, but similarly turbocharged Renault 25 (at a generous discount), I decided to deliver it personally. It was a sunny day and the car a fine golden colour. Perfect. When I got to the usually impassable gate of the Gestione Sportiva, where Enzo had moved his office, the barrier was immediately raised and three solicitous guards, aware that *Il Commendatore's* new car was about to arrive, showed me where to park it. There was no hope of seeing Enzo appear and of observing his reaction. '*Il Commendatore* is waiting for you in his office.'

I went in and there he was: a supreme presence, who gave the impression that there was almost nothing else in the vast room. He was wearing dark glasses and on the wall was a dimly lit photograph of his son, Dino. Below it stood a vase of apparently artificial flowers and a little ribbon in the colours of the Italian flag. Everything was exactly as the many news stories and articles had described – but true.

Inviting me to take a seat, Enzo began to talk about all manner of things. He discussed F1, of course, in which by now Ferrari too had adopted the turbo engine (this caused great problems for Renault). Then he spoke about the Italian driver Michele Alboreto, the Scuderia Sporting Director Marco Piccinini, FIA President Jean-Marie Balestre and Bernie Ecclestone, the powerful F1 boss who after many disputes was persuaded to manage the sport. Engines were another topic, especially the 12-cylinder configuration that he always loved above all others.

He left no room for questions and I can hardly believe it was by chance that he praised the presence of constructors such as Renault, in a racing class dominated by 'English *garagisti*' who, on top of making cars, wanted to make the rules! By the time I left an hour and a half had passed. The car was no longer there. Would he drive it or would he send it to the workshop to examine the car's innovations, still possessed with that questing spirit he had demonstrated his entire career?

I certainly remember two things about that day: first, that the man was an enchanter, as clever and shrewd as he was different from the image the outside world had of him; secondly, he recognised that the early mockery of the turbo adventure would be remembered as a major mistake. This solution, as we are now seeing, was exactly what the future would need.



SUBSCRIBE TO THE OFFICIAL FERRARI MAGAZINE

Published four times a year, **The Official Ferrari Magazine** features four editions, including a 246-page Yearbook. Subscriptions cost €250

- For details, visit ferrarimagazine.com
- You can also email: subscriptionmagazine@ferrari.com
- Alternatively, phone:
 - (English) +39 02 642 3895
 - (Italian) +39 02 642 3386
 - (Spanish) +34 91 678 8975
 - (German) +49 30 330 9982
 - (French) +33 32 030 0381

The Magazine can also be downloaded to your iPad or Android device ■



Julius Bär



Ermenegildo Zegna

21-23 August 2015

ASK WHO WAS THERE



FERRARI KESSEL TRIBUTE 2015

For further information and registration: www.passione-engadina.ch



BAUME & MERCIER
MAISON D'HORLOGERIE GENEVE 1830



CONCESSIONARIO UFFICIALE FERRARI E MASERATI
Loris Kessel Auto SA



EMMƏ

VALSER[®]

brumm:

Kessel
KESSEL

Seller

Roberto Mercuri
QUALITY CARCARE
EST. 1991

HUBLOT



MP05-LaFerrari.

A truly exceptional watch. A world record-holder.

50-day power reserve and a
high-tech design developed with Ferrari.

Limited edition of 20 pieces.



HUBLOT

BOUTIQUES

GENÈVE • PARIS • LONDON • BERLIN • NEW YORK
MIAMI • BEVERLY HILLS • LAS VEGAS
MOSCOW • DUBAI • TOKYO • HONG KONG • SINGAPORE
SAINT-TROPEZ • CANNES • COURCHEVEL • Gstaad



OFFICIAL WATCH
SCUDERIA FERRARI



16→17

REALISMO ED OTTIMISMO

Nel lavoro realismo ed ottimismo sono indispensabili e in questi primi sei mesi a Maranello, durante i quali abbiamo anche presentato due nuove vetture, la SF15-T di Formula 1 e la 488 GTB, ne ho avuta conferma.

Per la Formula 1, la conferma è che abbiamo bisogno di lavorare duro per recuperare il ritardo accusato nella scorsa stagione. Ho detto, e lo ripeto, che qualche vittoria rappresenta un passo indispensabile per tornare al vertice. Ma anche se abbiamo una macchina promettente e due piloti come Sebastian e Kimi, motivati e determinati, dobbiamo essere realisti. L'ottimismo viene dalla certezza che l'atmosfera che si respira alla Gestione Sportiva con l'arrivo di Maurizio Arrivabene ed i cambiamenti organizzativi apportati, è cambiata nel senso giusto. Questo è rassicurante per chi ama la Ferrari e vuole gioire delle sue imprese. C'è moltissimo da fare, ma non ci sono motivi di dubitare che ogni sforzo sarà fatto per riportare la nostra Formula 1 là dove deve essere.

Diverso il discorso per le Ferrari da strada. La 488 GTB, una italiana esclusiva, con i suoi sorprendenti requisiti tecnici e la linea muscolosa che ne annuncia le prestazioni record, conferma la capacità della Ferrari di mettere a proprio profitto le soluzioni tecniche più adatte a rispondere alle esigenze dei mercati mondiali, senza per questo rinunciare a quella capacità di innovazione ed esclusività che i clienti le chiedono. Il V8, più volte proclamato "best performance engine of the year" ha mantenuto intatto il proprio carattere, arricchendosi dei vantaggi di una originale soluzione di sovralimentazione che ne potenzia le prestazioni fino alla potenza record di 670 CV pur riducendone emissioni e consumi.

In questo caso l'ottimismo sul successo di questo modello, tra l'altro erede di ben tre Titoli Mondiali nella Classe GT2, è ben motivato.

Il 2015 si sta rivelando particolarmente esaltante per Ferrari. Il nostro rinnovato entusiasmo e vigore nell'affrontare la sfida della Formula 1 e il rinnovamento del portfolio prodotto fornirà l'impeto necessario per i prossimi anni.

Sergio Marchionne
Presidente Ferrari

8→10

SPETTACOLARE COME LEI

Molte sorprese alla World Premiere della 488 GTB a Maranello, con una visita in anteprima all'edificio della nuova Gestione Sportiva e le linee di produzione trasformate in un vero e proprio palcoscenico

Sarebbe bastato il nome a far sognare: 488 GTB evoca ricordi che solo un'automobile straordinaria può ereditare e riaccendere. Ma le due serate di presentazione a Maranello riservate ad oltre 800 clienti del Cavallino hanno fatto di più. Nella prima parte dell'evento, all'aperitivo, la scoperta della nuova Gestione Sportiva. L'imponente edificio, ancora solo semiarredato in attesa del trasferimento del personale, è apparso agli ospiti nella sua assoluta funzionalità: reparto dopo reparto, progettisti e tecnici svilupperanno la Formula 1 di domani e la monteranno materialmente negli appositi spazi dedicati. Per gli ospiti è stata la scoperta di un luogo che, da oggi, sarà totalmente segreto.

Poi trasferimento sulle linee di produzione delle 8 cilindri, presentazione del nuovo modello da parte del Presidente Sergio Marchionne insieme all'ingegner Felisa, CEO e vera anima del nuovo modello, ed Enrico Galliera, Direttore Commerciale e Marketing.

Altamente spettacolare l'ingresso delle vetture, con un effetto di sorpresa simile a quello che creano le pattuglie acrobatiche dell'aviazione. Tre auto da tre punti diversi, una perfino sospesa sulle linee e trasportata tra i presenti. Da una delle tre vetture è uscito Sebastian Vettel che ha portato il proprio saluto ai presenti, non nascondendo l'emozione di questo protagonismo così diverso da quello al quale è abituato.

In conclusione, cena tra le linee con la conferma che il profumo dei motori ben si accompagna al buon cibo ■

12

START

Presentata la nuova collezione PRIMA

Ferrari PRIMA è una collezione esclusiva che incarna lo spirito della Ferrari. Dalla nascita del Cavallino Rampante, apparso nell'Annuario Ferrari nel 1949, ai primi anni di gara fino al successo odierno fatto di emozioni, tanta passione e vittorie. La collezione è un omaggio alle persone, icone e valori che negli ultimi 60 anni hanno dato vita alla leggenda, in un eterno spirito di eccellenza e stile.



NEWS



NEWS



Ai bambini piace il rosso - LEGO e Bburago insieme per la gioia dei piccoli tifosi Ferrari

I giovani Ferraristi saranno felici di sapere che Ferrari ha stipulato contratti di licenza con LEGO e Bburago. I nuovi kit LEGO Speed Champions consentono agli appassionati di auto di tutte le età di ricreare a casa i loro scenari di gara preferiti. Tetto e fianchi del camion della Scuderia Ferrari si aprono per mostrare la F14 T e un'intera serie di accessori a marchio Ferrari. Un'eccezionale avventura targata LEGO per giovani Ferraristi a partire dagli otto anni in su. Da oggi inoltre il Gruppo May Cheong, produttore dei modellini Bburago e Maisto, produrrà anche modellini diecast, modellini in kit di montaggio e automobiline radiocomandate Ferrari in tutto il mondo.

San Pietroburgo e Sochi: due nuovi negozi Ferrari

Aperti in collaborazione con FSR, questi negozi offrono abbigliamento di alta qualità, articoli in pelle e accessori per proprietari e tifosi Ferrari. All'ingresso del negozio, nel centro commerciale Galeria di San Pietroburgo, si è accolti da una showcar F1 e dalla Ferrari Hall of Fame. Qui i tifosi della Scuderia potranno portarsi a casa un pezzo della leggenda. Il PR1MA Collection Lounge, visibile su un piano ammezzato, presenta capi di abbigliamento contemporanei ispirati al Gran Turismo, 100% made in Italy, fortemente rappresentativi della storia e dello spirito del Cavallino Rampante. A Sochi, sede dei Giochi Olimpici del 2014, è stato recentemente inaugurato nel Moremall un negozio Ferrari da 160 metri quadri ■

14

OSSESSIONE PERFEZIONE

È dedicata alla Ferrari l'edizione 2015 di Passione Engadina, perfetto mix tra adrenalina e amicizia

È bello accorgersi, in un mondo in cui la tecnologia sta tentando di prendere il potere, che le cose di successo hanno bisogno di una vera e autentica presenza umana. Il Rally per vetture classiche, Passione Engadina che in appena tre anni è diventato un riferimento per chi ama questo genere di eventi, trova il motivo del suo successo nella persona che lo ha ideato e che lo realizza curando ogni più piccolo dettaglio. Il suo nome è Paolo Spalluto, ma lui si fa chiamare da tutti Paolone, strizzando l'occhio ai risultati non celebrabili della sua golosità. Ogni anno, a fine agosto, la gara che ha base a Saint Moritz, presenta delle novità. Quest'anno i concorrenti avranno due percorsi di avvicinamento da Locarno e da Zurigo che daranno una prima classifica, il sabato due gare diverse, impegnative e divertenti,

nell'aeroporto di Saint Moritz appositamente allestito. Infine, la domenica, un ultimo evento a sorpresa e la premiazione.

Paolone ha fatto anche una scelta di fondo: al via solo veri appassionati al volante di auto italiane. Ogni anno, un Marchio è la star della manifestazione e nel 2015 sarà proprio quello Ferrari. Per questo, nello spirito ormai consolidato dei Ferrari Tribute, anche un gruppo di Ferrari contemporanee sarà al via ■

18→29

ARTE DINAMICA

La 488 GTB offre prestazioni finora mai raggiunte unendo, alla purezza del classico motore aspirato Ferrari, i benefici della sovralimentazione. In più, stile e perfetto comportamento su strada. L'abbiamo portata al Museo Enzo Ferrari per il suo debutto

Testo di **Antonio Ghini**
Fotografie di **Alex Howe**

La "Paperera", come era stata soprannominata la F1-90 per la sua forma schiacciata sul davanti, con la quale Alain Prost ottenne la centesima vittoria della Ferrari in un Gran Premio e fu beffato da Ayrton Senna che, speronandolo alla prima curva del GP del Giappone gli strappò un Titolo Mondiale che sembrava certo, aveva 680 cavalli nel suo V12.

Quello stesso V12, portato da 3500 cc, come imponeva il regolamento del Mondiale, a 4700 cc per essere utilizzato sulla Supercar F50, ne aveva 520. Parliamo di Formula 1 e di Supercar a questa ispirata, parliamo anche di non troppi anni fa, di tecnologie recenti, di modelli chiamati a dare il massimo della tecnologia. Non può quindi passare inosservato il fatto che oggi una berlinetta Gran Turismo destinata alla strada - ma estremamente desiderosa di essere messa alla prova in pista, non serve dirlo - metta a disposizione di chi è al volante qualcosa come 670 cavalli. Ma c'è di più, con un valore di coppia massima di qualcosa come 760 Nm, questa stessa berlinetta è capace di accelerazioni finora sconosciute e di arrivare da 0 a 100 in 3 secondi e da 0 a 200 in poco più di 8 secondi. Per dirla come deve essere detta, prestazioni da pista per una vettura destinata alla strada.

La sintesi di questa eccellenza ha un nome tanto gradevole quanto evocativo: 488 GTB.

Sono infatti passati esattamente quarant'anni dalla presentazione della prima Ferrari otto cilindri a motore centrale. Si trattava della 308 GTB, appunto, in quanto Gran Turismo "Berlinetta". Da quel giorno il ruolo dei modelli 8 cilindri ha assunto un peso sempre più importante nella produzione di Maranello. Ruolo che si è consoli-

dato ulteriormente col ripetersi di successi nelle competizioni internazionali di Ferrari equipaggiate da motori V8. I più recenti, quelli della 458 GT pluricampione del mondo e vincitrice delle due ultime edizioni della 24 Ore di Le Mans.

Rispetto a questo modello di provato successo, la 488 GTB si propone col motore sovralimentato. La soluzione tecnica che ha ispirato il tema di questo numero del Magazine, è stata interpretata dai motoristi Ferrari in modo del tutto originale: prendere dalla sovralimentazione tutti i vantaggi dati da un generoso numero di cavalli in più e da minori emissioni e consumi, continuando però a dare al motore quell'eccellenza tecnologica che garantisce il massimo di prestazioni, cui si integrano i positivi effetti del recupero dell'energia degli scarichi per la sovralimentazione. Il motore della 488 ha una cilindrata di 3902 cc ed è completamente nuovo, seppur rispettoso di valori ed esperienze derivanti da motori aspirati che hanno conquistato titoli di eccellenza internazionali.

I 670 cavalli di potenza, pari a 492 KW, si ottengono a 8000 giri mentre la coppia massima di 760 Nm è raggiunta in settima marcia con un tempo di risposta a 2000 giri di 0,8" che garantisce le spettacolari accelerazioni sopra indicate. A sentire il commento di Dario Benuzzi, collaudatore storico di Ferrari, la sensazione che si prova in questa fase di accelerazione è molto simile a quella che dà la Hy-Kers LaFerrari, "Un godere" il suo sintetico ma efficace commento!

A dispetto di chi definisce il lavoro di Benuzzi come il più bello del mondo, lo sviluppo di un modello tanto performante ha richiesto un sapiente bilanciamento della vettura, sia sul piano del software del cambio che, sfruttando il Variable Torque Management System eroga la poderosa coppia in modo crescente e continuo, sia per l'intervento dei sottosistemi e dei controlli elettronici che influiscono sul comportamento su strada. Si è così ottenuta una reattività ai comandi assolutamente unica per una vettura destinata alla strada e paragonabile a quella delle vetture da pista. Basti pensare che la 488 gira a Fiorano in 1'23", tempo davvero stellare per un'auto di produzione. Il contributo a questi risultati è dovuto all'integrazione degli effetti del differenziale elettronico (E-diff), del controllo di trazione F1-Trac e degli ammortizzatori a smorzamento attivo che danno un controllo evoluto dell'angolo di assetto (Side Slip Control 2 - SSC2) che risulta molto più preciso e meno invasivo.

Importante anche l'evoluzione del sistema frenante sia per efficacia che per spazio di arresto che si riduce del 9% alla velocità di 200 Km l'ora rispetto ai modelli precedenti.

Grande anche il lavoro svolto dall'aerodinamica che ha dovuto coniugare le esigenze di maggiori aperture dovute alla presenza degli intercooler del sistema Turbo, con la ricerca di una massima efficacia in funzione delle prestazioni. Il tutto con un risultato estetico accattivante. Come sempre il lavoro è stato di team: l'ingegner Cardile e i suoi aerodinamici hanno lavorato insieme agli ingegneri del Veicolo ed alla Direzione del Design. La macchina esprime il proprio carattere innan-





NEW MODEL

CARS



zitutto attraverso la scultura della fiancata. La sua forte personalità è data dalla presenza di un'ampia presa d'aria modellata con un movimento a "colpo di frusta". La caratteristica sgusciata, che mostra reminiscenze della 308 GTB originale, è attraversata da un profilo alare che divide il canale d'ingresso in due. Il frontale è dotato di un largo alettone "a cassetto" con profili sovrapposti per migliorare l'efficienza termica dei radiatori, sospeso e staccato dal volume. Al centro due piloni sono abbinati a un deflettore che incanala aria verso il fondo piatto. Il posteriore, largo e basso, è anch'esso dominato dalle soluzioni aerodinamiche, con l'innovativo spoiler "soffiato" nella parte superiore, che genera carico verticale senza aumentare la resistenza, associato ad un diffusore aggressivo, dotato di portelle aerodinamiche attive e disegnato intorno ai due scarichi rialzati. Nuovo il disegno dei fanali LED ad anello circolare.

Per chi è al volante, la vettura dà la sensazione di una monoposto: tutto è compattato attorno a chi guida con un cockpit ergonomico e funzionale. È la prima Ferrari a non avere la chiave di avviamento - o, meglio, la prima stradale perché quelle da corsa non l'hanno mai avuta - ma un comando ispirato ai polmoni di aspirazione del motore. Il volante è, come ormai indicato dalla Formula 1, multifunzione con comandi incorporati e classico "manettino" di regolazione mentre i sedili sono perfettamente avvolgenti e, anche se l'abitacolo è concepito per dare la miglior funzionalità a chi guida, è comunque spazioso e gradevole dando al passeggero il piacere di un coinvolgimento nell'azione.

Al Salone di Ginevra è iniziata così l'avventura di un nuovo modello che rispecchia perfettamente ciò che Enzo Ferrari ha sempre detto: "La Ferrari che preferisco è la prossima" ■

30 → 37

UNA SCELTA OBBLIGATA

La sovralimentazione è sempre stata un modo per aumentare la potenza del motore. Tuttavia, i rapidi progressi tecnologici hanno trasformato il processo e aggiunto due importanti vantaggi: minor consumo di carburante ed emissioni ridotte

Testo di **Andrew Frankel**

Ora che la Ferrari entra nel futuro con una nuova generazione di motori turbocompressi, sarebbe comprensibile considerare la sovralimentazione una tecnologia che ha fatto solo brevi e occasionali apparizioni nella storia di Maranello. Risale infatti alle primissime auto del Cavallino Rampante. Queste auto non erano vere e proprie Fer-

rari, ma auto da corsa Alfa Romeo gestite dalla Scuderia Ferrari in qualità di team della fabbrica a partire dal 1932. Sebbene l'Alfa Romeo avesse iniziato a realizzare auto da corsa sovralimentate già nel 1924, i suoi grandi successi prebellici arrivarono con le auto del Tipo B, il cui motore a otto cilindri in linea sovralimentato ruggiva di vittoria in vittoria sotto un cofano con il famoso scudetto Ferrari, e la 158, i cui exploit sono raccontati nella pagina seguente. Il fascino dei motori sovralimentati è ovvio: utilizzando un compressore d'aria esterno, è possibile pompare più aria nel motore consentendogli di bruciare più carburante ed erogare maggiore potenza. Inizialmente, i compressori erano attivati dal motore stesso, ma questo richiedeva una potenza considerevole. Da allora si è sempre preferito il turbocompressore: la turbina è alimentata dallo scarico del motore. Sebbene oggi siano considerate tecnologie automobilistiche, sia la turbocompressione che la sovralimentazione hanno origine dal settore aeronautico, dove erano utilizzate per contrastare gli effetti di riduzione della potenza causati dalla minor densità dell'aria ad alta quota. E benché la sovralimentazione sia stata applicata alle auto ben prima del turbocompressore, anche quest'ultima tecnologia è più antica di quanto si possa pensare: se vi piacciono le curiosità sull'automobilismo, ricordate ai vostri amici che la pole position per la 500 Miglia di Indianapolis del 1952 è stata ottenuta da un'auto con motore diesel turbocompresso oltre 20 anni prima della produzione della prima auto turbocompressa da strada. Il motivo per cui nella storia della Ferrari sono presenti così poche auto turbocompresse è che questa soluzione presentava alcuni problemi intrinseci che solo recenti innovazioni tecnologiche hanno risolto. Questi problemi comprendevano l'erogazione di potenza non lineare, una scarsa reattività e un suono dello scarico sordo. Per questo motivo, in passato la Ferrari ha utilizzato i motori turbo solo per soddisfare requisiti molto specifici e insoliti.

Il primo non ci prenderà molto tempo. Si trattava semplicemente della politica italiana degli anni settanta e ottanta che aumentava la tassa di circolazione sulle auto superiori ai 2 litri. La risposta iniziale della Ferrari, una 208 GT4 e una 208 GTB da 2 litri, mancava della potenza necessaria per prestazioni degne della Ferrari, così, a partire dal 1982, fu prodotta una 208 GTB Turbo che offriva un'accelerazione simile a quella della 308 GTB con motore aspirato. La GTB/GTS Turbo, una versione turbocompressa da 2 litri della 328 GTB, fu replicata anche nel 1986 con ben 254 CV. La produzione cessò nel 1989. Tuttavia era anche un altro il motivo per cui negli anni ottanta la Ferrari iniziò a utilizzare i motori turbocompressi, e il requisito primario era in questo caso un motore di estrema potenza ma leggero e compatto.

Naturalmente si parla di Formula 1. Nel 1981, apparve chiaro che con un motore turbocompresso da 1,5 litri era possibile ottenere una potenza molto maggiore rispetto al motore aspirato da 3 litri permesso dal regolamento dell'epoca. Nel

primissimo anno da costruttore di auto di F1 turbocompresse, la Ferrari si aggiudicò due corse, prima di vincere il titolo costruttori nel 1982. Le creazioni Ferrari più ammirate e ricordate che adottavano questa tecnologia sono una coppia di stradali progettate negli anni ottanta che hanno dato inizio a una stirpe di serie speciali, auto stradali dalle prestazioni elevatissime la cui storia continua con LaFerrari. La prima di queste è la GTO del 1984, più comunemente nota come 288 GTO, per distinguerla dalla 250 GTO degli anni sessanta. Progettata originariamente come modello da omologazione per partecipare alle gare automobilistiche Gruppo B, che non decollò mai, fu lanciata nel 1984 e considerata, con una certa superficialità, come derivata dal modello stradale 308 GTB. Di fatto era una vettura totalmente diversa, con un passo più lungo, cambio e motore longitudinale, nessun pannello condiviso e carrozzeria realizzata prevalentemente da plastica e Kevlar. Un altro equivoco frequente è che la GTO utilizzasse una versione turbocompressa del motore V8 della 308, mentre, in realtà, i due motori hanno solo una parentela molto lontana. Il motore aveva un parente molto più prossimo, ma non apparteneva a una Ferrari e non era originariamente destinato all'uso su strada. Nel 1983, la Lancia decise di gareggiare nelle corse di endurance soggette alle regole del nuovo Gruppo C dell'epoca, ma non aveva un motore adatto. Si rivolse quindi alla Ferrari, sua compagna di scuderia, e chiese un motore da corsa per lunghe distanze costruito appositamente. Poiché le regole del Gruppo C erano determinate da una formula sul consumo di carburante, il motore turbo fu considerato la scelta migliore per dimensioni, potenza e possibilità di personalizzare la potenza del motore (e quindi i consumi) aumentando o diminuendo la pressione di sovralimentazione del turbo a seconda delle condizioni.

Nelle gare di qualificazione non c'erano limiti sui consumi: le Lancia potevano quindi correre alla potenza massima. Se in gara le condizioni meteo sfavorevoli o l'intervento della safety car avessero invece generato un consumo di carburante migliore delle previsioni, il pilota poteva aumentare la sovralimentazione quando le condizioni esterne miglioravano, ottenendo una potenza superiore a quella di un motore aspirato equivalente. L'auto risultante, la Lancia-Ferrari LC2, era il modello sportivo più veloce della sua epoca.

È questo quindi il motore adattato per uso su strada nella GTO, dove, con una cilindrata di 2,8 litri, sviluppava 400 CV. Anche se sono circa 160 CV in meno rispetto alla Ferrari odierna meno potente, all'epoca questo motore rendeva la GTO l'auto su strada più potente della storia della Ferrari, la prima a raggiungere i 100 km/h in meno di cinque secondi e una velocità massima di 304 km/h. La GTO fu un tale successo che, nonostante fosse previsto di produrne solo i 200 esemplari necessari all'omologazione dell'auto per le corse, ne furono costruite 272. Per la sua bellezza e impatto visivo, la GTO ha costituito anche un esperimento per vedere se gli acquirenti erano pronti a pagare cifre importanti per





un modello Ferrari dalle altissime prestazioni in edizione limitata. Quando è stato chiaro che lo avrebbero fatto, i pensieri si sono rivolti a un'auto più estrema, non solo più veloce di qualsiasi altra Ferrari precedente, ma di qualsiasi altra auto precedente. La Ferrari F40, l'ultima auto voluta da Enzo Ferrari stesso e lanciata in concomitanza con il 40° anniversario dell'azienda, nel 1987, era un degno omaggio al più grande creatore di auto sportive da strada e da gara che il mondo abbia mai conosciuto. A differenza della più civilizzata GTO, la nuova F40 era un'auto da corsa adattata per uso stradale, una macchina essenziale e senza compromessi che avrebbe definito nuovi standard non solo a livello di velocità ma anche di emozione di guida.

Il suo motore turbocompresso da 2,9 litri derivava direttamente da quello della GTO, ma caratterizzato da maggior potenza (478 CV) e coppia, inserito in un'auto di 60 kg più leggera. Il risultato fu una stradale in grado di raggiungere i 100 km/h in soli 3,8 secondi, la prima con una velocità massima documentata e verificata superiore ai 320 km/h. Così, mentre la GTO era straordinaria da guidare, la F40 era semplicemente magica. Ogni viaggio si trasformava in un'avventura, caratterizzata da "fiamme" che uscivano dagli scarichi, un sound potente e un'eccezionale accelerazione. L'auto intimidiva così tanto sia per l'aspetto che per il sound, che molti dei suoi proprietari potrebbero non aver mai scoperto che, spinta ai limiti, era un'auto sorprendentemente fedele da guidare ad alta velocità. Sebbene non sia stata creata per essere un'auto da corsa, ha mietuto grandi successi in pista molto tempo dopo la fine della sua produzione, vincendo gare fino al 1995, otto stagioni dopo la sua prima presentazione. Per quanto splendide fossero queste auto, sarebbe stata necessaria un'altra generazione prima che la tecnologia turbocompressa fosse perfezionata al punto da poter essere considerata utilizzabile su Ferrari stradali di serie. Ora che possono essere realizzate in modo che sound e reattività siano degni di un motore Ferrari, all'orizzonte sorge una nuova alba, che annuncia non solo un minor consumo di carburante e meno emissioni ma anche più potenza di prima per una determinata cilindrata.

INDIETRO NEGLI ANNI

L'Alfa Romeo 158/159 sovralimentata è stata l'auto che ha messo la Scuderia Ferrari sulla via per diventare il team di Formula 1 più prestigioso

Non può esserci al mondo un'altra auto con una storia di successi in gara più lunga – ed è stata progettata per l'Alfa Romeo dalla Scuderia Ferrari. L'Alfa Romeo 158 da 1,5 litri sovralimentata ha vinto la sua prima gara nel 1938 ed era già abbastanza efficiente da vincere cinque delle sei gare del primo Campionato del Mondo di Formula 1 del 1950 (tutte tranne l'anomala Indianapolis 500), un'impresa non ancora ripetuta da nessun altro costruttore. Il suo ultimo sviluppo è stato la 159 con cui il leggendario Juan Manuel Fangio si è aggiudicato la prima e l'ultima gara della stagione 1951, vincendo il primo dei suoi

cinque titoli del Campionato Piloti.

Può sembrare strano da dire di un motore di 64 anni fa con cilindrata di soli 1,5 litri, ma l'esperienza di guida della 159 è dominata da quel motore. È stato progettato da Gioachino Colombo che sarebbe poi diventato responsabile del primo e più famoso motore V12 della Ferrari: il 3 litri utilizzato sia sulla Testa Rossa che sulla 250 GTO. Nel 1951, il motore Alfa generava 425 CV a 9.500 giri/min e il suo solo punto debole era il consumo di carburante, che in condizioni di gara era di 125-175 litri per 100 km, e richiedeva quindi frequenti pit stop. Ironia della sorte, la prima vittoria in assoluto della Ferrari in F1 arrivò al Gran Premio della Gran Bretagna di quello stesso anno, grazie all'unica sosta del motore aspirato V12 375 da 4,5 litri di José Froilán González rispetto alle due dell'Alfa di Fangio. Immaginate, se ci riuscite, un'auto con pneumatici stretti, freni a tamburo, sospensioni primitive e un rapporto peso/potenza superiore a quello di una Ferrari Enzo. Questo aveva da offrire la 159. Sebbene il telaio fosse abbastanza efficiente per gli standard del 1951, l'uscita da ogni curva era una lotta tra potenza e trazione, con la potenza quasi sempre vincente e un gran fumo causato dallo slittamento delle ruote. L'auto era inesorabilmente veloce, e la sua velocità aumentava giro dopo giro fino a raggiungere velocità terrificanti che la qualità dei freni non era assolutamente in grado di gestire. Lo sterzo era così pesante che si capisce immediatamente perché i migliori piloti dell'epoca fossero piccoli, compatti e avessero una parte superiore del corpo massiccia. Anche pochi giri su una pista di prova relativamente facile e sicura erano estenuanti. È difficile immaginare come dovevano sentirsi Fangio e i suoi colleghi dopo oltre 450 km sul vecchio Nürburgring.

In breve

- I legami di Enzo Ferrari con l'Alfa Romeo iniziarono quando si rese conto che il modo migliore di entrare nel mondo che amava era lavorare con le auto.
- Dopo la vittoria di Enzo sul Circuito del Savio, a Ravenna, nel 1923, la madre dell'aviatore Francesco Baracca gli donò come portafortuna uno stemma con un cavallino rampante.
- Nel 1932, con la nascita di suo figlio Dino, Enzo abbandonò la guida e si dedicò alla Scuderia Ferrari, fondata nel 1929.
- Il Cavallino Rampante comparve per la prima volta su un'Alfa Romeo il 9 luglio 1932, alla 24 ore di Spa.
- Enzo era coinvolto nei progetti Alfa Romeo, in particolare la Bimotore dei record di Tazio Nuvolari e la 158.
- La sofisticata tecnologia della 158 fu evidente con il dominio dell'auto nei campionati 1950 e 1951, con un motore sovralimentato da 1,5 litri.
- Enzo lasciò l'Alfa Romeo nel 1939, con la promessa di non costruire auto con il nome Ferrari per quattro anni. Dopo la guerra, nel 1947, comparve la prima Ferrari.

- Quando la Ferrari di José Froilán González batté l'Alfa Romeo a Silverstone nel 1951, Enzo pronunciò la famosa frase "Ho ucciso mia madre".
- Oggi, sarebbe felice di rivedere insieme la Ferrari e l'Alfa Romeo: il nobile marchio milanese compare sulla nuova monoposto SF15-T ■

38→43

L'EROE DEL TURBO

Alla fine degli anni Settanta, René Arnoux fu uno dei pionieri dell'era del turbo, con i suoi motori potenti ma spesso difficili da controllare. Al volante di una California T, gli abbiamo chiesto di fare un confronto tra quei giorni e la tecnologia turbo attuale, più intuitiva ed emozionante

Testo di **Ben Oliver**

Fotografie di **Patrick Gosling**

"Non fumo" ci dice René Arnoux, "ma in quelle prime macchine da Formula 1 con motore turbocompresso, dopo aver premuto il pedale a tavoletta, avevi la sensazione di poter prendere una sigaretta, accendere un fiammifero, fare una tirata e aspettare l'arrivo della potenza. Nelle primissime vetture ci volevano due secondi, forse due secondi e mezzo. Ho dovuto reimparare come si guida un'auto da corsa. Entrando in curva, dovevo accelerare al massimo perché la potenza arrivasse in tempo per l'uscita dalla curva. E quando arrivava, dovevo subito sollevare il piede perché la potenza era tale da farmi sgommare anche in quinta, a meno che non fossero installati pneumatici da qualifica. Fare il pilota in quel periodo era un'emozione unica. Ma era anche molto difficile".

Lesordio del primo turbo in Formula 1 viene spesso descritto come l'era più entusiasmante e René Arnoux ne è stato uno dei protagonisti. Nel momento di maggiore sviluppo, le vetture riuscivano a erogare una potenza di oltre 1.000 CV in qualifica con motori della cilindrata di soli 1,5 litri. Un motore da qualifica poteva anche fondere dopo dieci giri e un equivalente set di pneumatici poteva distruggersi dopo soli due giri. I motori sviluppavano una coppia tale da storcere l'albero motore e far ruotare i cerchi dentro gli pneumatici. E il "ritardo" descritto da Arnoux era una caratteristica dei primi motori. A bassi regimi, erano semplicemente motori piccoli con una potenza di poche centinaia di cavalli: "motori da un litro e mezzo con una compressione ridotta: niente". Ma quando si attivava il turbo, la potenza si sprigionava in maniera straordinaria. "Improvvisamente, 650 CV". Gli altri piloti sembravano "prendere la mira" con le loro auto, senza guidarle veramente. Il perio-



do più emozionante fu anche uno dei più ricchi di riconoscimenti. I motori fecero enormi passi avanti anche in termini di comfort di guida e affidabilità. I progettisti del telaio si impegnarono molto per sfruttare al meglio l'enorme potenza dei motori. La storia dei motori turbocompressi si sarebbe potuta concludere nel 1989, ma gli enormi sviluppi raggiunti in quel periodo (monoscocca in fibra di carbonio, freni a disco e cambio elettronico) ci accompagnano da allora e sono un tratto distintivo della moderna F1 e delle vetture da strada ad elevate prestazioni. Ora, naturalmente, il turbo è tornato. Nell'ultima stagione, dopo un quarto di secolo in cui è stato vietato dal regolamento, è ritornato nelle gare di F1 con nuovi motori ibridi da 1,6 litri. Nelle vetture da strada, abbinato all'iniezione diretta, il turbo permette ai costruttori di continuare a migliorare le prestazioni e a ridurre le emissioni e il consumo di carburante; non solo nelle vetture ad elevate prestazioni come la Ferrari California T e la nuova 488 GTB, ma anche nei modelli classici venduti in milioni di esemplari. La riduzione delle emissioni globali di anidride carbonica sarà notevole e la tecnologia che lo rende possibile ha fatto il suo esordio nei mostri da 1.000 CV degli anni Ottanta. L'induzione forzata è ammessa in F1 dal 1966 ma inizialmente era impossibile produrre un motore da 1,5 litri turbocompresso o sovralimentato sufficientemente potente e affidabile da competere con i motori aspirati da 3 litri. La prima a provarci fu la Renault, nel 1977, ma i tempi non erano ancora maturi e le sue vetture turbo non riuscirono a raggiungere il traguardo in quella stagione. Anche in Ferrari continuava la sperimentazione dell'induzione forzata, usando un blocco motore da 1,4 litri a 120° simile a quello usato nella Sharknose nel 1961. Il piccolo propulsore V6 offriva dei vantaggi rispetto al 12 cilindri boxer da 3 litri che era destinato a sostituire e rispetto ai motori a 4 cilindri in linea, adottati da alcuni dei rivali del Cavallino per i loro motori turbocompressi. Ferrari aveva anche preso in considerazione la sovralimentazione e costruì il prototipo 126CX F1 con sovralimentatore Compres. Tuttavia, preferì scendere in pista con la 126CK. La lettera "K" richiama i turbocompressori doppi KKK, che avevano aumentato la potenza del compatto motore V6 di almeno 570 CV durante la prima stagione. La Scuderia aveva incuriosito i tifosi facendo correre Gilles Villeneuve su una vettura turbo durante le prove del Gran Premio d'Italia a Imola nel 1980. Per il debutto in gara si dovette attendere il 1981 e Villeneuve riuscì a migliorare il proprio tempo di 0,6 secondi rispetto al suo record personale alla guida della 312T5 con motore a 12 cilindri boxer. Le aspettative erano elevatissime ma nella stagione 1981 non furono soddisfatte. Villeneuve ottenne due vittorie consecutive a Monaco e Jarama, i primi podi della Scuderia con un motore turbocompresso, senza tuttavia ottenere né il Titolo piloti né il Titolo costruttori. La stagione 1982 fu completamente differente; segnata dal successo e dalla disperazione. L'8

maggio, Villeneuve morì durante le qualifiche a Zolder e Didier Pironi rimase gravemente ferito, sempre durante le qualifiche, a Hockenheim. In una stagione combattuta, la Scuderia riuscì a conquistare il Titolo costruttori ma non ci furono festeggiamenti a Maranello. Il Financial Times scrisse che il primo Campionato del Mondo per una vettura turbo segnava il passaggio a una nuova era. Arnoux, allora trentaquattrenne, entrò a far parte del team Ferrari per la stagione 1983, in coppia con Patrick Tambay. Trovò una vettura molto migliorata rispetto alle Renault con cui correva dal 1978. "Il ritardo era decisamente inferiore, circa un secondo" afferma. "E il motore era molto più potente perché Enzo Ferrari amava la potenza. La caratteristica che più apprezzavo della Ferrari era che tutto, dal motore, al cambio, al telaio, proprio tutto, veniva prodotto nella fabbrica di Maranello. Quando non ero in pista a Fiorano a collaudare la vettura, andavo in fabbrica a vedere come veniva costruita. Le altre vetture montavano un cambio Hewland, molto pesante da usare, la Ferrari ne aveva invece uno proprio, ergonomico, preciso, morbido e rapido. Il tracciato di Monaco prevedeva 72 cambi marcia a ogni giro, per 78 giri. Tenevamo una sola mano sul volante ed erano macchine pesanti da guidare, richiedevano molto sforzo fisico. A volte il vincitore faceva fatica a salire sul gradino più alto del podio e a rimanere in piedi. Ma quando un Costruttore ti offriva un componente come quello, le prestazioni miglioravano e a fine gara stavi decisamente meglio". Arnoux lottò per il Campionato Mondiale fino all'ultima gara. Ottenne il terzo posto e Tambay fu quarto ma la coppia permise alla Ferrari di aggiudicarsi il secondo Titolo costruttori consecutivo. "Ogni anno la macchina diventava più veloce e più facile da guidare. Alla fine della stagione, potevamo raggiungere una potenza di 70 CV superiore a quella iniziale. La velocità di sviluppo era incredibile. A quei tempi non c'erano limiti ai test e a noi della Ferrari bastava aprire le porte dello stabilimento per essere a Fiorano. Ogni settimana c'era qualcosa di nuovo da collaudare. Ci sembrava normale che ad ogni test la potenza fosse superiore di 10 CV o che ci fosse un miglioramento al telaio o ai freni". Ma nonostante le innovazioni, McLaren dominò la stagione 1984; Ferrari ottenne il secondo posto e Arnoux il sesto posto nella classifica piloti. Il momento più adrenalinico fu uno straordinario Gran Premio di Dallas in cui riuscì a risalire dall'ultimo posto in griglia fino al secondo posto, col suo casco bianco proteso in avanti nella vettura rossa, un'immagine che ne descrive la concentrazione alla guida. Se ci fossero stati ancora alcuni giri a disposizione sarebbe sicuramente riuscito a raggiungere Rosberg in testa. La Ferrari stava applicando alle vetture da strada tutto ciò che imparava in F1. La 288 GTO del 1984 fu la prima delle "speciali", una linea che continua fino a LaFerrari. Con il suo V8 da 400 CV e 2,8 litri è stata la prima Ferrari stradale turbo in cui l'utilizzo di materiali compositi per il telaio derivasse dall'esperienza Ferrari durante

la stagione di Formula 1 del 1982. "Applicammo la tecnologia F1 a due componenti della vettura" mi disse allora direttore tecnico della Scuderia Harvey Postlethwaite "e alcuni principi a molti componenti della carrozzeria. Il reparto competizioni ne era direttamente responsabile". Arnoux annuisce. "Quelle vetture non erano molto diverse dalla mia macchina da F1. Non ho alcun merito per lo sviluppo. A volte se durante i test a Fiorano facevamo una pausa, Dario Benuzzi [il capo collaudatore di allora] mi chiedeva di guidare una vettura da strada per alcuni giri. Era così emozionante guidarle e la gente tutt'oggi le adora. Dopo aver lasciato la Ferrari mi comprai una F40. Il modo in cui veniva trasmessa la potenza richiedeva una certa esperienza; pensai che forse i clienti avrebbero dovuto imparare a guidarle prima".

Lo sviluppo delle automobili da Formula 1 fu ancora più rapido dopo la loro comparsa. Arnoux lasciò la Ferrari nel 1985. Il 1986 segnò l'apice dell'era del turbo, il turbocompressore divenne obbligatorio e non esistevano limitazioni alla potenza. La F1-86 raggiunse (ufficialmente) una potenza di 850 CV in gara e più di 1.000 CV nelle qualificazioni ma probabilmente si tratta di dati arrotondati per difetto. Nei due anni successivi furono imposte limitazioni alla potenza e al carburante e furono reintrodotti i motori aspirati. I motori turbocompressi furono vietati nella stagione 1989. Arnoux si ritirò a fine stagione, dopo aver corso la prima e l'ultima stagione su vettura non turbocompressa. "Fu un periodo interessante sotto il profilo della tecnologia, se avessimo continuato a quel ritmo oggi avremmo motori da 2.000 CV".

Gli chiedo se secondo lui sarebbe una cosa negativa. "Alla fine dell'era del turbo mi dissero che mi ero avvicinato ai 1.500 CV nelle qualifiche. Poteva bastare. Chi ha guidato una di quelle vetture non potrà mai dimenticarlo. Ho avuto la fortuna di collaudare due delle Ferrari guidate da Michael Schumacher e, anche se era ancora difficile andare veloci, erano molto più facili da guidare rispetto alla mia; erano più confortevoli e più semplici da manovrare in frenata. Compiere errori era molto facile, ma d'altronde penso che lo fosse ancora di più nella mia. Michael provò una delle mie a Fiorano. Non si limitò a fare 10 giri: continuò a guidare per ore e una volta sceso mi disse: "Per guidare una macchina come questa bisogna essere completamente pazzi". Indubbiamente ai miei tempi c'erano piloti dalle grandi doti in F1, ma le auto erano le vere protagoniste!". E la California T? Arnoux sorride. La maneggevolezza e la potenza del motore aspirato hanno trovato un nuovo fan. È meglio della sua F40? "Oh, è completamente diversa. Come il giorno e la notte. È molto facile da guidare. La potenza arriva senza alcun ritardo. Non si ferma, se sollevi il piede e poi premi nuovamente l'acceleratore, lei è sempre lì. L'unico indizio che ti permette di intuire che si tratta di un motore turbo è che offre potenza e coppia straordinarie. È facile confonderla con un motore aspirato. La differenza è incredibile" ■





NEW MODEL

44→51

FORZA RAGAZZI!

Grande lavoro su motore, aerodinamica e assetto per la SF15-T, prima tappa del nuovo approccio progettuale Ferrari

Testo di **Alberto Antonini**

È troppo, è irriverente azzardare il paragone con una 'prima' alla Scala? Può darsi: eppure tra il primo "fire-up", la prima accensione in fabbrica di un motore di Formula Uno, e una prova d'orchestra, le affinità sono tante. Il brusio che precede il grande momento, le voci che si abbassano all'improvviso, il ronzare degli strumenti, pardon degli utensili. Gli occhi che si indirizzano tutti in un punto, dove il telaio riposa sui cavalletti, finché due colpi di avviatore non risvegliano la meccanica alla vita. La sottile apprensione di tutti, perché la paura, inutile negarlo, è quella della 'stecca'. E poi i pistoni iniziano a pompare, il turbo sibila piano, la "Power Unit" riempie del suo ronzare ovattato la sala montaggio, mantiene il regime prestabilito, fino a che un impulso dal computer lo riconsegna a un meritato riposo. E allora parte, spontaneo, l'applauso. Di tutti.

Certo, non è la prima volta che quel motore va in moto. Lo ha già fatto, per mesi, al banco prova. Non è nemmeno il primo momento in cui si lavora su quella scocca irta di cavi, tubi, che presto diventerà una monoposto Ferrari da Gran Premio. Però il "fire-up" è la prova generale, il primo momento in cui tutto deve iniziare a lavorare assieme: telaio, motorizzazione, uomini. Tanti uomini, radunati spontaneamente lì davanti, attratti dalla magia di quel momento. Che è il primo, grande momento di aggregazione di una stagione di corse che va a iniziare.

Momenti che danno la consapevolezza del lavoro compiuto, anche se tutti sanno che il lavoro in realtà non finisce mai, che per mesi e mesi da quel pomeriggio si andrà avanti a montare, smontare, sviluppare, cercare il decimo di secondo sulla prestazione. In giro sulle piste di quattro continenti.

Ognuno di noi, per lavorare al meglio, dovrebbe poterlo fare nell'ambiente ideale. Quando si parla di Ferrari si parla sempre di "atmosfera". Quella dei nuovi ambienti, luminosi e confortevoli. Quella della nuova sede della Gestione Sportiva, un edificio avveniristico quanto una Formula Uno, in grado di recuperare tutta l'energia che consuma grazie ai pannelli solari sul tetto e agli impianti che trattano il calore prodotto dalle sale prove. Anche questo è essere all'avanguardia. Poi c'è l'atmosfera che si respira all'interno della squadra. Il 2015, per la Scuderia Ferrari, è un anno importante, di svolta. Sono cambiate - e stanno cambiando - molte cose, sotto la gestione di Arrivabene. Anzi, di Maurizio: è così che gli piace essere

chiamato, è così che lo chiamano tutti, in squadra. Da quando lo hanno visto, già a dicembre, visitare i reparti dove si preparavano i pezzi della monoposto 666, quella che oggi si chiama SF15-T. "Perché in quei reparti - racconta Maurizio - anche sotto Natale, anche l'ultimo dell'anno, non sentivi 'Jingle Bells' ma la musica dei motori in sala prova, e il suono delle macchine utensili?". Incuriosito da un approccio così diverso e informale, un giornalista straniero ha chiesto al direttore generale della GeS quale fosse la sua filosofia di lavoro. "La mia filosofia di lavoro è: lavorare, lavorare, lavorare. Come ho sempre fatto". Consapevole delle difficoltà a cui va incontro, "Perché questa è una sfida. Ma a me le sfide piacciono". Neanche a dirlo, il giorno dell'accensione del motore era in prima fila. "Anch'io, qui, sto imparando cose nuove. Ma ho decenni di esperienza di Formula Uno, vissuta dal lato degli sponsor. E so che dobbiamo lavorare come una squadra, tutti nella stessa direzione, senza coltivare ciascuno il proprio orto".

Fare squadra. Ricreare un ambiente nel quale tutti, indipendentemente dal ruolo, si sentano parte di un grande insieme. Solo parole? Mica tanto. L'atmosfera diversa è percettibile, palpabile. Basta vedere il modo in cui ogni membro della Scuderia accoglie il nuovo arrivato, che si tratti del pilota o (è il caso di chi scrive) di chi per vent'anni ha vissuto dall'altra sponda del box, cercando di carpire i segreti del muretto. "Benvenuto, adesso sei dei nostri", ed è fatta, dopo tocca a te meritarti la divisa. Sebastian Vettel questo forse non se lo aspettava. Un conto è descrivere il nuovo clima di Maranello, un altro conto è viverlo in prima persona. Prima di vincere quattro mondiali, Vettel aveva già lavorato in Italia, aveva già vinto con i motori della Scuderia Ferrari. Ma quando è a Maranello, ogni volta, si guarda intorno con un'espressione che è al tempo stesso meravigliata e divertita. Tra un briefing tecnico e una sessione al simulatore si mette al volante della FXX-K e si entusiasma come un ragazzino. Gira per i reparti e rispolvera l'italiano imparato negli anni della Toro Rosso: "Sto facendo progressi, lo capisco abbastanza bene, però non riesco a parlare correntemente: mi mancano troppi vocaboli". La Scuderia per lui è "qualcosa di magico. Sarebbe stato bello incontrare Enzo Ferrari di persona, ma purtroppo sono arrivato troppo tardi. Però quello che lui ha lasciato lo vediamo tutti". Un po' meno sacrale, ma pur sempre fondamentale per lui, è la pausa pranzo. Non per lo stereotipo del tortellino, ma perché per come si muove, anche quando non indossa casco e tuta, dà l'impressione di bruciare più calorie di una locomotiva. "Mi sto abituando a un ambiente diverso. Ma ogni volta che vengo a Maranello mi sembra di provare la stessa emozione".

E Raikkonen? "Kimi sorride: e questo è il vero scoop". Lo scoop arriva da Maurizio Arrivabene, che del finnico ha sempre detto: "Lo conosco da tanto tempo, con lui si può benissimo essere

amici". Raikkonen si è dedicato a questo inizio di stagione con lo spirito del pilota 'ritrovato'. In realtà, a conoscerlo un po', non ha niente a che vedere con la nomea dell'uomo di ghiaccio. Per esempio, quando non parla davanti a un microfono usa un volume di voce più alto. Quando è rilassato, a suo agio, è disposto anche alla chiacchiera. Proprio questo atteggiamento più tranquillo lo rende diverso dal Kimi di un anno fa, alle prese con una monoposto che faceva fatica a guidare, perché non la 'sentiva' come sua. "So che abbiamo fatto un lavoro molto migliore durante l'inverno". Tutto quello che chiede, che ha sempre chiesto, è di non avere distrazioni, di non doversi confrontare con l'imbarazzo della scelta. Quello sì, non è nel suo carattere.

È una squadra nuova anche nei ruoli: e alla tranquillità olimpica di James Allison, il direttore tecnico con la passione della bicicletta, fa da spalla la modestia efficiente del chief designer Simone Resto, di Mattia Binotto responsabile dei motori, la timida simpatia del nuovo pilota di riserva, Esteban Gutierrez, la riservatezza di Jean-Eric Vergne, che porta la sua esperienza nei Gran Premi al servizio del simulatore. Decisamente non è la Ferrari delle star, questa Scuderia targata 2015. Davvero, quando tutti sono a pranzo nella hospitality (dove tra parentesi si mangia divinamente) si fatica a distinguere il più giovane dei meccanici dal più esperto dei responsabili. Riassume Arrivabene: "Quando abbiamo riorganizzato tutto, con uno splendido lavoro fatto da Allison, da Resto, da Binotto, da tutti, ho visto uno spirito diverso". Lo spirito non è tutto, in Formula Uno, ma aiuta sicuramente a ritrovare la strada.

Il risultato di questo lavoro è proprio la SF15-T. Con quella "esse" davanti alla sigla che sta per Scuderia e vuole proprio sottolineare lo sforzo collettivo. Bella e sexy, l'ha definita Maurizio, pur sapendo benissimo che l'estetica in Formula 1 conta poco. Ma l'armonia indiscutibile delle linee rivela una maturità acquisita nella gestione dei regolamenti. Proprio le regole 2015, leggermente modificate nelle misure strutturali, hanno contribuito a dettare la forma del muso, snello e allungato. Ma Allison e Resto fanno notare come anche al retrotreno si sia riusciti a "scavare" le forme in modo da agevolare quei passaggi d'aria che sono fondamentali per ritrovare carico aerodinamico. Le novità proseguono sottopelle, dove ci sono ben poche somiglianze con il progetto dell'anno scorso. Il motore e le sue componenti ibride, il disegno dell'impianto di raffreddamento, la struttura del cambio e delle sospensioni (che mantengono lo schema a tirante anche davanti, ma con modifiche sostanziali sulle geometrie), le prese aerodinamiche dei freni: tutto è stato ripensato con una logica diversa, non necessariamente "rivoluzionaria" ma certamente innovativa. Con progressi innegabili in quel "packaging" che è una delle parole chiave nella Formula 1 di oggi e designa la disposizione delle componenti interne in spazi risicati come sono quelli di una monoposto ■



CARS

52→55

FORMULA FUTURO

Perché le cose succedano, occorrono a volte stimoli e provocazioni. Una Ferrari così piacerebbe a tutti. Regolamenti permettendo

Testo di **Antonio Ghini**

Non ci aveva sorpresi la dichiarazione di James Allison, quando lo intervistammo per lo scorso numero del Magazine, che suonava più o meno così: “dateci più libertà nel progettare le Formula 1, se il nostro sport deve piacere ai giovani, dobbiamo fare automobili coerenti alle loro aspettative e alle loro fantasie”. Facile pensare ai videogiochi ed ai cartoon.

Non ci aveva neppure sorpresi il fatto che dichiarasse una cosa così lontana dalla attuale realtà regolamentare che obbliga a fare, con mille limitazioni, automobili sostanzialmente tutte molto simili e, soprattutto, sempre uguali a loro stesse: una Formula 1 di oggi, infatti, non è molto diversa da quelle del 1990 o del 2000. L'arrivo di Maurizio Arrivabene alla guida della Gestione Sportiva evidentemente aveva dato lo stimolo a pensare diverso oltre che a lavorare per l'immediato futuro: Maurizio, prima ancora di essere un esperto e riconosciuto manager, è un grande appassionato e “sente” perfettamente ciò che la gente vorrebbe.

Non sono passati neppure tre mesi da quei giorni ed ecco che arriva una provocazione firmata dal Ferrari Design e indirizzata proprio da chi le monoposto le fa. Si tratta di un progetto che ha due pregi essenziali: il primo è quello di rendere più accattivanti le forme della monoposto, donando quella “eleganza contemporanea” che le vetture impiegate oggi in gara faticano a proporre. La seconda, tutt'altro che trascurabile, è la sostanziale aderenza del progetto alle regole odierne: non c'è il pilota sotto una cupolina come in un Jet, non sono state carenate le ruote o modificate sostanzialmente le appendici aerodinamiche.

Tutto quindi realizzabile con pochi ampliamenti regolamentari.

E su questo fronte ci sarebbe ampio spazio per fare ancora di più: proprio in questi giorni al Museo Ferrari di Maranello la nuova mostra “Ferrari. Genio e Segreti” ha una sezione dedicata alle monoposto “diverse”, quelle che hanno dato una sferzata all'innovazione. Tra queste, oltre alla bellissima Sigma fatta da Pininfarina nel 1969 su meccanica Ferrari, anche quella presentata da Leonardo Fioravanti, la LF1, al salone di Ginevra del 2009. Lo studio di Fioravanti, ripreso in parte dalle monoposto che corrono la Formula Indy, aveva come obiettivo principale quello di togliere la turbolenza che le

vetture odierne, dotate di efficientissimi alettoni, lasciano dietro di loro rendendo molto difficili i sorpassi.

Nell'ottica di un reale avanzamento dell'idea stessa di Formula 1 sono anche queste indicazioni tecniche a dover guidare la creatività: le corse sono belle già oggi ma lo diventeranno certamente ancora di più se le monoposto, oltre a linee seducenti, sapranno anche offrire una reale parità di condizioni a chi guida, senza dover ricorrere a trucchi come quello dell'ala mobile - DRS - che viene azionato quando chi insegue arriva a meno di un secondo da chi precede. Un trucco che lo studio attento di nuovi regolamenti aperti alla creatività ma attenti a offrire al pilota reale equilibrio e nuove difficoltà (pensiamo, ad esempio, a gomme e freni), potrebbe felicemente eliminare ■

56→63

UN CAMPIONE PER LA FXX K

Il miglior modo di presentare al mondo del Cavallino Rampante il nuovo pilota della Ferrari, Sebastian Vettel, è un test drive della FXX K sul circuito di Fiorano. Eccolo

Testo di **Antonio Ghini**
Fotografie di **Callo**

Ci sono momenti in cui ci si rende conto di essere stati testimoni della storia. La storia della Ferrari, in questo caso, e proprio per questo significativa in quanto le auto costruite a Maranello, oltre a tecnologia e stile, contengono la memoria di episodi, vittorie ed uomini che nessun'altro costruttore può vantare.

Quando il 27 gennaio scorso Sebastian Vettel è arrivato a Fiorano, a piedi dopo aver provato il sedile della SF15-T di Formula 1 in via di ultimazione, la tuta già indossata e l'aria un po' smarrita di chi non ha ancora dimestichezza con luoghi da poco conosciuti, è stato automatico ricordare come altri due Campioni del Mondo, Schumacher e Alonso, si fossero comportati in circostanze simili.

Per Vettel l'appuntamento era per la prova della inedita FXX K, il modello da pista di LaFerrari. Per Schumacher, la prima prova al volante di una monoposto Ferrari, la V12 del 1995. Per Alonso, la guida per il nostro Magazine, della monoposto del 2009.

Bene, tre uomini tanto diversi, con storie differenti ma accomunati dalla speranza di poter aggiungere ai loro allori anche il Titolo Mondiale indossando la tuta rossa col Cavallino, di fronte a Maranello sono stati incredibilmente uguali. Come testimone oculare di queste tre esperienze, posso garantire che per tutti e tre l'emozione è stato il sentimento dominante. Un'emozione neppure celata, evidente, vissuta quasi piace-

volmente anche se incontrollata. L'emozione del luogo, della vicina casa dove si trova ancora l'ufficio di Enzo Ferrari, soprattutto l'emozione di sedersi al volante di un'automobile chiamata Ferrari proprio sulla pista dove tanti piloti, primi tra tutti i loro stessi miti chiamati Lauda, Scheckter, Prost o Mansell, avevano guidato negli anni in cui avevano scritto una parte di storia della Scuderia.

Schumacher, con la sua aria da dominatore indiscutibile, prigioniero della corazza di uomo duro che costruiva attorno a sé per nascondere un cuore sensibile e una fragilità quasi infantile, si presentò a Fiorano insieme a Jean Todt. La monoposto 412T, quella che sarebbe stata l'ultima 12 cilindri Ferrari di Formula 1, era ai box pronta, con meccanici e tecnici attorno. Lui quella macchina la conosceva da avversario e l'aveva vista vincere solo ad Hockenheim quando aveva dovuto lasciarle il passo nel momento in cui il motore della sua Benetton aveva ceduto. Ma guidarla era stata una autentica scoperta, un vero e proprio shock. “Ma come avete fatto a non vincere tutto con un motore così?” aveva chiesto, fermandosi, dopo alcuni giri. Non voleva più scendere. I giornalisti del mondo intero lo aspettavano per i primi commenti nell'improvvisata sala stampa allestita presso il Museo. Ma lui non arrivava. Non voleva più scendere e domandava per quale ragione, nella stagione successiva, quando il pilota sarebbe stato lui, avrebbe dovuto guidare col nuovo 10 cilindri!

Per Alonso la situazione fu diversa: la monoposto che lo aspettava era competitiva e lui, con la sua aria spavalda di chi sa di essere indomabile al volante, affrontò l'esperienza di Fiorano in modo gioioso. Era felice di essere passato ad una grande squadra e, allo stesso tempo sicuro di poter dominare più di un “mondiale”. Si rivelò sorridente e disponibile a stringere mani e farsi fotografare con chi lo chiedesse. Ma anche lui non poté sottrarsi all'emozione, dimostrandosi rispettoso del luogo e affascinato da quell'aria senza tempo che si respira a Fiorano e che parla del mito.

La storia di Fernando è stata diversa da quella di Michael, due Mondiali sfuggiti in modo beffardo all'ultima gara ed un addio sofferto per lasciare il posto al suo avversario più diretto e spietato: Sebastian Vettel.

Anche per Sebastian, come per gli altri, l'asfalto della pista è asciutto. Durante l'intera mattinata c'era stato un freddo sole invernale. Poi, a inizio pomeriggio erano sopraggiunte le nuvole e al suo arrivo in pista il cielo era coperto e la temperatura di 6 gradi centigradi, non certo il massimo per le gomme. Ad aspettarlo, oltre ai tecnici, l'ingegner Marco Fainello che ha avuto una grossa parte nella realizzazione del progetto FXX K e il collaudatore Raffaele De Simone. Il suo sorriso nasconde un misto tra ammirazione e sorpresa. La macchina è imponente, bellissima nella livrea scelta da Ferrari Design e con l'aggiunta dei dettagli che la differenziano da quella stradale. Sebastian non parla: guarda e riguarda l'auto pronta nel box girandole attorno, si china a





NEW MODEL

guardare le gomme. “Sono slick” dice col tono di chi si sta dando una risposta da solo. Poi diventa improvvisamente serio, con quel volto concentrato che la televisione ha portato nel mondo intero, e si rivolge a Fainello e De Simone ponendo tutta una serie di quesiti: uso del Kers, posizioni manettino, peso vettura, tipo di miscela, potenza... “Oltre 1000 cavalli?” commenta sorpreso quando gli viene dichiarata la potenza cumulata del V12 aspirato con quella originata dalle batterie e trasmessa dal Kers. De Simone gli chiede se abbia guidato il modello stradale. Risponde di no, ha guidato la F40 che ha in garage. “Molto impegnativa quella” dimostrando quanto la sua passione per la Ferrari affondi le radici nel passato, e aggiunge: “Era del famoso tenore italiano Pavarotti”, domandandosi anche come questi, notoriamente molto robusto, potesse entrarvi e uscire, considerata la dimensione del sedile e la larghezza del brancardo.

Vettel è già seduto a bordo quando ci si rende conto che non ha portato il casco. Se ne trova uno GT. Va bene. Dopo qualche minuto parte. Prima un paio di giri per le foto, poi la FXX K si svincola dai limiti di velocità imposti dal fotografo e si scatena. I tempi cominciano a scendere con regolarità tra mezzo ed un secondo al giro. Fainello osserva dal monitor 1' e 18, poi 17, poi 16... il giro dopo il tempo è più alto. “Ho tolto i controlli elettronici, ho rischiato di girarmi, cioè mi sono mezzo girato ma è stato facile riprenderla”, spiegherà poi. Sembra che non si voglia fermare più. Un meccanico chiede al collega quanta benzina gli abbiano messo nel serbatoio, una domanda sensata visto l'andazzo. Ma il giro dopo rallenta e da bravo professionista fa raffreddare i freni prima di rientrare.

Quando scende sembra un bambino che ha aperto i doni nel giorno di Natale. “È incredibilmente maneggevole, precisa. Guidandola sembra piccola e poi guardi nello specchietto e ti accorgi che hai dietro una macchina enorme! L'accelerazione è incredibile e il suono, vroom, fantastico!”. Gli mostrano la telemetria, osserva con attenzione, sottolinea come le gomme si siano scaldate subito bene (ma qui è questione di manico: un pilota normale ci sarebbe arrivato con ben maggior fatica), mentre commenta di non aver notato una grande differenza tra l'uso o meno dell'ABS. Sulla tenuta di strada e la guidabilità gli spiegano come sia stata usata l'evoluzione dell'elettronica degli ultimi anni in cui era ammessa in Formula 1. De Simone e Fainello fanno tesoro dei commenti e gli propongono di organizzare un nuovo test più approfondito. Per Vettel è un invito al divertimento e accetta con entusiasmo. “In quella occasione mi piacerebbe portare anche mio padre, ma non certo per caricarlo a bordo, solo a vedere”, aggiunge. “Se vuoi, puoi anche portarlo a bordo per qualche giro”, gli dicono. Non può trattenere un grande sorriso. Sa quanto il suo papà ami la Ferrari e quanto sia contento della sua scelta di venire a Maranello. Li vedremo presto a Fiorano, insieme, con la FXX K, possiamo esserne certi: vera passione non mente ■

64 → 69

COME NASCE UN'OPERA PERFETTA

La forma segue la funzione. Un principio noto che, in un'auto dalle performance eccezionali e dalle qualità aerodinamiche come la Ferrari FXX K, trova piena conferma. Tuttavia, anche la bellezza trova il suo spazio, come spiega il Direttore del Design Ferrari Flavio Manzoni

Testo di Jason Barlow

“Chi crea un'automobile è più un artista che un tecnico” disse una volta il compianto Sergio Pininfarina. Nel 1951, Sergio aveva accompagnato il padre Battista “Pinin” Farina allo storico vertice con Enzo Ferrari in un ristorante di Tortona, campo neutro scelto all'uopo per quel confronto tra due ego smisurati. “Volevo che le mie vetture avessero carattere” commentò più tardi Enzo. “Fu chiaro che [Pininfarina] cercava una macchina famosa e bella da vestire e io cercavo un couturier di classe che la vestisse”.

Fu probabilmente da lì che nacque il sodalizio creativo più irripetibile dell'intera storia dell'automobilismo. Era il periodo in cui il ceto abbiente si scrollava di dosso le ultime scorie dell'austerità postbellica, e l'abbondanza nei consumi non era più un peccato da nascondere. Enzo lo sapeva: i suoi formidabili motori 12 cilindri erano la carta perfetta per il manifesto estetico di Pininfarina. Ma soprattutto, erano una fonte di ricavi altamente remunerativa con cui finanziare le sue crescenti ambizioni nel mondo dell'automobilismo sportivo. Fu un'epoca d'oro per il design delle autovetture.

Nel 2015, la situazione appare molto diversa e assai più complicata. Ferrari sa ancora evocare e rispondere alle richieste dei clienti con una sensibilità poco mutata rispetto all'era dei carrozzieri, ma le vetture stradali sono imbrigliate in complessi lacci legislativi. La FXX K, l'ultimo gioiello del programma Corse Clienti di Ferrari, elude queste limitazioni proponendosi come pura automobile sperimentale, uno status che le consente di dar corpo senza compromessi alle idee più avanzate mai concepite per un'automobile. Dispone di 1036 CV e può generare ben due volte il carico aerodinamico già imponente de LaFerrari, il modello a cui si ispira. Che tipo di Ferrari è questa? E come si colloca nell'ordine delle cose? La qualità artistica – quella postulata da Sergio Pininfarina – non rischia di apparire un'ideologia ormai superata?

Difendere quella maestria artigianale è una delle molte sfide a cui è chiamato Flavio Manzoni insieme all'eccellente team del Design Ferrari. La sua risposta è netta ed esplicita. “L'aerodinami-

ca offre enormi possibilità ai designer” sostiene Manzoni. “Se riesci a capirla, hai gli strumenti per creare qualcosa di realmente nuovo”.

La FXX K è la terza tappa del programma FXX di Ferrari, che quest'anno celebra il suo decimo anniversario. Nell'edizione originale, 29 dei clienti più esclusivi dell'azienda hanno potuto non solo guidare le proprie vetture in alcuni dei circuiti più affascinanti al mondo, ma anche valutare le innovazioni tecnologiche che si rendevano man mano disponibili. Nel 2010 è stata presentata la 599XX (TOFM, numero otto), un'auto che ha portato le forme della berlinetta Ferrari a livelli sbalorditivi di performance ed efficienza aerodinamica. Il punto critico, tuttavia, era che il processo di ideazione delle XX non prevedeva una riedizione delle vetture; questo ha portato inevitabilmente ad alcune disarmonie estetiche, con la comparsa di alette e altre appendici. Al turno successivo, tuttavia, i designer erano pronti.

“Sapevo che ci saremmo arrivati, era un momento che aspettavo” ammette Manzoni con una sfumatura vagamente diplomatica nella voce. “Ero convinto che LaFerrari fosse pronta per una reinterpretazione più radicale. Nel mio lavoro sono sempre molto critico, tendo a vedere solo gli aspetti che si possono migliorare. Non sono mai realmente soddisfatto”.

Questa sorta di autoesame permanente non è così inconsueta tra i designer e i progettisti più acclamati (è noto che Steve Jobs, per citare un caso esemplare, avesse un'ossessione patologica per la perfezione). Nondimeno, è affascinante immaginare Manzoni al lavoro su LaFerrari – con il telaio monoscocca in fibra di carbonio, il motore V12 ibrido e un potenziale tecnologico quasi illimitato – mentre già si prepara alla mossa successiva. Se con la FXX e la 599XX si era lasciato qualche margine all'improvvisazione, uno degli imperativi per la FXX K sarebbe stata una maggiore armonia. Non propriamente una passeggiata, considerate le specifiche. Il V12 a combustione interna da 6,3 litri produce ora 848 CV (contro i precedenti 789 CV) al regime ragguardevole di 9.200 giri/minuto, mentre la parte elettrica della motorizzazione apporta altri 187 CV. Sono stati implementati nuovi alberi a camme, collettori di aspirazione ridisegnati e un impianto di scarico privo di silenziatori. Quattro nuovi settaggi del manettino (Qualify, Long Run, Manual Boost e Fast Charge) permettono di sfruttare le due fonti di energia per ottimizzare la performance su durate brevi o prolungate. Un manettino supplementare a cinque posizioni governa l'E-diff, il controllo della trazione e il sistema Side Slip Angle Control, ma considerando la profusione di potenza e le gomme slick Pirelli disegnate ad hoc, quest'auto non autorizza una guida troppo disinvolta.

Su tutto questo torreggia il pacchetto aerodinamico della FXX K. Questa è l'area in cui le esperienze acquisite da Ferrari in F1 e nel decennio di sviluppo del progetto FXX mostrano i frutti più maturi. Lo splitter anteriore si è abbassato di 30 mm sul terreno, l'ala frontale e le pinne verticali convogliano l'aria lungo i fianchi, e



CARS

le estensioni delle minigonne laterali rendono più scorrevole il flusso d'aria sopra le ruote posteriori. Sul retro si trova il tratto distintivo della vettura: una particolare coppia di spoiler tronchi che lavorano in tandem con l'ingegnoso spoiler posteriore attivo derivato da LaFerrari. In condizioni di bassa resistenza, la FXX K ha un carico verticale due volte superiore a quello della sua progenitrice; all'aumentare della velocità, la differenza è comunque del 30% in più. Con una progettazione così aggressiva sul piano tecnico, viene spontaneo pensare che l'estetica sia passata in secondo piano.

Non è così, assicura Manzoni. "Questa è la mia Ferrari preferita degli ultimi cinque anni" asserisce convinto. "È molto complessa, ma allo stesso tempo ha una grande purezza. È esattamente come volevo che fosse. Quest'auto è frutto di un massiccio sforzo ingegneristico, ma lavorando fianco a fianco con gli esperti di aerodinamica abbiamo avuto pienamente modo di perfezionarla anche sul piano estetico. Abbiamo discusso delle possibili soluzioni giorno dopo giorno. È stata una collaborazione estremamente proficua, da cui sono scaturite numerose idee e ispirazioni promettenti. Quanto più riuscivamo a sviluppare queste idee, tanto più ci avvicinavamo alla forma finale della vettura. Al mio team ripeto sempre la stessa cosa: se riesci a capire davvero bene come funziona un dispositivo, allora puoi interpretarlo in modo organico sull'intero progetto dell'auto. Solo in Ferrari si può pensare di raggiungere questo genere di sinergie".

Quello spoiler posteriore reciso, immediatamente riconoscibile, è un tipico esempio di questo straordinario processo collaborativo. "Questa è stata una delle piacevoli sorprese emerse dai colloqui con gli esperti di aerodinamica" aggiunge Manzoni. "Vi ricordate i due piccoli spoiler sul retro della FXX? Erano diventati discretamente famosi e non volevamo riproporre la stessa soluzione, preferivamo ideare qualcosa di nuovo. Gli ingegneri dell'aerodinamica ci hanno spiegato che un doppio spoiler non era per forza necessario, perciò abbiamo iniziato a considerare l'idea di due spoiler più piccoli incardinati su una pinna. Le pinne sono straordinarie per aumentare al massimo il carico aerodinamico sullo spoiler posteriore attivo quando è in posizione aperta. Le pinne ai due lati creano una sorta di perimetro, di effetto 'muro', e mantengono il flusso d'aria concentrato sulla giusta traiettoria".

Le leggi della fisica non si discutono, ma il progetto della FXX K lasciava ancora ampio margine per quelli che possono essere considerati i classici ornamenti di design. Prendiamo ad esempio il frontale della vettura. Le Ferrari si sono sempre contraddistinte per la forte espressività: si pensi alle brillanti cromature dei modelli d'epoca, al plexiglass modernistico della Daytona e della 512 BB, oppure ai fari a scomparsa in gran voga alla fine degli anni '70. Manzoni ride a questi ricordi.

"Nello sviluppo di LaFerrari ho voluto cambiare l'archetipo. La FXX K è stata l'occasione perfetta per rivisitare i proiettori, ora l'espressione è to-

talmente diversa" osserva. "I fari anteriori della FXX K sono molto piccoli ed espressivi. Ricordano due occhi chiusi. Sono un particolare molto importante per creare un look animalistico e al contempo futuristico. Essendo questa un'auto sperimentale, abbiamo avuto la libertà di reinventare i suoi elementi grafici, in particolare sul fronte delle luci e anche nella parte posteriore".

In queste pagine potete dare un'occhiata esclusiva dietro le quinte al lavoro dei designer di Ferrari. Avrete la dimostrazione che la FXX K rappresenta un punto d'intersezione tra arte e alta tecnologia: un'opera capace di esprimere qualcosa in sé e, al contempo, un'auto che 40 fortunati clienti di Ferrari potranno guidare sui migliori circuiti da competizione del mondo ■

70→77

LA MACCHINA DEL TEMPO

Una delle auto più importanti della storia di Enzo Ferrari pilota, l'Alfa Romeo G1, è stata ritrovata in Australia e restaurata dal collezionista Tony Shooshani

Testo di **Antonio Ghini**

Fotografie di **Alessandro Barteletti**

Trovarsela di fronte, vera, col suo colore rosso scuro rovinato dal tempo e dalla velocità, dopo averla vista tante volte in quella foto in cui Enzo Ferrari con aria determinata si accinge a disputare la Targa Florio del 1920 dove sarà secondo assoluto, fa un effetto davvero speciale. L'enorme Alfa Romeo G1, sei metri quasi di lunghezza ed alta quasi due, pur essendo aperta, fa pensare ad altri mezzi che hanno contribuito alla storia dell'umanità: lo Spirit of St. Louis di Lindbergh della prima trasvolata atlantica, il Columbia dell'Apollo 11 col suo modulo per l'atterraggio sulla luna o anche, semplicemente uno dei primi telefoni di Alexander Graham Bell, premessa al mondo della comunicazione nel quale oggi viviamo.

La grossa Alfa è lì, nell'atrio del Museo Enzo Ferrari di Modena, tappa irrinunciabile per chi ama la Ferrari e la sua straordinaria storia. Lì proprio sotto la grande immagine di Enzo seduto al suo volante. Difficile resistere alla tentazione di dare un segno di continuità alla storia, chiedendo al figlio Piero di mettersi anche lui al volante, nello stesso modo, per tracciare una lunga linea rossa di quasi 100 anni in cui il nome di un uomo si è trasformato nel marchio più forte al mondo. Se l'attraversata atlantica, i programmi spaziali e la telefonia hanno sfruttato le opportunità del progresso scientifico nel modo che tutti sappiamo, la Ferrari ha fatto di più: non solo ha cavalcato e, spesso, guidato il progresso dell'automobile, ma soprattutto ha saputo coniugarlo sempre in modo indissolubi-

le con la passione. Non c'è aereo, vettore spaziale o smartphone che possa dare le emozioni e la passione di cui è capace una Ferrari.

E questa storia è nata proprio da quella macchina, dalla Alfa Romeo G1, la prima Alfa del giovane Enzo, appena ventiduenne, che dopo l'esordio in corsa con la CRM avrebbe legato la propria vita di pilota e animatore della Scuderia Ferrari, proprio all'Alfa Romeo. Lo fece al punto da sussurrare, il 14 luglio 1951, quando Gonzales vinse il primo Gran Premio valido per il Titolo Mondiale di Formula 1, a Silverstone, davanti all'Alfa Romeo di Fangio, "Oggi ho ucciso mia madre". E non solo: come ci ha raccontato il figlio Piero, quando nei giorni appena precedenti la sua morte, nell'estate del 1988, ormai semiosciente, cercava di seguire alla televisione quello che sarebbe stato il suo ultimo Gran Premio, gli chiese "Piero, in che posizioni sono le Alfa Romeo?", cancellando quarant'anni di assenza delle auto milanesi dai Gran Premi. Il suo cuore, evidentemente, non aveva mai cessato di battere anche per quell'Alfa che aveva scritto le sue prime pagine di successi come pilota ed imprenditore.

Quando ci si trova al cospetto di un'automobile tanto rara quanto importante per il ruolo che occupa nella storia, la prima domanda che ci si pone è: ma chi ha salvato questo gioiello, e come? Il merito dell'esistenza di questa vettura, telaio numero 6018, è di un imprenditore di Los Angeles di origine iraniana, di nome Toni Shooshani. Appassionato della Ferrari fin dalla più giovane età, già proprietario di una 328 GTS quando ad appena 22 anni affiancava il padre nell'azienda immobiliare di cui oggi è titolare, Toni ha costruito un percorso di passione che lo ha fatto passare da cliente a collezionista, da collezionista a pilota, nel 2011 con la 599XX di Corse Clienti e, ancora, da appassionato a storico della grande avventura Ferrari. Così è arrivata nel suo garage-museo un'Alfa 6 C con la quale disputerà le Mille Miglia del 2015 e poi, quasi per magia, la G1. "È stato tutto molto rapido, ero a Valencia, in pista con la mia 599XX, quando mi ha telefonato Craig Calder da Los Angeles dicendo che c'era in vendita la prima Alfa di Enzo Ferrari, unica al mondo, in Australia. Una delle 52 costruite, modificata ma originale. Ho deciso in quell'istante di comprarla. Poi ci siamo messi a fare tutte le ricerche storiche sul modello, abbiamo cercato foto e documenti prima di iniziare il restauro". L'auto di fronte a quella che vede Ferrari al volante, è proprio identica. Nel restauro è stato considerato ogni dettaglio, perfino la condizione della vernice che appare esattamente come quella della fine della gara, leggermente opaca e segnata dalla lunga corsa. Tutto perfetto tranne un particolare che balza immediatamente all'occhio: porta il numero 11 invece del 14 che contraddistingueva quella del giovane Enzo. "È vero, è stata una mia scelta: il numero 11 è quello della mia XX, ho voluto riprodurre quello". Difficile rimproverare per questo peccato veniale (che speriamo venga riparato apponendo



INTERVIEW

il vero numero di Enzo molto presto), un uomo che ha il merito di aver consegnato alla storia un esemplare che si sarebbe forse perduto. La domanda che viene spontanea, infatti, è: ma come poteva essere finita in Australia un'Alfa di inizio del secolo scorso? Toni ci spiega che non è sorprendente: con i suoi oltre 6000 cc di cilindrata e consumi spaventosi, un modello del genere faceva fatica a trovare clienti in Europa, tanto che molte delle G1 finirono proprio agli antipodi, portate via nave verso clienti meno condizionati dai forti consumi degli europei. Prendiamo questa storia come vera o pensiamo che un abile commerciante abbia scovato in Australia un mercato prospero per auto che cominciavano a dare il segno della loro tecnica ancora decisamente primitiva: si pensi che i freni sono solo posteriori e azionare il cambio di velocità è un'autentica impresa. Non parliamo poi del volante che richiede una muscolatura non comune. "Ho disputato le 1000 Miglia 2014 con questa macchina" dice con fierezza Toni, "è stato esaltante. Sono stato onorato dal tributo che il tanto pubblico ha riservato a questa automobile, riconoscendone le origini. Avevo già avuto una grande gioia vincendo la mia classe a Pebble Beach 2013, ma le 1000 Miglia sono una cosa indimenticabile". Viene spontaneo chiedere se abbia avuto problemi, considerando che 1600 chilometri con quella vettura non sono uno scherzo. Chi obiettasse che Enzo Ferrari guidò per otto ore e trentacinque minuti alla Florio per conquistare il suo secondo posto, ha ragione. Ma i tempi erano diversi e gli obiettivi anche: per Enzo era l'occasione della vita per un successo unico, per Toni una lunga cavalcata nei ricordi. "Siamo rimasti fermi 40 minuti per la sostituzione del magnetite e poi abbiamo avuto una foratura del pneumatico e dovuto cambiare la ruota, come ai vecchi tempi, 15 minuti in tutto". Toni era organizzato alla perfezione, un mezzo assistenza con ben quattro meccanici e tutti i ricambi. Ma, come si vede, anche se vecchie, quelle auto avevano una solidità meccanica non da poco.

Piero Ferrari osserva la grossa biposto in ogni dettaglio. Ingegnere Honoris Causa, ama da sempre la tecnica ed ha avuto, vivendo in Azienda, l'opportunità di vivere i principali momenti di sviluppo dell'automobile. Ma neppure lui, prima di vedere questa vettura, immaginava che una tecnica così primitiva potesse garantire prestazioni tanto elevate che arrivano perfino a 160 chilometri orari di velocità massima!

Toni è a Maranello per realizzare il sedile della sua FXX K, il modello de LaFerrari destinato alla pista, insieme alla moglie ed ai figli Celine, Tyler e Lauren. Ha anche ricevuto uno dei sei esemplari della Sergio, in colore blu Lolo (il soprannome della figlia minore), che si aggungerà alla sua bella collezione di vetture nate a Maranello. Tra queste, oltre ad alcune classiche, a ben cinque Dino e ad altri modelli più recenti, quelle che predilige sono le "speciali": 288 GTO, F40, F50, Enzo e LaFerrari. Nella esibizione di Rodeo Drive per i 60 anni

in America, a inizio ottobre, erano proprio sue le supercar ad essere esposte. "Adoro guidare la 288 GTO, forse la mia preferita: diventi un tutt'uno con la macchina, guidandola si crea un rapporto speciale con la strada. Anche la F50 è speciale da guidare".

Grazie Toni, per questa tua passione così totale. Grazie soprattutto perché questa tua passione ha permesso di riportare in Italia l'auto che ha dato inizio alla storia unica che tutti coloro che amano la Ferrari possono vivere.

In breve

- Ferrari a poco più di 20 anni capisce che il modo migliore per entrare nel mondo che ama, quello delle corse, è lavorare con le automobili. Inizia qui il suo legame con l'Alfa Romeo.
- Negli anni '20 si dimostra pilota di qualità portando l'Alfa Romeo a numerosi successi. Nel 1923 vincendo il Circuito del Savio a Ravenna riceve un premio che gli porterà fortuna: la madre dell'asso dell'aviazione italiana Francesco Baracca gli dona il Cavallino Rampante come portafortuna.
- Nel 1932, con la nascita del figlio Dino, Ferrari decide di abbandonare la carriera di pilota per concentrarsi sulla scuderia che ha fondato nel 1929 col nome di Scuderia Ferrari. Sotto il simbolo del Cavallino che ha messo su sfondo giallo, colore della sua Modena, e ha completato col tricolore italiano, raduna piloti gentleman facoltosi che possono contribuire al finanziamento dell'attività e grandi campioni, primo tra tutti Tazio Nuvolari.
- Lo scudetto col Cavallino Rampante appare per la prima volta su una Alfa Romeo da corsa il 9 luglio 1932 alla 24 ore di Spa.
- I successi della Scuderia consolidano il rapporto con l'Alfa Romeo al punto che Ferrari, a Modena, costruisce anche alcune vetture coordinandone personalmente i progetti. Tra queste la Bimotore che segnò il record del mondo di velocità con Nuvolari e l'Alfetta 158.
- Il livello di sofisticazione tecnica della 158 viene dimostrato oltre 10 anni dopo la sua nascita: i Campionati del Mondo di F1 del 1950 e '51 furono infatti dominati da quella vettura col motore 1500cc sovralimentato con compressore meccanico guidata da Nino Farina e da Manuel Fangio.
- Ferrari lascia l'Alfa Romeo nel 1939 con l'impegno di non costruire auto col proprio nome per un periodo di 4 anni. La 2° Guerra Mondiale rende questo impegno inevitabile. La prima Ferrari nascerà nel 1947.
- Quando Ferrari, con Froilan Gonzales nel 1951 vince il 1° GP di F1 a Silverstone, battendo le Alfa Romeo commenta: "ho ucciso mia madre".
- Oggi, sarebbe contento di vedere che Ferrari e Alfa Romeo si sono ritrovati: il nobile marchio milanese infatti, è apparso sulla SF15-T ■

78 → 85

ALLA SCOPERTA DELLA CALIFORNIA T

Molti clienti cinesi hanno scelto la California T come loro prima auto Ferrari dopo una sola occhiata. Ne abbiamo incontrati tre

Testo di **Matthew Barker**
Fotografie di **Kai Hartmann**

Shanghai è una città traboccante di determinazione e intraprendente spavalderia. Le dicerie non rendono giustizia a questo luogo. In questo centro culturale e mediatico globale, gli abitanti sono abituati a ottenere quello che vogliono quando vogliono.

È una città in cui tutto, dai ravioli jiaozi agli attici più eleganti, viene giudicato con occhio attento e molto critico. Non sorprende quindi che la California T abbia trovato rapidamente proprio qui una base di appassionati così leale. E non solo a Shanghai, ma in tutta la Cina. Parlando a un gruppo scelto di clienti, è risultato subito evidente che la nuova generazione di imprenditori considera il Cavallino Rampante molto più di un bell'accessorio.

La California T fa invece parte di ciò che definisce il loro stile di vita, un segno di gusto sofisticato e di un atteggiamento mentale che va ben oltre le proprietà e i conti in banca. La sobria eleganza dell'auto, le sue straordinarie prestazioni e la sua maneggevolezza attraggono una clientela molto particolare. Inoltre, naturalmente, c'è l'importantissimo fattore turbo. In una città in cui i problemi ambientali rimangono al primo posto dei pensieri quotidiani di tutti, ridotte emissioni di CO² e ottimizzazione del consumo di carburante sono argomenti di vendita chiave. Come spiega l'uomo d'affari Xiongmeng Shi: "Trovo che quest'auto sia la risposta perfetta al mio gusto e stile personale. È pratica ed adatta alla vita di tutti i giorni. È un'auto che uso regolarmente".

I suoi pensieri sono condivisi da Miya Li, proprietaria di una casa di moda. "La California T è straordinariamente comoda per la guida in città. L'ampio spazio con la configurazione 2+2 è perfetto per viaggiare con la mia bambina di due anni e il mio cagnolino. La guida tutti i giorni". Per l'imprenditore Dichang Yu, il famoso design dell'auto è stato la spinta iniziale, ma le credenziali 'verdi' del motore si sono presto dimostrate altrettanto decisive: "Certo, sono stato conquistato dalla sua estetica, ma i bassi consumi di carburante ed emissioni ridotte sono fattori molto importanti per il mercato cinese".

La nuova tecnologia turbo della Ferrari ha trovato casa in questa città meravigliosamente esigente ■



INTERVIEW

86→91

AL DI SOPRA DELLE NUVOLE

James Ramsey, software executive della Silicon Valley, deve la sua fama ad un sistema virtuale di stoccaggio dati su cloud. Tuttavia, come molti provenienti da questo settore, è affascinato da qualcosa che è invece molto concreto ed eccitante: una Ferrari.

Ci racconta perché

Testo di **Marco della Cava**
Fotografie di **Jeff Singer**

James Ramsey, 42 anni, ha acquistato di recente un ranch di 500 acri con vista sull'Oceano Pacifico, 45 minuti a sud di San Francisco. Questa proprietà è fonte di molte gioie per Ramsey e la sua famiglia – dai momenti gioiosi da vivere insieme all'alba alle passeggiate solitarie al tramonto – ma la più grande è forse la strada lunga e tortuosa che porta a Ramsey's Nest. Software executive di successo che ora finanzia nuove aziende tecnologiche attraverso la propria società di investimenti, Ramsey ha smesso per un attimo di spingere al massimo la sua ultima Ferrari, una nuova California T, per concedere un po' del suo tempo a *The Official Ferrari Magazine*.

The Official Ferrari Magazine: Hai trascorso buona parte degli ultimi decenni lavorando per società di software all'avanguardia nel settore del cloud come Oracle e NetSuite. Sembra che sia arrivato il momento di raccogliere i frutti. Quando sono entrate nella tua vita le auto ad alte prestazioni?

James Ramsey: Ho iniziato circa 10 anni fa con una Maserati coupé usata. Poi, per un certo periodo, ho avuto delle [Porsche] 911, ma sentivo la mancanza di un brand italiano. Alcuni anni fa ero in visita presso il dealer Ferrari di Silicon Valley quando ho visto una nuovissima California, proprio come l'avrei ordinata io, con colori che sembravano un ritorno agli anni sessanta. L'auto era Grigio Titanio con interni Cuoio. L'abbinamento era perfetto. Ho acquistato l'auto e l'ho portata via. Credo di aver stabilito il record della concessionaria: 25.000 km in due anni. La usavo tutti i giorni e la mia passione per la Ferrari è cresciuta sempre di più. Per questo motivo ho regalato una nuova FF a mia moglie all'inizio dell'anno, una sorpresa per il suo quarantesimo compleanno.

TOFM: Cosa ti ha spinto a passare alla California T?

JR: Immaginavo che quella nuova fosse migliore, ed è così. Nel frattempo ho avuto una 458 Italia, una vera auto sportiva, non una GT, auto

che tendo a preferire. La mia nuova California T è un mezzo molto più brillante. Tiene meglio la strada e ha molta potenza in più [fino a 560CV, 100CV più della California originale]. Avevo una 911 Turbo, e in confronto la California T è molto più regolare nell'intero range di giri. È un'auto così completa. Dà una sensazione di solidità ma al contempo ha tutti i vantaggi, il sound e quella sua inconfondibile magia. Offre un'esperienza multi-sensoriale molto più completa rispetto a molte altre auto sportive presenti sul mercato.

TOFM: La tua esperienza in veste di proprietario Ferrari è abbastanza recente, ma ti sentivi attratto già da bambino?

JR: Certamente sì. Ho 42 anni: quando in TV trasmettevano *Magnum P.I.* [la serie TV degli anni ottanta con Tom Selleck e la sua Ferrari 308 GTS rossa] ero un adolescente facilmente impressionabile. Quella 308 è ancora un'auto straordinaria. Le mie preferite sono la 250 GT Lusso e la 288 GTO. Perciò posso affermare, senza ombra di dubbio, che questa storia d'amore è iniziata molto tempo fa. Mio padre si occupava di tecnologia e lo faceva bene, così l'ho ripetutamente invitato ad acquistare una Ferrari [il padre di Ramsey, Craig Ramsey, un pioniere della tecnologia, alla fine ha ceduto alle insistenze del figlio; ora ha una 612 Scaglietti e una California].

TOFM: Il nome della tua nuova casa è di fatto un'allusione a quella serie televisiva cult...

JR: Sì, un mio amico ci ha fatto un cartello e lo ha messo in fondo alla strada che porta alla casa. L'abbiamo chiamata Ramsey's Nest in omaggio al nome della proprietà di *Magnum P.I.* che si chiamava Robin's Nest. Così il cerchio si chiude, dato che tutto è iniziato con quella 308 rossa.

TOFM: Volevi diventare un medico, ma poi la tua carriera ha virato verso il mondo della tecnologia. Parli di questo viaggio.

JR: Ho frequentato le superiori nella Silicon Valley e poi l'Università a Denver, dove ho conosciuto mia moglie Amy. Ero interessato alla medicina, e in misura minore all'economia. Alcuni amici di mio padre erano chirurghi e mi dicevano che c'era moltissima burocrazia nella professione medica, così ho deciso di fare un tirocinio alla Oracle, dove ho affinato gli artigli e mi sono fatto le ossa per otto anni nel reparto commerciale. Parliamo di una dozzina di anni fa. Già allora era chiaro che le aziende non volevano continuare a comprare hardware e software da tenere in loco. Era l'inizio del passaggio delle informazioni al cloud, oggi dalle dimensioni gigantesche.

TOFM: Hai lasciato Oracle e sei stato sul punto di entrare in Salesforce ma, alla fine, hai scelto NetSuite. Come lo spieghi?

JR: È semplice in realtà. Erano ancora relativamente lontani da una IPO [offerta pubblica iniziale], era quindi uno scenario di maggiori rischi e maggiori ricompense. Quando sono arrivato il fatturato era di 10 milioni di dollari, poi siamo stati quotati in Borsa e, quando me

ne sono andato, eravamo una società da 400 milioni di dollari. È stato fantastico essere proprio in prima linea nel cloud.

TOFM: Tuo padre deve essere orgoglioso.

JR: Mio padre è coinvolto in tutto questo sin dall'inizio. Ha iniziato con le vendite di hardware per la IBM, poi si è trasferito in California per avviare una propria società di hardware. Quel progetto non è andato a buon fine così è passato al software entrando in quella che allora era una piccola società chiamata Oracle. È diventato responsabile delle vendite in Nord America, ed è stato quindi in Siebel Systems [acquistata da Oracle nel 2005 per 5,8 miliardi di dollari] e ora è un investitore e membro del consiglio. Ha appena avviato una nuova società insieme a me, Vlocity, che si occupa di applicazioni per l'industria basate sulla piattaforma Salesforce. Il nostro target è il mercato delle comunicazioni e delle assicurazioni.

TOFM: Deve essere fantastico essere coinvolto in una nuova avventura tecnologica con tuo padre.

JR: Lo è. Data l'importanza di mio padre nella Silicon Valley, per i primi 20 anni della mia carriera ho scelto deliberatamente di lavorare per società sue concorrenti. L'ho fatto per costruirmi una mia reputazione. Quando era in Siebel, io ero in Oracle. Quando era in Salesforce, io ero in NetSuite. Così, dopo essermi creato un mio percorso di successo, ora abbiamo finalmente unito le forze. Lavorare insieme è stato il nostro obiettivo primario da sempre.

TOFM: Gli appassionati di tecnologia spesso amano molto le auto.

JR: Verissimo. Una delle cose che ammiro di più nella Ferrari è la tecnologia. L'integrazione della tecnologia della Formula 1 nelle stradali è qualcosa che mia moglie ed io abbiamo potuto constatare con i nostri occhi quando siamo stati a Maranello per il mio quarantesimo compleanno. Durante il tempo trascorso nello stabilimento abbiamo potuto renderci conto di tutta la ricerca e sviluppo svolta, di quanto sia ecologica la fabbrica e come utilizzi in modo eccellente l'energia rinnovabile e di quanta formazione la Ferrari fornisca ai suoi dipendenti. Non abbiamo solo ammirato il prodotto finito, ma anche l'impegno e la passione che caratterizzano questa società. Il suo spirito è in profonda sintonia con il nostro. Sapendo che tipo di società è Ferrari, spendere così tanti soldi per un'automobile non ti fa sentire materialista, anzi, hai la consapevolezza di aver fatto la scelta giusta.

TOFM: Quanto spesso tua moglie guida la sua FF?

JR: La usa quotidianamente. Siamo andati nella nostra casa in montagna, vicino al lago Tahoe. Siamo stati via per quasi due settimane e mi ha detto: "è la prima volta in vita mia che mi manca la mia auto". Devo strapparle le chiavi dalle mani. Accompagna Cole, nostro figlio dodicenne, al golf o a altri corsi e, quando arriva, è senza dubbio la mamma più popolare tra i bambini. Devo dire che, come marito e padre, la trazione integrale della FF, conside-





INTERVIEW

rate le piogge e la nebbia, è molto rassicurante per me.

TOFM: Anche se il tuo cuore batte per le auto GT, hai sviluppato un interesse per la F1?

JR: Il marchio Ferrari mi ha spinto a farlo. Non me ne interessavo molto ma, dopo aver acquistato la mia Ferrari, un amico mi ha detto, "Devi iniziare a seguire la F1, le Ferrari sono le regine di questo sport da sempre". Così ho iniziato a seguirla di più e mi sono accorto presto di come tecnologie innovative come freni antibloccaggio, frenata rigenerativa, sospensioni regolabili e molto altro ancora siano derivate dalla F1. È sì uno sport ad alto tasso di adrenalina, ma integra una componente tecnica e scientifica che è molto nelle mie corde.

TOFM: Parlando di tecnologia innovativa, cosa pensi della LaFerrari?

JR: Non vedo l'ora di sentirla e vederla di persona. Chiaramente le auto iconiche della Ferrari, come la Enzo, la F40 e la F50, sono sempre meravigliose. Sono pronto a vederla confrontarsi con la McLaren P1 e la Porsche 918 Spyder. Credo che LaFerrari ne uscirà vincitrice, ma non ha ancora avuto l'occasione di confrontarsi con loro.

TOFM: Vorresti una LaFerrari nel tuo garage? O preferiresti una Ferrari classica?

JR: Bella domanda. Qualche giorno fa stavo prendendo la mia California T e ho detto al mio dealer che volevo iniziare a dare un'occhiata alle classiche. Il mio prossimo acquisto sarà un ritorno al passato. Non so ancora quale. Detto questo, la nuova divisione Tailor-made della Ferrari sta prendendo piede e sono sicuro un giorno sarà possibile realizzare il sogno di ogni Ferrarista di poter personalizzare un'auto in collaborazione con Ferrari... o andare ancora oltre e collaborare con il team di Maranello per crearne una assolutamente unica.

TOFM: Che tipo di Ferrari classica potrebbe percorrere la lunga strada fino al Ramsey's Nest?

JR: Le due auto che vorrei avere nel mio garage sono la 288 GTO e una 250 GT Lusso della metà degli anni sessanta.

TOFM: Tuo figlio condivide la tua passione per le Ferrari?

JR: [ridendo] Sì. Vuole sempre che metta l'auto in modalità Race. Ama la tecnologia ma ha anche sviluppato l'interesse per la medicina, proprio come ha fatto suo padre.

TOFM: Suona familiare. Come indirizzi tuo figlio? Che consigli gli dai sulla migliore strada da scegliere?

JR: Quello che gli dico sempre è: fai qualcosa che ami, anche se non ti farà diventare ricco, alla lunga ti renderà molto più felice. Inoltre, spesso il modo giusto per fare soldi si impara strada facendo. I miei genitori mi hanno imposto poche cose, una è stata frequentare il college, ma non sono stato forzato a seguire un particolare indirizzo e desidero lo stesso per mio figlio. Voglio che trovi la sua strada, una strada che lo renda sempre e comunque felice ■

92→101

FUORI DAL COMUNE

Jodie Kidd è una ex top model che ha trovato una nuova dimensione come presentatrice televisiva e come pilota, animata da una passione ossessiva per le auto classiche. Come è facile immaginare, c'è una marca particolare al centro dei suoi pensieri

Testo di **Nick Mason e Jason Barlow**
Fotografie di **Sam Barker**

Devo iniziare con una penosa confessione. Ammetto di avere mancato miseramente al mio dovere di porre quelle domande ficcanti che il lettore si sarebbe aspettato in questa intervista. Il perché è abbastanza misterioso, ma confesso di essermi completamente dimenticato di indagare sul mondo che sta dietro le passerelle, quella realtà fatta di lacrime, capricci, frutta esotica, acque minerali e altri miscugli segreti che permettono di avere pelli lucenti. Invece, mi sono lasciato totalmente trascinare dalla sviscerata passione di Jodie per la guida e le automobili. Sono ormai alcuni anni che faccio queste interviste insieme a Jason, e penso che entrambi possiamo concordare su una cosa: la passione pura di Jodie per l'arte della guida veloce, e il suo modo di descrivere questa esperienza non sono dissimili, per contenuto e lucidità, da quelli di diversi piloti professionisti di fama mondiale. Naturalmente non è l'unica donna che ama la guida, le corse e le automobili. Ma pur sapendo quanto Jodie sia una profonda estimatrice delle auto classiche, sono rimasto colpito nel vedere come questa passione abbracci anche vetture da corsa d'annata come la Bugatti T35, un'auto che – pur vantando una storia di tutto rispetto per quanto riguarda i piloti donna che l'hanno portata al successo – non sembrerebbe così entusiasmante per il gusto moderno, mentre Jodie, peraltro, ha dimostrato di conoscere molto bene la sua storia.

Negli anni '20 ricordiamo Mariette Hélène Delangle, passata successivamente alle cronache come Hellé Nice, che ebbe una prima gloriosa carriera come ballerina e una seconda come pilota, iniziata negli USA e poi proseguita in Francia con la partecipazione a diversi Gran Premi. Al volante di una Bugatti Type 35C, tagliò spesso il traguardo davanti a molti dei piloti uomini più quotati dell'epoca. Un'altra donna memorabile fu Eliška (Elizabeth) Junek, anch'essa autrice di una brillante carriera per la scuderia Bugatti. Dopo aver mosso i primi passi in veste di meccanico collaudatore per il marito, lo sostituì come pilota quando questi, avendo subito una grave lesione alle mani durante la Prima Grande Guerra, do-

vette arrendersi alle conseguenti difficoltà nel cambio marcia. Ribattezzata dalla stampa sportiva come "regina del volante", si fece onore in una gara altamente competitiva come la Targa Florio. Era straordinariamente dotata sotto il profilo tecnico, ed era nota per l'allora rara abitudine di effettuare a piedi la ricognizione del circuito prima delle gare, annotando i punti di riferimento e studiando la traiettoria migliore nelle curve. Nell'edizione della Targa del 1928, dopo essere stata in testa fino al secondo giro, subì un guasto meccanico e dovette accontentarsi della quinta posizione – battendo ugualmente 25 altri piloti di grande caratura fra cui l'indimenticabile Tazio Nuvolari. La guida di Jodie sembra esprimere un talento naturale simile. Non avendo precedenti familiari nell'automobilismo, né esperienze giovanili nel karting, non c'erano stati segnali precoci che facessero pensare a una sua inclinazione per la guida veloce. Fu in occasione di una partecipazione allo show televisivo Top Gear, con il famoso giro sull'auto 'dal prezzo ragionevole', che sbalordì tutti stabilendo un nuovo record assoluto. Da lì a poco fu invitata a partecipare al Trofeo Maserati, gara che rinsaldò la sua reputazione come temibile concorrente. È probabile che la sua abilità al volante abbia radici nell'esperienza come cavallerizza. E forse non è un caso che, nelle conversazioni, Jodie tenda a personificare la sua auto, a conferirle lo stesso tipo di carattere che probabilmente è abituata a riconoscere nei suoi cavalli. Attualmente Jodie è conduttrice di un nuovo programma televisivo, The Classic Car Show. Un lavoro da sogno: può guidare e commentare su auto classiche di ogni tipo, spesso intriganti ed esotiche. Ad esempio sulla 250 California Spider, una vettura che l'ha vista profondersi in un elogio sperticato. Si può chiedere di più a un presentatore? Con quel mix di entusiasmo e abilità al volante – senza dimenticare la bella presenza, con cui batte alla grande tutto il team di Top Gear messo insieme – Jodie è la combinazione perfetta. A questo punto, devo solo cercare di scoprire se la collega Naomi Campbell è veramente un osso duro come dicono...

The Official Ferrari Magazine: Nick, devo segnalare per la cronaca che all'inizio dell'intervista Jodie ha aperto una trattativa per correre sulla tua Maserati Birdcage.

Nick Mason: E io ti inviterei a segnalare che Nick ha abilmente eluso la richiesta.

Jodie Kidd: Molto abilmente.

NM: Quando è nata la sua passione per le corse?
JK: Al Trofeo Maserati, dove ho gareggiato dopo la partecipazione a Top Gear. Quella è stata in assoluto la mia prima esperienza. Ho ottenuto la licenza di pilota sportivo in Italia, ho affittato una casa a Modena e ho iniziato ad allenarmi a Fiorano, facendomi insegnare i trucchi del mestiere da Ivan Capelli [ex pilota di Formula Uno per la Scuderia Ferrari]. Allora non conoscevo tutta la mitologia che circonda Fiorano, ma oggi mi rendo conto della fortuna che ho avuto. È stata un'esperienza molto impegnativa. Il circuito è serrato e insidioso, ma alla fine ne sono venuta a capo. Ricordo che in Italia mi avevano sottoposta



a diversi esami medici, tra cui un EEG – un test per l'epilessia – in cui ho dovuto indossare una cuffia anni '50 da cui spuntavano vari elettrodi.

NM: Che probabilmente non erano collegati a niente.

JK: Poi mi hanno chiuso in una stanza buia e mi hanno bombardato di luci stroboscopiche, sembrava di essere a un rave party.

TOFM: E tutto questo per rilasciarle la licenza di pilota?

JK: Esatto! Non è facile diventare pilota sportivo in Italia. Ad ogni modo, ho poi fatto il mio esordio in gara, la mia primissima esperienza in una vera competizione. Il Trofeo Maserati faceva parte delle Finali Mondiali Ferrari a Monza. Michael Schumacher aveva appena vinto il Campionato del Mondo Piloti e Ferrari il Titolo Costruttori, c'erano migliaia di tifosi. Tanto per capire il tipo di pressione.

NM: Le avevano spiegato qualcosa su Monza?

JK: Macché. Ero in fondo alla fila con 25 altre macchine, tutte guidate da uomini di cui molti professionisti, e io ero lì sulla griglia e pensavo: 'ma dovrò partire quando le luci si spengono o quando si accendono?'. Terrificante. Ci siamo tutti ammassati nella prima chicane cercando di uscire dall'altra parte. Ma è andata bene. Non sono nemmeno arrivata ultima... Adoro Monza. È il mio circuito preferito. Lì vai davvero veloce. I circuiti più tecnici mi piacciono meno.

TOFM: Molti istruttori di guida veloce sostengono che le donne siano allieve molto migliori degli uomini, perché sanno ascoltare meglio.

JK: Concordo, e non sono altrettanto aggressive. L'importante è avere una guida fluida, mentre molte delle celebrities che partecipano a Top Gear pensano che tutto dipenda da quanto schiacci sul pedale. Pensano solo a raggiungere la massima velocità possibile, ma in realtà non è così che si segna un buon tempo. Io ho fatto solo tre giri e prima di allora non ero mai stata su un circuito, avevo appena ottenuto la licenza.

NM: Nella mia limitata esperienza come istruttore ho potuto constatare che le donne sanno davvero ascoltare meglio, l'ho visto in particolare sugli elicotteri. Le donne sono piloti eccezionali. Gli uomini hanno sempre paura di sbagliare e questo li porta a controllare troppo il mezzo. Lo stesso vale per i circuiti o per le piste di karting. Però le donne hanno anche molta immaginazione, e dopo un po' iniziano a pensare "questa cosa è davvero troppo stupida!". E smettono.

JK: [ridendo] Esattamente. Beh, a parte me.

NM: Ma lei ha evidentemente un gran talento naturale. È possibile che ci sia qualche collegamento con il suo curriculum da cavallerizza?

JK: La parola chiave è "equilibrio". Riesco a capire l'equilibrio dell'auto. Ho avuto un istruttore straordinario, Rob Wilson, che mi ha spiegato il principio del trasferimento del peso in un modo davvero illuminante, mi ha aiutato a capire come si affronta una gara, quando usare i freni e così via. Probabilmente è una capacità che ho acquisito anche cavalcando, nelle corse a ostacoli o nel dressage. Sono discipline in cui sviluppi una speciale sensibilità nelle mani e nelle dita. Non sono

mai stata una che guida così [mima il gesto di afferrare con forza il volante], ho sempre avuto un tocco leggero. Quando cavalchi è la stessa cosa, perché tutto dipende dal contatto con la bocca del cavallo. Anche lo sci aiuta.

TOFM: Quando era piccola passava molto tempo in auto?

JK: No, affatto. È stato il Gumball Rally a far scattare qualcosa. E poi sono entrata nel garage di Joe Macari...

NM: [ride] Ha messo nei guai un sacco di persone!

JK: Lo so. Insomma, lì ho visto per la prima volta la 250 California Spider. Era in assoluto la cosa più bella che avessi mai visto. Se ha presente il film che ho fatto su quell'auto, saprà che provo qualcosa di speciale per la California Spider, a livello puramente emotivo. Mi rendo conto che provare un trasporto simile per un'auto non ha molto senso, ma... è qualcosa di indicibile, di magico, impossibile da spiegare a parole. Nel periodo tra le riprese del film e l'ultima asta, la California è passata da 8 milioni di sterline [12 milioni di dollari] a 12 milioni [18 milioni di dollari].

TOFM: La 250 California della collezione Bailon, ritrovata in un granaio, ha fatto notizia in tutto il mondo. Nick, pensi che sia giusto restaurare le auto o che sia meglio lasciarle nella forma originale?

NM: È un tema piuttosto controverso, e che naturalmente ha molta attinenza con le Ferrari Classiche. Non esiste una risposta semplice, perché quando il restauro è 'esagerato' rischia di offuscare la storia della vettura. Penso che l'importante sia mantenere l'autenticità dell'automobile, lasciar trasparire la sua storia.

JK: Per molto tempo le macchine più richieste sono state le vetture scintillanti presentate ai concorsi, mentre oggi si è più attenti alla storia e all'originalità. Una delle auto che abbiamo avuto allo show era dipinta con una vernice organica, e un materiale di questo tipo si deteriora per forza. Ma trasmetteva davvero una bella sensazione. A me piacciono le auto che raccontano la propria storia, ma in effetti se poi cadono a pezzi...

TOFM: Come è stato guidare la California Spider?

JK: Io sono profondamente innamorata di quell'auto, mi sentivo stregata. Anche se da guidare fosse stata un mulo non ci avrei fatto caso. Ovviamente però, era magnifica, potente, un gran suono, un motore V12 impressionante. Era anche maneggevole. Pensavo fosse stata più 'pesante'. Del resto, dicono che non dovrete mai incontrare i tuoi eroi...

NM: La linea 250 è incredibilmente semplice da manovrare. È parte del suo fascino.

JK: È vero, è un'auto che puoi usare per andare al lavoro e per correre nel weekend. Sul circuito è spettacolare, ma allo stesso tempo è... leggera. Da quando ho iniziato The Classic Car Show mi sono immersa completamente nell'argomento, e la cosa che mi piace davvero è poter svelare al pubblico questo mondo incredibile.

TOFM: Il mondo delle auto classiche sta cambiando? Ho la forte impressione che i giovani

siano sempre più interessati a queste vetture. Ma forse è soltanto l'effetto della vecchiaia.

JK: Penso anch'io che stia cambiando. Si vedono più auto classiche in giro, usate tutti i giorni. E poi c'è il fatto che possono rappresentare un investimento. Personalmente acquisterei un'automobile d'epoca piuttosto che un appartamento o qualcos'altro. Sono oggetti unici e bellissimi. Molte macchine moderne sono senz'anima, fanno tutto automaticamente. Stiamo perdendo l'arte della guida. Quando sali su un'auto classica e manca perfino la cintura di sicurezza, devi per forza essere attivo. E quando scendo da una di queste macchine ho la bella sensazione di avere guidato.

NM: Diceva che ha guidato una Bugatti?

JK: Sì, una Type 35 C a Montlhéry, sul circuito recintato.

NM: Parlando delle donne pilota della storia, molte delle più famose hanno corso sulle Bugatti. Ci sono state diverse figure di spicco, come Elizabeth Junek e Hellé Nice.

JK: Penso che a quell'epoca le donne fossero guardate in modo diverso. Oggi è più difficile. Forse al giorno d'oggi c'è persino più sessismo – o almeno, io ne ho visto moltissimo. All'inizio era anche sopportabile, ma quando alcuni piloti hanno visto che non riuscivano più a superarmi è diventato davvero pesante. E per la mia esperienza, nell'automobilismo questo succede più che in altri sport.

NM: Penso che succeda anche a livello di club motoristici. Le mie due figlie fanno guida sportiva e mi raccontano che gli uomini provano un vero fastidio a essere sorpassati da una donna. Una volta, una di loro si è sentita dire: 'meno male che ti ho battuta, perché altrimenti quelli del team mi avrebbero costretto a indossare un tutù rosa per tutto il giorno'.

TOFM: Ha qualche idolo nel mondo dell'automobilismo?

JK: Ayrton [Senna]. Aveva una classe impareggiabile. Qualunque cosa facesse. E anche un'incredibile carisma. Era un grande. Chi è il suo preferito, Nick?

NM: Ayrton. Con lui, avevi sempre la sensazione di essere in presenza di una persona veramente speciale. Ma ho anche un debole per Stirling [Moss]... se non altro perché mi ricorda un'epoca in cui l'automobilismo era uno sport e non un'industria.

JK: Oh, Stirling, è così adorabile. L'ho incontrato al Monaco Historic la settimana prima di partecipare alla Mille Miglia. Sono riuscita a dirgli "Allora, Stirling, ha qualche consiglio da darmi?" Se devi chiedere a qualcuno, tanto vale chiedere a Sir Stirling Moss, no? La volta che vinse, nel 1955, era andato davvero fortissimo [Moss si aggiudicò la Mille Miglia su una Mercedes 300 SLR con il tempo record di 10 ore e 7 minuti] e prima era stato impegnato in qualche altra corsa, perciò non aveva neppure avuto il tempo di prepararsi. Credo che sia l'unico inglese ad aver vinto. Quell'uomo è una leggenda assoluta.

TOFM: Come ha trovato la Mille Miglia?

JK: Un incanto. Letteralmente un incanto. È la corsa che ha suggellato definitivamente il mio





CARS

amore per le auto classiche. La corsa è molto veloce e si svolge su strade pubbliche, perciò hai un'infinità di variabili da elaborare, basta un attimo perché cambino le cose. Devi spingere all'estremo le capacità dell'auto ma anche le tue, devi avere un livello di concentrazione altissimo. Non mi aspettavo che fosse così dura. Finisci tardi la sera e inizi presto al mattino, non hai la possibilità di riposarti granché.

NM: Mio padre vi partecipò nel 1953, su una Ferrari 212 Inter. Era partito con una Shell Film Unit con l'idea di riprendere l'intera corsa da una camera-car. Enzo Ferrari aveva organizzato tutto, gli aveva procurato la licenza e tutto quanto. Le farò avere una copia del film, alcune immagini sono pubblicate in diversi libri sull'argomento. Io ho corso la Mille Miglia su un'Alfa Romeo 8C e una 1750 Alfa. Ma l'evento che le consiglio davvero di provare è la Carrera Panamericana. Quella è una corsa unica.

TOFM: Jodie, posso azzardarmi a chiederle della sua Ferrari 550 Maranello?

JK: È proprio necessario? Per me è un dolore immenso. Era uno dei 10 esemplari prodotti nella versione World Speed Record. Aveva il roll-bar, il serbatoio maggiorato, tutta la dotazione potenziata. Era bellissima. La chiamavamo 'nonna'... All'epoca avevo una collezione assurda di supercar. Bei tempi. C'è stato un periodo in cui ho sentito un bisogno irrefrenabile di circondarmi di V12. Ero passata da un normale disinteresse per le automobili a una vera e propria ossessione. [pausa] Non avrei mai dovuto vendere quella 550.

NM: [con tristezza] Se iniziamo a parlare delle cose che non avremmo dovuto lasciare potremmo andare avanti molto a lungo.

JK: A me piacciono tantissimo le Ferrari a muso lungo. E infatti adoro la California Spider. Sono il tipo di persona che è a suo agio su una Berlinetta V12 a trazione anteriore. Ma in questo momento la mia vera passione sono le auto classiche. E le Ferrari sono il non plus ultra. Sono semplicemente inarrivabili, e lo saranno sempre ■

102 → 109

SPORTIVE DA SOGNO

La 250 Testa Rossa è la più straordinaria auto da corsa mai costruita dalla Ferrari. Venti esemplari di grande fascino, riuniti per la prima volta in un unico luogo per una speciale celebrazione a Pebble Beach

Testo di **Jason Barlow**
Fotografie di **George Saitas**

Amelia Island, Rétromobile, Festival of Speed e Goodwood Revival, con i loro odori caratteristici di gomma bruciata e olio motore che si estendo-

no per chilometri, creano un'atmosfera unica e rappresentano da sempre appuntamenti imperdibili per gli amanti delle auto classiche.

E poi c'è Pebble Beach. L'aria è altrettanto eccitante ma un po' più rarefatta. Se siete d'accordo con l'aforisma di Mark Twain secondo cui "il golf è rovinare una bella passeggiata", la presenza dei famosi green di Pebble Beach non ha lo stesso effetto. Non ci soffermeremo infatti troppo a lungo sulla strada che costeggia quella straordinaria proprietà; è ciò che c'è alla fine che conta.

Il Concours d'Elegance di Pebble Beach è per gli appassionati un sogno ad occhi aperti. Nella settimana che precede la domenica della competizione è possibile ammirare auto eccezionalmente rare mescolarsi al traffico quotidiano. Se siete di quelli che amano indovinare ogni tipo di auto che vi passa davanti, potreste trovarvi in seria difficoltà.

Siamo in America, quindi il visitatore si troverà di fronte ad un evento di una importanza e di una bellezza tale da far impallidire Gatsby in persona. Tra i nomi presenti Duesenberg, Packard e Delage, ma anche brand art deco meno noti come LaSalle e Ruxton. Nell'ultima edizione, due auto mi hanno profondamente conquistato: una Bugatti Tipo 57 Atalante 1937, una delle vincitrici nel 1976, e una Talbot-Lago T23 del 1938 con carrozzeria "Teardrop" di quegli autentici maestri che erano Figoni & Falaschi. Di proprietà di Paul Bloch, un francese residente a Miami, fa parte di una collezione che comprende anche una Ferrari 250 GT California Spider. È difficile immaginare di poter vedere auto tanto maestose e al contempo così poco note.

Questa però è una delle grandi particolarità di Pebble Beach. L'evento principale può sempre riservare grandi sorprese, a volte con la forza dei soli numeri. E questo ci porta alla Ferrari. Sono state realizzate solo 34 Ferrari 250 Testa Rossa, ma Pebble Beach esercita un tale fascino magnetico sugli amanti del mondo delle auto d'epoca che la scorsa estate ne erano presenti non meno di 20. "Lascia perdere queste" mi ha detto il tre volte vincitore della formula Indy 500 Dario Franchitti, gesticolando in direzione di tutte quelle straordinarie auto del Concours, "hai visto le TR là in fondo?". Franchitti conosce le auto e possiede anche alcune Ferrari. A parte la GTO, la Testa Rossa degli anni cinquanta è oggi il tipo di Ferrari più apprezzato. Uno dei motivi è la rarità, così come la bellezza scultorea e fuori dal comune della sua forma. Una forma, è importante notare, diversa da auto a auto. Tuttavia, ad assicurare alla Testa Rossa un posto nel tempio delle auto più apprezzate al mondo, è stato il successo nel Campionato del mondo sport prototipi, in un periodo in cui questo rivaleggiava con la Formula 1 per glamour, risonanza e ambientazioni che ricordano i film di James Bond.

Tra le vetture presenti sul prato di Pebble Beach nel 2014 c'era anche l'auto con numero di telaio 0728TR che Phil Hill e Olivier Gendebien hanno portato alla vittoria a Le Mans nel 1958 e che si è poi piazzata terza alla Targa Florio dello stesso anno con Mike Hawthorn e Wolfgang von Trips

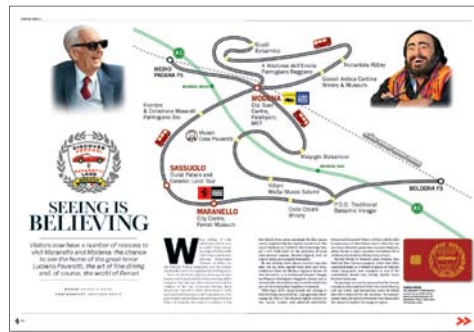
alla guida (l'attuale proprietario, Sir Michael Kadoorie, ha acquistato l'auto nel 2012). La Testa Rossa con numero di telaio 0704TR è l'unica Testa Rossa non restaurata; quest'auto, il secondo prototipo, è stata anche la prima iscritta dalla Ferrari a Le Mans, nel 1957: alla guida Olivier Gendebien e Maurice Trintignant. Successivamente è stata guidata da Phil Hill e Peter Collins alla 12 ore di Sebring. Questa particolare auto è stata venduta lo scorso anno negli Stati Uniti per £24 milioni, grazie anche alle sue straordinarie condizioni.

Il telaio 0792TR, una 250 TRI/61 Fantuzzi Spider oggi di proprietà di Ralph Lauren, due volte vincitrice a Sebring, è la perfetta dimostrazione dei miglioramenti dei dettagli (e non solo dei dettagli) che hanno portato gloria alla Ferrari in quell'epoca grandiosa.

Anche gli esperti possono perdersi nel labirinto di dettagli della auto da corsa Ferrari degli anni cinquanta. In ogni caso erano prodotti del loro tempo. Sappiamo che due dei giorni più neri dell'automobilismo sono caduti a breve distanza l'uno dall'altro. La tragedia di Le Mans, nel 1955, quando la Mercedes di Pierre Levegh travolse la folla uccidendo lui e 83 spettatori e, due anni più tardi, quando Alfonso de Portago perse la vita a causa dello scoppio di uno pneumatico della sua Ferrari 335 S, vicino a Guidizzolo, durante la 1.000 Miglia. In quell'occasione morirono anche nove spettatori, causando un rancore verso l'automobilismo che contagiò anche l'establishment italiano, con L'Osservatore Romano, organo ufficiale del Vaticano, che metteva pubblicamente in dubbio la moralità personale di Enzo Ferrari. Quell'anno la Ferrari vinse il Campionato del mondo sport prototipi, il quarto a cui partecipava, con Peter Collins e Phil Hill che chiusero i giochi a Caracas. Tuttavia, l'organo di governo dell'automobilismo ebbe l'obbligo di rendere le gare più sicure e chiese quindi alla Ferrari di ripensare il suo approccio in modo opportuno. La 335 S era stata dotata di un potente motore V12 da 4 litri e 390 CV, e la Ferrari sospettava che le nuove regole avrebbero richiesto motori più piccoli e meno potenti.

Si iniziò quindi a lavorare su un V12 da 3 litri basato su quello meccanicamente comprovato della 250 GT ma con una testata diversa (rossa, ovviamente), nuove bielle, pistoni ad alta compressione e non meno di sei carburatori doppio corpo Weber. La sua potenza era esattamente 300 CV a 7.200 giri/min, vale a dire un rapporto potenza/peso di 377 CV per tonnellata. Per altri aspetti, tuttavia, le specifiche della Testa Rossa non erano propriamente allo stato dell'arte: i primi modelli utilizzavano un assale posteriore rigido e avevano freni a tamburo mentre le auto rivali stavano adottando i freni a disco. Presto sarebbero stati necessari degli ammodernamenti.

Il primissimo prototipo, con numero di telaio 0666TR, fece il suo debutto alla 1.000 km di Nürburgring nel 1957. Un 10° posto suggerì che era necessario altro lavoro. Fu quindi la volta del telaio numero 704TR. Benché l'estetica contasse piuttosto poco all'epoca, la carrozzeria della 250 Testa Rossa era frutto del lavoro del grande arti-



FERRARI WORLD

giano delle auto Sergio Scaglietti, che l'ha spesso citata come la sua preferita, una dichiarazione con cui è difficile non essere d'accordo. All'epoca, Scaglietti e i suoi non replicarono pedissequamente i disegni tecnici ma sbalzarono direttamente le forme dall'alluminio. (Ciò significa che anche senza modifiche aerodinamiche individuali, non esistevano due auto identiche, e questo ne aumenta enormemente il valore attuale). Queste prime TR erano famose per la carrozzeria con parafrangente a "pontone", un dispositivo funzionale destinato a canalizzare l'aria fredda verso i freni anteriori. "L'ispirazione per la forma veniva dalla Formula 1", ha dichiarato in seguito Scaglietti. "C'erano delle scanalature laterali sulle auto di F1... Abbiamo utilizzato un'idea simile disegnando la carrozzeria per portare l'aria verso i freni e raffreddarli. Per molti versi, la Ferrari 250 Testa Rossa era un'auto di Formula 1 con i parafrangenti". Era bella allora e lo è ancora di più oggi, ma una certa mancanza di stabilità ad alte velocità spinse la Ferrari a eliminare i parafrangenti a "pontone" a favore di una carrozzeria integrata. Il 1958 è stato l'anno più significativo della storia della Testa Rossa. Le auto da competizione della fabbrica, rapidamente aggiornate per presentare la carrozzeria integrata più efficiente e un più sofisticato ponte posteriore De Dion, si aggiudicarono quattro delle sei gare del campionato di quell'anno. Questi nomi e date di grande importanza fanno parte della storia di Ferrari: Collins e Hill vinsero a Buenos Aires e Sebring, Musso e Gendebien nella Targa Florio.

Tuttavia, l'impresa di maggior rilievo fu la vittoria di Hill-Gendebien a Le Mans. Stirling Moss, Jack Brabham e Tony Brooks vinsero a Nürburgring e Goodwood, sulle Aston Martin DBR1 e DB3S. L'equivalente britannico della Testa Rossa, è oggi auto di grande valore.

L'anno seguente, Pininfarina rielaborò la carrozzeria della TR e il lavoro di costruzione fu affidato a un altro grande nome della lavorazione dei metalli, Fantuzzi. Questa volta prevalse la Aston Martin, con un'unica vittoria della Ferrari a Sebring. La leadership del campionato venne riconquistata nel 1960, con l'aggiunta di un'altra gloriosa vittoria a La Sarthe, con Gendebien e Paul Frère al volante. È interessante notare che nel 1960 la Ferrari aveva gli stessi punti della tedesca Porsche, ma si aggiudicò il titolo grazie al punteggio extra per i terzi posti conquistati. All'epoca nessuno avrebbe mai potuto immaginare che la Porsche avrebbe dominato il Campionato del mondo sport prototipi, mentre la Ferrari si sarebbe ritirata per concentrarsi sulla F1.

Hill e Gendebien vinsero nel 1961, portando Ferrari più vicina al titolo, davanti alla Maserati. Nella stagione successiva la Testa Rossa si trasformò nella 330 TRI/LM per conformarsi ad alcune modifiche delle regole che aumentavano la cilindrata consentita e introducevano una categoria "Sperimentale". Hill e Gendebien si aggiudicarono l'ennesima Le Mans, obiettivo principale della Ferrari. L'ultima Testa Rossa costruita aveva il numero di telaio 0808. Unica nel suo genere, utilizzava un motore V12 da 4 litri ed

è stata l'ultima auto con motore anteriore a vincere a La Sarthe. Questa auto non è solo la definitiva espressione della leggendaria discendenza della Ferrari Testa Rossa, ma rappresenta la fine di un'era delle auto da corsa.

Meglio quindi lasciare l'ultima parola all'uomo che più di ogni altro ha dato lustro al mito della TR, Phil Hill. "Sebbene il concetto della 330 fosse un po' rozzo, la sua guida era tutt'altro che rozza" ha dichiarato alla rivista Road & Track due decenni dopo. "Era anche un'auto incredibilmente veloce e con lei sono riuscito a infrangere il record sul giro di Mike Hawthorn a Le Mans...".

In breve

- Presentata per la prima volta nel novembre del 1957 per gareggiare nel Campionato del mondo sport prototipi del 1958, la 250 Testa Rossa rappresentava la nuova sfida al classico motore V12 250 da 3 litri, progettato da Colombo.
- Come da programma l'auto, leggera e dalle linee armoniose, vinse il Campionato del 1958.
- Per migliorare il sistema di raffreddamento dei freni durante le gare di endurance, Scaglietti progettò un frontale speciale, da lui stesso battezzato "a tre punte". Si trattava di fatto di un frontale di Formula 1 adattato per una stradale.
- L'estetica era decisamente piacevole, tuttavia non era altrettanto efficace per quanto riguardava l'aerodinamica. Il frontale venne quindi riprogettato secondo un modello più convenzionale.
- Tra le molteplici vittorie della Testa Rossa, possiamo annoverarne tre a Le Mans, tutte ad opera di Olivier Gendebien (la prima in coppia con Paul Frère nel 1958 e le altre due con Phil Hill nel 1960 e 1961).
- L'auto pesava solo 800 kg, nonostante il potente V12 e il cambio con differenziale ■

110 → 117

VEDERE PER CREDERE

C'è un motivo in più per venire a Maranello e Modena: il mondo del grande tenore Pavarotti, la Ferrari e l'arte degli occhi e della tavola

Testo di **Antonio Ghini**
Fotografie di **Gabriela Noris**

Quando si parla di Italia, nel mondo intero i luoghi che vengono alla mente sono Venezia e Roma, Firenze e Milano con la sua moda, a volte anche Maranello, per una ragione che non serve spiegare su questo giornale. Si tratta, però, sempre di città. Di luoghi ben definiti dove ci si muove facilmente a piedi o con mezzi pubblici o con taxi per scoprirne le bellezze.

L'Italia però, ha ben altre bellezze ed eccellenze che non hanno l'opportunità di far parte del tessuto urbano di una città d'arte. Bellezze o eccellenze che bisogna "scovare" su territori estesi e che, purtroppo, restano sovente sconosciute. Un esempio per tutti è lo splendido palazzo estense di Sassuolo, dove i Duchi passavano l'estate. I grandi flussi turistici trascurano anche luoghi ben più noti: la stessa Modena, patrimonio dell'umanità, resta ai margini del grande turismo internazionale, per non parlare della magica Nonantola o di Vignola col suo superbo castello. Trascurare queste terre, per chi viaggia, significa anche perdere l'opportunità di altri interessi: quelli legati all'alimentazione ed al vino. Il Lambrusco di Modena e provincia è noto nel mondo intero, come l'Aceto balsamico tradizionale con le sue raffinate applicazioni o il Parmigiano Reggiano, quello vero, fragrante e profumato. Infine i salumi, che qui fanno parte della storia più antica e prelibata.

Nell'anno dell'EXPO, con tante persone che verranno a scoprire l'Italia, e non solo Milano, è nato un programma che offre l'opportunità di visitare le eccellenze del Modenese e che pone al centro due nomi noti e ammirati nel mondo intero: la Ferrari e Luciano Pavarotti. Un programma pensato per scoprire la terra della Ferrari, grazie ai suoi Musei, e di Luciano Pavarotti, il grande tenore, con la sua Casa-Museo e con una sua celebrazione all'interno del Museo Enzo Ferrari di Modena.

Discover Ferrari & Pavarotti land, Modena Slow food and fast cars, permette quotidianamente di visitare un gran numero di luoghi di interesse sia utilizzando mezzi propri che salendo sulle nuovissime e confortevoli navette che collegano i vari punti con cadenza oraria. Il tutto utilizzando un "passaporto" che garantisce l'accesso ad ogni diverso punto di interesse oltre, per chi lo desidera, alle navette.

Questo programma prevede anche personalizzazioni per i clienti Ferrari e può essere abbinato alle visite in fabbrica ed all'utilizzo di hotel e ristoranti di ottimo livello, alcuni dei quali appena rinnovati per la circostanza.

Un motivo in più, anche per chi possiede una Ferrari, di decidere un nuovo viaggio a Maranello con la certezza di poter riempire una o due giornate con esperienze che solo qui, in questa magica Terra, possono essere fatte.

Modena

Duecentocinquanta anni sede dei duchi d'Este, Modena ha tutte le caratteristiche della piccola città nobile italiana: il Palazzo Ducale, lo straordinario Duomo romanico con la sua torre campanaria, chiamata Ghirlandina, il palazzo del Comune che si affaccia sulla celebre Piazza Grande, la Galleria Estense col celebre Busto del Bernini di Francesco I d'Este e una ricca pinacoteca e la non meno ricca Biblioteca Estense. Camminare per le strade di Modena significa dividersi tra la contemporaneità della moda e dell'alimentazione anche visitando il tradizionale mercato e la tradizione di botteghe antiche e di



locande e trattorie. La più celebre? Naturalmente l'Osteria Franciscana di Massimo Bottura.

Casa-Museo Luciano Pavarotti, Modena

Un superbo lavoro di recupero della storia del grande tenore fatto dalla moglie Nicoletta che ha mantenuto integra la bella casa di campagna dove vivevano insieme alla figlia, arricchendola di cimeli, documenti, filmati ed esperienze. Oltre alle visite che seguono il programma Discover, è possibile organizzare serate private con cena nella casa o nel bel giardino ed esibizione di cantanti della scuola sostenuta dalla Fondazione. Si tratta di autentici professionisti di talento che permettono di sentire ancora più vicina la presenza del Maestro.

Museo Enzo Ferrari e Museo dei Motori, Modena

Duplice appuntamento nel magico museo di Modena, nato nella casa dove Enzo nacque nel 1898 e in un nuovo, straordinario padiglione dove si alternano momenti di visita e scoperta delle auto esposte con intervalli durante i quali vengono proiettati filmati spettacolari (quello attuale presenta l'incontro di Ferrari e Pavarotti). Il Museo dei Motori presenta vetture da corsa delle diverse epoche e i più significativi motori della storia Ferrari, a partire dal bicilindrico Lampredi, creato per la Formula 1 negli anni '50. Cinque le sezioni che si trovano nella splendida officina dove lavorava il padre di Ferrari a inizio dello scorso secolo: quelli fino a 6 cilindri, i 12 cilindri, gli otto cilindri, i Turbo e i motori Formula 1 che comprendono anche il motore Hy-Kers de LaFerrari smontato e perfettamente spiegato nel funzionamento. Per ogni sezione anche un filmato che presenta la tecnologia in modo chiaro e dettagliato introducendo, di volta in volta, i progressi apportati.

Nel padiglione centrale sono esposte le vere eccellenze Ferrari: tutte le Supercar, alcuni degli esemplari storici più importanti, oltre ad alcune curiosità come la Maserati Sebring che fu di Pavarotti e le Alfa Romeo della Scuderia degli anni '30. In più, come detto, ogni 40 minuti un filmato immersivo che si alterna: una volta quello dell'incontro di Ferrari con Pavarotti e l'altra quello dedicato alla vita di Ferrari e alle sue tante, straordinarie imprese.

Caseificio 4 Madonne, Lesignana

Ogni giorno, per 365 giorni all'anno, questo bellissimo caseificio produce Parmigiano Reggiano, unendo la sapienza antica del casaro con il rigore e l'igiene dell'alimentazione odierna. Nella visita è possibile seguire le diverse fasi produttive fino ad arrivare allo spettacolare padiglione della stagionatura dove le forme, certificate una ad una, vengono costantemente verificate per garantirne la miglior riuscita. Emozionante il taglio delle forme ormai pronte col profumo e l'inimitabile gusto del Parmigiano autentico. Per i visitatori un invitante shop.

Acetaia Giusti, Modena

Tra le tante aziende artigianali che produco-

no Aceto balsamico tradizionale nel territorio modenese, la Giusti è una delle più antiche e premiate. La visita permette di scoprire come la famiglia abbia sviluppato una attività quasi ad esclusivo uso domestico, in un marchio riconosciuto e premiato. Interessante l'utilizzo, oltre che della bottiglietta "ufficiale" del balsamico tradizionale, anche delle vecchie confezioni che riproducono, in piccolo, la classica bottiglia da vino e da Champagne. Molto ben fatta la spiegazione di come il mosto cotto arrivi a diventare un prodotto unico. Ovviamente assaggi e possibilità di acquisto.

Azienda agricola bio, Hombre, Modena

Di proprietà della famosa famiglia modenese Panini, celebre per aver "inventato" le figurine da collezione dei calciatori, l'azienda presenta le une di fianco alle altre, le mucche nei loro grandi recinti all'aperto, alimentate con regole di eccellenza, ed una straordinaria ed unica collezione di vetture Maserati da corsa e da strada. La famiglia Panini aveva infatti salvato la collezione che rischiava di andare dispersa, acquistandola in blocco alla vigilia di un'asta che ne avrebbe determinato una più che probabile perdita. Lottimo Parmigiano Reggiano Bio qui prodotto è anche in vendita, insieme a numerosi prodotti, nello shop dell'azienda agricola.

Sassuolo

È nota al mondo come la città della ceramica. L'industria di questi prodotti destinati all'arredo ed all'architettura ha Sassuolo come punto di riferimento nel mondo intero. Questo sia per la varietà e la qualità delle ceramiche che per la straordinaria capacità di innovare con tecnologie che hanno portato, in pochi anni, a realizzare lastre di dimensioni impensabili ancora pochi anni fa. Sassuolo ha però anche altre attrattive: un centro storico della miglior tradizione emiliana ed il Palazzo Ducale, residenza estiva dei Duchi d'Este, esempio delle sontuose dimore nobili italiane del seicento. Nel Palazzo interamente affrescato al suo interno, collezioni di arte classica e contemporanea.

Maranello

La Ferrari domina talmente a Maranello da mettere in secondo piano le attrattive di una delle cittadine più note al mondo. Per mostrare quanto Maranello abbia fatto per il successo della Ferrari e per attrarre i visitatori al centro della cittadina, dove sorgono Municipio e Chiesa - quella che suona le campane quando la Ferrari vince in F1 - nell'Auditorium Enzo Ferrari è organizzata una mostra che documenta storia e realtà di quello che nel 1947, giorno della nascita della prima Ferrari, era un piccolo borgo agricolo.

Un consiglio: fare una passeggiata a piedi, dalla piazza al Museo, per poi passare di fronte alla nuova Gestione Sportiva e camminare lungo la fabbrica scoprendo Galleria del vento e strutture. Il ritorno verso il centro, con Castello, Chiesa, la nuova Biblioteca consente di scoprire anche negozi e attività artigianali della tradizione.

Cleto Chiarli, Castelvetro di Modena

La classica villona della campagna emiliana, con un grande giardino e la cantina che si divide tra una zona dedicata all'ospitalità e l'altra al lavoro. In quest'ultima gli impianti per la vinificazione sono interamente nuovi, in acciaio per garantire la massima qualità, impegno che Chiarli si impone dal 1860. L'atmosfera che si vive all'interno della zona dove i vari tipi di Lambrusco vengono esposti, assaggiati e venduti, è quella della autentica tradizione con arredi austeri e grandi tavoli dove - e come potrebbe essere altrimenti? - al vino si accompagnavano i piatti tipici del luogo.

Museo Ferrari, Maranello

Mai così tante Formula 1 insieme dalle più recenti ad esemplari rari come la bellissima Supersqualo del 1955. In più una nuova mostra davvero da non perdere: *Ferrari: genio e segreti*. In mostra auto rare o mai esposte prima in otto sezioni diverse con otto protagonisti della storia Ferrari che ne raccontano genesi e segreti: Piero Ferrari che spiega perché Enzo non volle mai fare modelli piccoli; Rory Byrne che svela i segreti delle monoposto di Schumacher; Paolo Pininfarina che racconta come le Ferrari, da sempre, siano passate dalla strada alla pista e viceversa; Mauro Forghieri che svela i segreti della sua quasi sconosciuta Ferrari 4x4 e John Barnard che spiega come nacque il cambio F1 e come riuscì a imporlo; Flavio Manzoni che presenta prototipi e One-Off della Direzione del Design. Infine due personaggi che hanno un legame profondo con Ferrari ma ai più sconosciuti: il grande Giorgetto Giugiaro che presenta la Ferrari che si è costruito e del quale vengono presentati due prototipi, quello della 360 Modena e quello della FF, ai quali lavorò come ipotesi alternative ai modelli poi fatti da Pininfarina. Leonardo Fioravanti, per anni chief designer della Pininfarina, ingegnere e pilota, che ha studiato e realizzato concept di Formula 1 innovativi, approfondisce il tema di come dovranno diventare le monoposto di un prossimo domani. Una mostra che chi ama la Ferrari non può perdere.

Gavioli Antica Cantina e Museo, Nonantola

Chi ama l'automobilismo e la Ferrari, conosce il nome Giacobazzi. La famiglia di produttori del classico ed impareggiabile Lambrusco, fu sponsor della Ferrari ai tempi di Gilles Villeneuve. Una sponsorizzazione fatta più per passione vera che per reale interesse commerciale. Tra i marchi di proprietà Giacobazzi, il più raffinato ed esclusivo è certamente quello di Gavioli Antica Cantina, non solo per l'eccellenza dei vini ma anche perché prodotti nel sito dove è allestito anche un bellissimo e colto museo della civiltà contadina e del vino. E non solo, varcata una soglia appaiono improvvisamente alcune vetture e trofei, tra queste la Formula 1 Ferrari T5 che fu di Villeneuve e Scheckter e la Williams FW16 del 1994 che pilotava Ayrton Senna nel





FERRARI PEOPLE

giorno del suo tragico incidente di Imola. Ricca di offerte la rivendita.

MUSA. Museo della Salumeria Villani, Castelnuovo Rangone

Nella piazza di Castelnuovo Rangone, il paese dove sorge uno degli stabilimenti della Villani, produttore di salumi di autentica eccellenza, c'è il monumento al maiale. Si tratta di un bel maialotto di bronzo, apparentemente allegro anche se destinato alla salumeria. Villani ha personalmente deciso di realizzare il museo per salumi che usano materie prime di prima scelta e offrono sapori indimenticabili. Al culatello e ai prosciutti si aggiunge una mortadella magrissima e gustosa – la Bologna, città di origine di Giuseppe Villani – e salami e coppe. Un mondo del quale il museo spiega la genesi. Ogni ghiottoneria, ovviamente, è in vendita.

Acetaia Malpighi, Modena

Perfetta interpretazione in chiave di moderno marketing, dell'arte modenese dell'aceto. Sotto la guida di un giovane e dinamico discendente di una famiglia che vede risalire a diverse generazioni l'arte del Balsamico, l'Acetaia Malpighi propone una vasta scelta di aceti, sia provenienti dalle botticelle certificate che creati per rispondere alla domanda di chef alla ricerca di nuovi gusti e di privati attratti da sapori inusuali come nel caso dell'aceto bianco.

Una visita interessante e diversa in una struttura razionale con ampio shop e area assaggi.

Nonantola

Con le sue torri e la grande Abbazia che custodisce un autentico tesoro costituito da più di 4500 pergamene alcune delle quali firmate da Federico Barbarossa, Matilde di Canossa e lo stesso Carlo Magno, Nonantola affascina chi la visita. La struttura dell'Abbazia romanica, sorta già nel settimo secolo, si è ampliata e arricchita negli anni ed è testimonianza di numerosi capitoli di civiltà. Danneggiata dal terremoto del 2012, l'Abbazia ed i suoi tesori meritano di essere scoperti e conosciuti.

Consorteria dell'Aceto Balsamico tradizionale e Museo, Spilamberto

In un'antica palazzina del centro di Spilamberto, un gruppo di appassionati mantiene la tradizione più rigorosa dell'Aceto Balsamico Tradizionale di Modena. Non è per caso che tra le batterie di botticelle che "lavorano" nel sottotetto, ci sia anche quella del più celebre Chef d'Italia, classificato tra i primi tre al mondo, Massimo Bottuta. La Consorteria, oltre a gestire il bel Museo e a conservare i documenti storici, organizza annualmente un concorso dove viene dato un punteggio di eccellenza agli aceti presentati. Si tratta di un lavoro serissimo, con gli aceti presentati assolutamente anonimi, che valorizza il paziente lavoro dei migliori produttori. Alla Consorteria sono organizzati anche corsi per assaggiatori professionali. Ovviamente ottimo l'aceto prodotto che è offerto in vendita in quantità piuttosto limitate.

In breve

- Discover Ferrari and Pavarotti land è un programma turistico, creato per i clienti dell'Expo 2015, ma destinato a tutti.
- Disponibile ogni giorno, da maggio a ottobre.
- Con mezzi propri o con le navette dedicate, in partenza dalle stazioni dell'alta velocità di Bologna e Reggio Emilia.
- 15 destinazioni di grande interesse.
- Per partecipare è necessario acquistare lo speciale "passaporto" valido 48 ore.
- Per maggiori informazioni www.discoverferrariandpavarottiland.it, oppure telefonare al numero 059 6138089 ■

130 → 135

PASSAGGIO DEL TESTIMONE

Ecco come il programma Ferrari Apprentice, che sta riscuotendo enorme successo, trasmette a una nuova generazione il mitico savoir-faire della Ferrari

Testo di **Matthew Barker**
Fotografie di **Jude Edginton**

Passione. È un termine che incontrerete spesso nelle pagine di questo Magazine. È un termine che definisce la mentalità Ferrari e caratterizza ogni parte della struttura societaria, dalla Formula 1 alla fabbrica, dagli amministratori ai concessionari. Ed è, ovviamente, uno dei valori chiave che la Ferrari cerca quando assume nuovi talenti, soprattutto quando si tratta di investire nei giovani: da sempre la passione è parte integrante della filosofia del Cavallino Rampante. Il Ferrari North Europe (FNE) Apprentice Programme ha ormai cinque anni ed è presto diventato un punto di riferimento per programmi simili nell'industria automobilistica, e non solo. Luigino "Gigi" Barp, capo del Servizio Assistenza Tecnica della Ferrari è responsabile della supervisione dell'intera struttura. "Assumiamo le persone sulla base del loro talento, ma anche della loro personalità" spiega Barp. "La filosofia si può insegnare, ma la passione deve già essere presente". Il Programma, introdotto nel Regno Unito con il sostegno del governo britannico, prevede un rigoroso processo di selezione, con test attitudinali iniziali prima di una serie di colloqui. I candidati prescelti (una manciata su oltre mille domande) iniziano un apprendistato di tre anni nel corso del quale vengono formati su diagnostica, attrezzature meccaniche ed elettronica, mentre lavorano sulla gamma Ferrari attuale.

Le competenze vengono aggiornate con ogni nuovo modello e innovazione tecnologica, prima mediante corsi on-line e successivamente con una formazione pratica più approfondita su ogni modello in produzione, associando preparazione tecnica ed elettronica. Come spiega Barp, sviluppare stretti legami con il marchio è fondamentale.

"Voglio che ci sia un rapporto solido tra chi lavora a Maranello e chi lavora in tutto il mondo per la Ferrari. È essenziale avere un buon rapporto con le persone con cui si lavora. Non possono essere solo una voce all'altro capo del telefono. Deve esserci qualcosa di più". Istruttori e tutor sono tutti tecnici o ex tecnici della Ferrari. C'è una sensazione di conoscenze tramandate, di un testimone passato a una nuova generazione. "Avere qualcuno in grado di trasmettere le proprie conoscenze specialistiche fa parte della tradizione della società" afferma Barp. "È quello che abbiamo sempre fatto. Significa non solo insegnare gli aspetti tecnici, ma trasmettere l'anima della Ferrari. Se non hai quest'anima sei solo una macchina. Chi non ama le auto non può davvero lavorarci. Certamente è impossibile alla Ferrari. E se non ami il tuo lavoro non puoi trasmettere questo entusiasmo ai clienti". Quest'anno il Programma verrà ampliato per includere modelli precedenti. "Vogliamo tenere viva la storia della Ferrari. Siamo estremamente avanzati dal punto di vista tecnico, ma questi nuovi corsi sono rivolti a quelle auto che non moriranno mai. Se si desidera lavorare su una Testarossa, o una 288 GTO, c'è un corso apposito". Come sottolinea Barp, il turnover del personale è stato drasticamente ridotto alla Ferrari. Le persone lavorano nella società perché lo vogliono, perché amano il loro lavoro. "C'è qualcosa di speciale in Ferrari, e se non hai passione non puoi lavorare qui".

Parlando a un gruppo di neodiplomati del programma, si notano subito gli atteggiamenti e l'entusiasmo di cui parlava Barp, così come il senso di appartenenza e di collegamento sia con l'illustre passato della società che con il suo respiro globale. Tutti provenienti e residenti nel Regno Unito, gli apprendisti hanno formazioni diverse ma condividono un'intelligenza acuta e una serena sicurezza. In altre parole, materiale perfetto per Ferrari. Jack Twohey, 22 anni, ha completato il corso nel 2014 e oggi lavora come tecnico qualificato alla Maranello Egham Dealership, prima concessionaria nel Regno Unito, risalente al 1960. "La cosa più importante che ho imparato fino ad ora? Probabilmente l'etica del lavoro e il giusto atteggiamento. Quando sono arrivato in officina avevo solo 18 anni, non conoscevo il nome di nessuno, ma tutti sono stati molto cordiali. Non ricordo un solo caso in cui io abbia chiesto aiuto e non l'abbia ricevuto". Georgina Slack, 21 anni, lavora come tecnico presso JCT600 Brooklands Ferrari, a Leeds. È stato difficile per lei, donna in un mondo da sempre considerato maschile? "Si può avere la sensazione di dover dimostrare qualcosa, ma amo le sfide, dover dare il massimo, perciò non è stato un problema. Sono solo un membro del team. Non si deve mai aver paura di affrontare nuove sfide. Quando ho dovuto lavorare sulla mia prima frizione ero un po' spaventata, ma questo non ha minimamente diminuito la mia determinazione. Quando vedi l'auto che riparte, pensi 'ce l'ho fatta, non vedo l'ora di raccontarlo a mia madre'. Ai giovani tecnici viene affidata la responsabilità di lavorare sui modelli più recenti, sempre con il supporto di un mentore. "È come una famiglia" dice Amdadul Islam, 23 anni, tecnico presso HR Owen Park Royal. "Siamo





FERRARI WORLD

andati a Maranello e sono stati tutti gentili. È un viaggio lungo da qui all'Italia, ma quando ci vai ti accorgi che siamo tutti una grande famiglia". Amdadul ha trascorso la mattinata smontando una 612 Scaglietti. Se si sente intimorito dal fatto di occuparsi di un motore così complesso non lo dà a vedere. Svolgere questi compiti e individuare potenziali segni di pericolo fa parte del lavoro. "Certo, si deve avere pazienza, ma si lavora comunque un po' sotto pressione. Si impara a concentrarsi". James Prior, che lavora con Amdadul a Park Royal, annuisce. "C'è una grande calma a Maranello. È la prima cosa che ho notato. Quando si lavora qui, la quantità non è la cosa più importante. È la perfezione che conta. Occorre avere un occhio acuto, perché certamente il cliente ce l'ha e nota anche le più piccole imperfezioni. Si tratta di perfezionare il prodotto". Stuart Dunk, 21 anni, è un altro tecnico di Egham. "Il modo in cui lavorano alcune aziende sembra un po' automatico e impersonale. Qui si percepisce il senso delle conoscenze tramandate. Allo stesso tempo, per ogni nuovo modello di auto prodotto vengono messi a disposizione un ulteriore corso introduttivo e altri corsi di specializzazione vari. L'aggiornamento è continuo e si è quindi sempre al passo con la nuova tecnologia. È esattamente così che deve essere. Occorre anche coinvolgere i nuovi ragazzi, specialmente con tutte quelle novità in campo elettrico ed elettronico. È come mio padre, ha appena comprato un iPhone 5 e non sa bene come usarlo...". Daniel Fergus, 21 anni, ha preso una strada diversa dopo il diploma e ora lavora nel reparto Workshop Control di Park Royal, invece che come tecnico. "Essendo stato un apprendista avevo acquisito delle competenze, conoscevo delle caratteristiche tecniche, sapevo cosa volevano i tecnici, sapevo esattamente di cosa stavano parlando. Questo ha reso molto più facile svolgere il mio lavoro quotidiano". Cosa significa per questa nuova generazione lavorare per la Ferrari? Georgina sorride. "In una parola? Tutto". "Non è un lavoro" dichiara Stuart. "È molto di più. È molto più di una carriera. È uno stile di vita". Per Amdadul, "è un sogno. Tutti quelli che conosco mi invidiano...". Daniel ride. "È fantastico! Sapere di lavorare per il marchio più famoso del mondo dei motori...". Jack ci pensa un attimo. "Ricordo di aver visto la fabbrica tutta illuminata nell'oscurità e di aver pensato, Oh, è speciale... Non è solo un marchio. È molto, molto più di questo". E per James? "Tutti possono acquisire delle conoscenze, ma non si può acquisire una passione". Gigi Barp deve essere molto orgoglioso. Per ulteriori informazioni su come fare domanda per il Ferrari North Europe Apprenticeship Programme, visitare il sito ferrari-apprentice-training.co.uk

In breve

- Il Ferrari Apprenticeship Programme forma apprendisti e li tiene aggiornati sulle nuove tecnologie e su come fornire un servizio clienti di altissimo livello.
- Questo programma della durata di tre anni consente agli apprendisti di ottenere qualifi-

che formali grazie a un'approfondita formazione sul prodotto mentre lavorano a tempo pieno.

- Al completamento del corso, gli apprendisti ottengono un NVQ Level 3, un IMI Technical Certificate, un Advanced Apprenticeship Completion Certificate e Key and Core Skills Certificates relativi all'area specialistica prescelta ■

136 → 143

CHI, DOVE QUANDO

Magnifica Stoccolma

La bellezza del moderno nel design degli interni, l'emozione di marchi e scritte che parlano di passione e l'eleganza di un edificio classico, sono la sintesi dell'evento di riapertura dello Show Room di Stoccolma. Molti i complimenti ad Autoropa per il magnifico lavoro.

Regina delle Alpi

La FF ha fatto vedere di cosa è capace durante i test su ghiaccio organizzati da Ferrari Central Europe sulle Alpi Austriache. Ben 45 i clienti e prospect al volante e, tanto per non perdere la mano, anche la gara di Kart sul ghiaccio. L'atmosfera era così calda che nessuno ha avuto freddo!

Sempre meglio a Berlino

Ben 300 ospiti all'inaugurazione della nuova sede di Ferrari Berlin. Tagliato il nastro i "cerimonieri" Mr Schnauk, Mr Bianchi e Mr Leloup hanno guidato gli invitati alla scoperta della nuova razionale ed elegante struttura.

I quattro grandi

Una bella iniziativa dei quattro presidenti dei Ferrari Owner Club di Svezia, Norvegia, Finlandia e Danimarca che hanno organizzato un evento comune allargando a Ferraristi di quattro paesi l'opportunità di una bella esperienza insieme. I nostri complimenti a Henrik Berggren che ha lanciato l'idea.

Premiati da "Fisico"

I campioni della serie di gare che si corrono con le classiche "Soap Box" iscritte dai soci degli Scuderia Ferrari Club, sono stati premiati al Motor Show di Bologna da Giancarlo Fisichella. Grande soddisfazione anche perché le piccole monoposto sono tecnologiche e richiedono vero talento per essere portate al successo.

Buon 2015!

Lo storico rappresentante olandese Kroymans ha festeggiato coi suoi clienti l'inizio del nuovo anno. È ormai una tradizione che trova sempre maggiori consensi. Un intero anno davanti per guidare e incontrarsi: progetti e chiacchiere tra buoni cibi e ottimo vino.

I sogni si avverano a Bruxelles

La dealership Monza, alla periferia di Ghent, è un punto riferimento per i Ferraristi dal 1977. Al recente Dream Car Motorshow a Bruxelles, il team after-sale ha celebrato un nuovo anno all'insegna

del Cavallino Rampante esibendo una FF e una California T. Nella foto il team after-sale.

Giallo storico

Portavano sempre il colore giallo del Belgio le Ferrari che correvano negli anni '50 e '60 per il garage Francorchamps. Anche la GTO di Bianchi e Berger, che vinse il Tour de France del '64 lo portava sul cofano. Così, per ricordare quell'evento, Francorchamps Motor ha realizzato una F12berlinetta Tailor-made che riproduce fedelmente l'auto di allora. Una festa per gli ospiti, alla presentazione e per i visitatori del Dream Cars Motorshow.

Due giorni vista mare

Con base a Théoule-sur-Mer, all'Hotel Miramar, il dealer Ferrari Cannes ha offerto le belle strade che portano all'Esterel per la prova di California T e F12berlinetta. Un bel programma ben gradito dai numerosi partecipanti.

Bella e impenetrabile

Appena sopra Cannes la sontuosa e impenetrabile dimora privata scelta da Al Gassan Motor per la presentazione della California T, è stata una gradita sorpresa per gli ospiti che, in più, hanno avuto l'opportunità di guidare il nuovo modello sulle strade della costa.

Scalando i Pirenei

Cosa meglio della neve dei Pirenei per dare prova della straordinaria capacità di utilizzo della FF? Il dealer Modena Sport ha organizzato un Rally-evento che ha permesso di capire come i cavalli della Ferrari si accompagnino perfettamente alle peggiori condizioni delle strade di montagna.

Quattro più due

Nella superba Praga un evento davvero speciale: il mitico Ernesto Colnago, protagonista del ciclismo sportivo già negli anni '60 e prestigioso produttore delle bellissime bici Ferrari, ha accompagnato la presentazione della California T e della FF con un suo ultimo modello. Tecnologia e prestazioni, anche se quelle sui pedali richiedono maggior sforzo di quelle cercate al volante...

Natale a Praga

La festa di Natale di Scuderia Praga ha fatto felice chi si affannava alla ricerca di regali nella zona commerciale della città: l'esposizione delle belle auto di Maranello ha dato un ottimo sprint a chi, indeciso, aveva perduto la passione.

La più veloce

La pista di Castle Comb è velocissima, una di quelle che si possono trovare solo in Inghilterra, e gli invitati di Dick Lovett, il dealer Ferrari, hanno potuto viverne l'emozione. Il classico appuntamento ha permesso di scoprire le vere doti di California T e della nuova 458 Speciale.

Gente da Donington

Pista cattiva, con discese e curve da paura. Pista vera dove i ferraristi convenuti, assistiti da tutor professionisti, hanno potuto divertirsi davvero. I Track day organizzati dalla filiale inglese sono sempre un successo e anche qualche goccia di pioggia non spaventa nessuno.

Premio principesco

Il concorso ha avuto luogo nei Fountain Gardens



di Hampton Court Palace e il premio "Special Club Trophy" a Nigel Allen, proprietario di una perfetta 275 GTB del 1968, è stato consegnato da qualcuno davvero importante: Sua Altezza il Principe Michael del Kent. Noblesse oblige...

Neve e sorrisi

Le condizioni per mettere alla prova la FF c'erano davvero tutte. E non bastava la neve a terra, c'era anche tutta quella che cadeva con decisione per accogliere i clienti della Ferrari North Europe in Austria. Ma la qualità della vettura e il comfort dell'interno hanno fatto dimenticare ogni cosa.

Gala dei 15 anni

Belle signore in lungo, cavalieri in tuxedo, la Ferrari come reginetta, al centro, per i 15 anni del Ferrari Owners Club Singapore. Una magnifica serata dove è difficile riconoscere piloti e accompagnatrici che, vestiti ben diversamente, quest'anno hanno animato eventi come il viaggio in Mongolia, la guida a Krabi e il Corso Pilota Ferrari!

Corea al top

FMK ha organizzato un torneo di golf Ferrari con Inbee Park, attualmente numero 2 al mondo della classifica LPGA. In una bella giornata di inizio novembre, 24 clienti Ferrari hanno potuto giocare un round col campione in uno dei più lussuosi country club coreani. All'ingresso della club house erano esposte una Ferrari Enzo e una 599 GTO.

Davvero esclusivo

Una lussuosa cena di fine anno organizzata da Forza Motors Korea, al prestigioso Grand International Continental di Seoul, dedicata ai clienti che hanno ordinato la nuova California T. Un bel modo per dire: l'anno lo avete finito bene ma il prossimo, con la vostra California, sarà ancora meglio!

Turbo da Pista

Nel magico scenario del McKinley West Estate, nelle Filippine, Autostrada Motore ha presentato in modo molto professionale la California T a media e clienti. Per l'occasione, col supporto di un pilota professionista, è stata appositamente disegnata una pista che mettesse alla prova le doti del nuovo modello. Perfettamente riuscito.

Cile classico

Comercial Itala e il Ferrari Club del Cile hanno organizzato un viaggio di 3 giorni attraverso le montagne settentrionali del Cile. Da Santiago, Montepatria e La Serena, 10 auto di modelli appartenenti a epoche diverse, hanno condiviso un viaggio memorabile.

Classico e Moderno

Oltre 150 Ferrari sono state giudicate all'altezza dei severissimi standard del Concorso d'eleganza Cavallino Classic a Palm Beach, Florida. Tra le icone Ferrari, la serie California tra cui la classica moderna Ferrari California T.

Daytona beffarda

Le cinque 458 Italia iscritte alla Rolex 24 di Daytona hanno dimostrato la velocità e la competitività dell'auto in due classi, ricordando la forza della tradizione Ferrari a Daytona. Sia le due Ferrari nella GT-LeMans che le tre nella GT-Daytona hanno preso il comando delle rispettive classi nel corso della gara, lottando per la vittoria dall'inizio alla fine.

La danza texana

La presentazione della F60America è stata una vera festa nell'ambiente cowboy del Gran Premio di Formula 1 di Austin, con un turbinio di cappelli da cowboy e l'aroma intenso dei barbecue texani.

Il rombo dei motori

Comercial Itala ha ribadito la tradizione Ferrari nelle corse organizzando una giornata in pista sul circuito internazionale di Codegua, in Cile. I clienti erano al settimo cielo mentre facevano registrare le massime velocità con le loro 458 Italia, F12berlinetta e F430.

Bandiera a scacchi a Daytona

L'apertura della stagione 2015 del Ferrari Challenge si è tenuta in concomitanza con la Rolex 24, la famosa gara di endurance di 24 ore, al Daytona International Speedway. Ventinove piloti del 458 Challenge EVO si sono cimentati su questo circuito da 3,56 miglia in due brillanti esibizioni. I Ferraristi si sono goduti lo spettacolo di questo week end che prevedeva due eventi presso il Ferrari Hospitality, alla curva 1 del circuito internazionale di Daytona.

La stagione si conclude a Austin

L'ottavo e ultimo round del North American Ferrari Challenge 2014 si è svolto sul Circuit of The Americas di Austin, Texas. I piloti del Challenge, che hanno corso in concomitanza con il Gran Premio di Formula 1 degli USA, hanno entusiasmato gli spettatori con gare spesso caratterizzate da sorpassi e continui cambi al comando.

La grande parata

Approfitando della presenza al Concours d'Elegance di Kuwait City di un corner Ferrari, l'importatore Al Zayani ha organizzato un evento davvero unico: una affollata sfilata di vetture del Cavallino dalle torri del centro città fino al Concorso per arrivare al Marina Crescent. Con l'ufficialità e l'assistenza del Ministero degli interni il corteo è diventato un evento nell'evento.

Piloti veri

In cinquanta, con le loro vetture, assistiti dagli esperti di Pilota Ferrari arrivati da Maranello, i soci del Ferrari Owners Club UAE, hanno girato sulla pista dell'autodromo di Dubai. L'organizzazione, fatta in collaborazione con Al Tayer Motors, è stata impeccabile. La pista è sempre una grande esperienza, non c'è dubbio!

La Perla del Qatar

La prima FF completamente personalizzata dal servizio Tailor-made, ha fatto da attrazione al Qatar Motor Show. Il nome Perla non è casuale: la pesca delle perle fa parte della tradizione di questo Paese. Ammirata dai visitatori per la raffinatezza dei materiali e l'esclusività.

458 Italia. E quale se no?

A Siam Paragon, in Thailandia, nella giornata battezzata "Italian Motor Day 2014" la regina poteva essere una solo: la 458 Italia, italiana di nome e di fatto. All'evento, presente anche Cavallino Motors con Mrs. Nandhamalee Bhirombhakdi, oltre a numerosi appassionati e clienti che, oltre alle auto, hanno potuto ammirare anche numerose moto italiane.

Che magnifico premio!

Vale la pena di impegnarsi nella gara al Top Dealer of the Year 2014. Se ne è reso conto il team da Cornes Ferrari Osaka quando, nella riunione annuale dei Dealers Ferrari, al momento della proclamazione come Best performer in Sales, Marketing e After-sales ha ricevuto in premio qualcosa come la replica, in scala 1:1 della F14T!

Una boutique a Aoyama

Cornes Motors Ltd. ha inaugurato l'apertura della boutique Cornes Aoyama nell'elegante quartiere di Aoyama a Tokyo. Questo splendido spazio è stato progettato per rispecchiare l'eccellente servizio clienti disponibile e l'altissimo livello di personalizzazione offerto dalla Ferrari. L'ultima FF Tailor-made, dal tema nautico, è stata esposta appositamente per l'inaugurazione.

Ospiti d'onore

Due modelli Tailor-made al centro dell'evento organizzato in un raffinato hotel di Tokyo per oltre 150 ospiti: una FF in stile yachting e una 458 Spider battezzata "bushido", termine di cavalleria di origine Samurai. Belle e ammirate quali ospiti d'onore.

L'ultima aspirata

La 458 Speciale A è stata presentata al Salone Auto Guangzhou nel classico colore giallo Modena. Appena 499 le vetture prodotte per questa che sarà l'ultima spider V8 con motore non sovralimentato. Vera e propria gara tra potenziali clienti per poterla avere. Una scelta giusta perché questi modelli speciali sono destinati ad essere molto ricercati dai collezionisti in futuro.

Cavallo vincente a Shanghai

A Nanjing è stato inaugurato il bellissimo Ferrari Shanghai Puxi Showroom, simbolo della magnificenza delle vetture col Cavallino Rampante in una delle zone più famose e lussuose della città. Due piani, l'intera gamma esposta e la possibilità di personalizzazione dei modelli: perfetta accoglienza per chi entra.

Sull'isola magica

Cinque giorni di guida e di piacere col Rally Sanya, HaiNan Island dove sono arrivati clienti coi modelli più diversi. La guida sulla costa con belle strade e divertimento ha creato un grande spirito di corpo nei clienti che hanno anche potuto ammirare le auto di colleghi e amici.

Tre giorni in pista

Sul famoso circuito di Shanghai, per ben tre giorni sono sfrecciate le Ferrari del Corso Pilota. Protagonisti sia clienti che rappresentanti dei media che hanno potuto rendersi conto della straordinaria versatilità delle vetture del Cavallino.

70 Ferrari da spettacolo

Sotto un sole splendente, oltre 70 proprietari di Ferrari si sono riuniti per 4 giorni per esplorare le bellezze di Taiwan. Da Taipei 101 a Sun Moon Lake, fino a Kaohsiung Harbour, le straordinarie auto del Cavallino Rampante sono state le protagoniste indiscusse della settimana a Taiwan. La sfilata a Kaohsiung è stata la perfetta conclusione di questo evento emozionante e molto atteso! ■





LAST WORD

144

LA CURIOSITÀ DI ENZO

Come funzionano i motori Turbo di F1 Renault? Enzo Ferrari lo volle verificare personalmente. Sono stato testimone della sete di conoscenza del Commendatore

Testo di **Antonio Ghini**

“Sono Ferrari!”, una voce inconfondibile col marcato accento emiliano, anticipava il mio incuriosito “pronto” che accompagnava le rare telefonate che arrivavano sul telefono della mia linea privata dell’ufficio che occupavo alla Renault (prima di essere chiamato alla direzione della Comunicazione della Ferrari). Lui, proprio lui, il famoso costruttore di sogni di Maranello, ogni tanto mi telefonava.

La ragione di quelle telefonate era assolutamente precisa e ben motivata: nel 1977 la Renault aveva portato una autentica rivoluzione in Formula 1 schierando al Gran Premio di Inghilterra, a Silverstone, una monoposto spinta da un piccolo motore Turbo di appena 1500 cc. Tutte le monoposto utilizzavano il 3000 aspirato e l’idea di Renault sembrava tanto velleitaria quanto impossibile nei risultati. I primi anni di quell’avventura, in effetti, lo furono: una nuova tecnologia che richiedeva la sperimentazione di turbine sempre più piccole capaci di girare sempre più forte, l’applicazione di sistemi di raffreddamento dell’aria destinati alla camera di scoppio, attraverso intercooler e l’utilizzo di apparecchiature elettroniche ancora acerbe, soprattutto se applicate a monoposto spinte a 300 all’ora, provocavano ogni genere di guai. Ferrari, che nella sua vita non aveva mai rinun-

ciato a guardare al futuro, sentiva che quella scelta tecnica non si sarebbe fermata alla sperimentazione senza successi. Per questo, pur essendo leader carismatico di un’azienda ormai appartenente al Gruppo Fiat, non aveva esitato a decidere di voler avere ed usare personalmente una vettura col motore turbo. La Renault, oltre alla Formula 1, l’avventura del Turbo l’aveva portata anche alle auto di produzione, presentando nel 1980 una berlina a quattro porte, il modello 18, con il motore sovralimentato. E Ferrari l’aveva voluta e la guidava con una certa regolarità o si faceva accompagnare dal fido autista Dino raccogliendone i commenti.

“Buongiorno Commendatore, cosa posso fare per lei...” la pronta risposta, anche se l’emozione di quella voce tradiva la passione che da sempre mi legava a Maranello (allora non immaginavo che ci sarei arrivato, cambiando la mia vita in modo esaltante, solo pochi anni dopo, seppure dopo la morte di quel grande uomo). “Qui c’è la neve, avrei bisogno di quattro cerchi per le gomme da neve, ma non quelli in lega, bastano quelli d’acciaio, inutile sprecare soldi per qualche settimana...”. Ovviamente i cerchi, in 24 ore arrivarono a Maranello. Ma guai perdere l’occasione per una chiacchierata. “La macchina va bene?”. Risposta pronta, “Benissimo, solo il sedile è un po’ corto, sa, io sono di coscia lunga...ma per il resto, benissimo”. Inutile chiedergli di mandarci osservazioni o commenti scritti, in questo tipo di rapporto ciascuno sa fino a dove può spingersi. Proprio per questo, quando al posto della 18 Turbo, nel 1984 Ferrari comprò con un generoso sconto, evidentemente, visto il personaggio, la grossa Renault 25, anch’essa Turbo, ovviamente, decisi di consegnarla personalmente a Maranello. Era una giornata soleggiata, l’auto di un bel bronzo dorato, perfetta. Arrivato al cancello solitamente inaccessibile della Gestione Sportiva dove Ferrari aveva trasferito il suo ufficio, la sbarra si alzò prontamente e ben tre solerti guardiani, già

informati che la nuova auto del Commendatore sarebbe arrivata, mi fecero entrare indicandomi dove metterla. Inutile la speranza di veder apparire Ferrari e di assistere alle sue reazioni. “Il Commendatore la aspetta in ufficio”.

Entro e lui è lì. Una presenza assoluta, quasi come se non ci fosse nient’altro in quella grande stanza. Ha i suoi occhiali scuri e alla parete una lampadina tenue illumina la fotografia del figlio Dino. Sotto, un vasetto con dei fiori che sembrano finti ed un piccolo nastro coi colori della bandiera italiana. Tutto esattamente come cronache e documenti hanno reso perfettamente noto. Ma vero.

Da quel momento, dopo avermi invitato a sedermi, Ferrari comincia a parlare di tutto. Della Formula 1, naturalmente, dove anche la Ferrari aveva ormai adottato il turbo (che va fortissimo, tra l’altro, con dolori anche per Renault...), e poi degli uomini, Alboreto, il pilota italiano, Piccinini, Balestre ed Ecclestone, il Presidente della FIA e il potente patron della Formula 1 che tanti dissidi avevano provocato nel governo della Formula 1. E poi dei motori, dei suoi 12 cilindri che ama sopra ogni altra cosa.

Non lascia spazio a domande, e non penso sia un caso, loda la presenza di costruttori, come Renault appunto, in una Formula 1 dominata da quelli che lui chiama “i garagisti inglesi” che oltre a fare le macchine vogliono fare anche le regole! Quando esco è passata un’ora e mezza. L’auto non c’è più. La guiderà o l’avrà mandata in officina per studiare le soluzioni che stanno arrivando alla strada anche sulle Ferrari? Difficile dirlo. Ma certamente molto stimolante.

Di quel giorno ricordo due cose: che quell’uomo era un incantatore, tanto abile e astuto, quanto diverso dall’immagine che se ne aveva dall’esterno. La seconda, che l’iniziale derisione per l’avventura turbo sarebbe stata ricordata come un grande abbaglio: quella soluzione, come oggi stiamo constatando, era esattamente ciò che il futuro avrebbe richiesto ■



IL MAGAZINE

The Official Ferrari Magazine è un trimestrale: tre edizioni con uscita a inizio marzo, fine maggio e inizio settembre e l’edizione speciale “Annuario”, che viene diffusa a inizio dicembre. Il magazine viene spedito da Ferrari ai propri clienti nel periodo di attesa della consegna della vettura e per i primi tre anni di possesso.

THE OFFICIAL FERRARI MAGAZINE

L'ABBONAMENTO

L’abbonamento costa 250 Euro e può essere sottoscritto attraverso il sito ferrari.com oppure via mail, Subscriptionmagazine@ferrari.com, specificando nome, cognome, indirizzo e modalità di pagamento. È anche a disposizione un call center (risponditore in italiano) con il seguente numero: +39 02 6423386.



WEB E TABLET

Scoprite il sito web dedicato al *The Official Ferrari Magazine* (ferrari.com) con i testi completi delle principali interviste, foto esclusive e post del nostro Direttore e del suo avatar: Pistunzen. Potete avere *The Official Ferrari Magazine* anche sul vostro tablet, scaricando la versione completa sul vostro iPad o sul supporto Android.



28

THE OFFICIAL FERRARI MAGAZINE

16→17

踏实与乐观

在工作中，我们必须协调好踏实勤恳与乐观向上这两大态度。过去六个月，我们一同见证了Formula One SF15-T和488 GTB的荣耀问世。这期间，我更清楚认识到踏实和乐观的重要价值。就法拉利赛车而言，我们的计划是努力追赶，弥补上赛季错失的时间。我曾经说过多次，而现在再次重申，我们需要的只是几场胜利，就能重返巅峰。这是一种非常务实的态度。毕竟，我们拥有非常出色的赛车，还有两位斗志昂扬、意志坚定的赛车手：塞巴斯蒂安·维特尔和基米·莱科宁。此外，莫里兹奥·阿利瓦本的加盟和随之而来的组织结构变更已令赛车部氛围焕然一新，这令我们能够对未来更加乐观。对深爱法拉利车队、渴望法拉利获胜的车迷而言，这无疑是一剂有力的强心针。虽然我们仍有许多事情要做，但我们深信，我们的每一份付出必将引领法拉利重拾往日风采。而在公路跑车方面，我们面临的是另一番景象。拥有纯正意大利血统的488 GTB技术特性出色，线条阳刚俊朗，未来必将以创纪录的性能表现征服一切。它也有力地证明了法拉利有能力应用最新的技术解决方案，满足全球市场的消费需求，同时又无损创新力与客户所期待的尊贵特质。

享有“年度最佳性能发动机”美誉的V8引擎在保持其原有特质的基础上，又增出色涡轮增压优势，创造了难以置信的670hp全新记录，且排放和能耗均有下降。因此，我们有理由相信这款跑车一定会成为

下一个大获成功的车型，续写GT2级别赛事三次世界冠军传奇并在其他赛事中勇夺冠军奖杯。

2015年必将是法拉利历史上又一个激动人心的重要里程碑。我们将以更大的热情和动力迎接F1挑战，同时充分发挥全新产品组合的优势，助力法拉利再次荣耀启程。

法拉利董事长

Sergio Marchionne

8→10

如赛车般精彩

法拉利488 GTB马拉内罗全球发布会充满众多惊喜，不但将生产线打造成戏剧舞台，更带领观众抢先参观了新落成的法拉利赛车部大楼。

488 GTB——光闻其名，就能勾起无尽想象：它让人不禁想起那些只有真正非凡车款才拥有的跨越时空的魔力。而在马拉内罗参加新车发布活动的800多名全球宾客还能体验到更多。每一位宾客都享受了两项独家礼遇。首先是抢先参观全新的GES大楼。这座壮观的大楼目前仍处于装修阶段，员工尚未搬入。但宾客可以提前了解各部分的功能。他们参观了各个部门，或许其中就有将来设计师开发新型F1赛车或是技术人员将设计变为现实的办公场所。目前这些场所仍是禁区，但这些幸运的宾客却有了一睹真容的机会。之后，宾客们又参观了八缸车型的装配线，法拉利主席Sergio Marchionne偕同首席执行官费立萨（新款车型的灵魂人物）、商业与





营销总监恩里科·加列拉为来宾做了精彩的演示。车辆的入场形式非常精彩，就像是一场特技飞行表演。其中一款甚至被直接悬在生产线的上方，从每个人的头顶上方呼啸而过。塞巴斯蒂安·维特尔从一辆车中慢慢走出，脸上满是作为演员而非车手的喜悦——相信对他而言，这也是一次全新的体验。最后，一场设于生产线旁的晚宴将活动气氛推向高潮，让宾客深切体会到新引擎的“芬芳”能够增添美食的滋味。■

12

全新PR1MA系列服饰正式上市

法拉利PR1MA尊贵专享系列是法拉利精神的写照。从早年驰骋赛场的岁月，到1949年首次出现在法拉利年鉴中的跃马标识，再到如今举世瞩目的斐然战绩，法拉利凭借对赛车事业永不懈怠的激情与热爱闪耀全球。该系列正是对六十多年来创造此番荣耀的人物、偶像以及价值理念的致敬，他们以永恒的卓越和风尚精神铸成了这段法拉利传奇。

法拉利携手乐高和比美高为小车迷带来无尽乐趣

近日，法拉利与两家知名玩具公司乐高和比美高正式签订授权协议。听到这个好消息，法拉利小车迷是否已经乐不可支了呢？全新乐高Speed Champions超级

跑车系列能让各年龄段的车迷在家重现最爱的赛车场景。其中，Scuderia Ferrari Truck的车顶和两侧可打开，以展示F14 T和各种带有法拉利标识的配件。一场激动人心的乐高汽车冒险之旅正等待着八岁及以上的小车迷整装出发。此外，比美高和Maisto汽车模型制造商May Cheong集团也将在全球推出压铸版法拉利仿真款、系列车型以及遥控车。

圣彼得堡与索契：法拉利新开两处商店

法拉利与FSR合作开设了两家专为法拉利车主和车迷提供高品质服饰、皮具以及配饰的零售店。位于圣彼得堡Galeria商场的法拉利商店入口处，一辆F1展示车与法拉利名人堂毗邻而设，十分引人注目。在这里，车队粉丝可以将品牌的传奇经历带回家。而位于夹层处的PR1MA藏品区展示着以Gran Turismo为灵感的新潮服饰，每一件都是100%意大利制造，完美诠释法拉利的荣耀历史与不懈精神。而在2014冬奥会主办城市——索契，占地160平方米的法拉利零售店最近也顺利进驻Moremall购物中心。■

14

追寻完美，矢志不渝

瑞士Passione Engadina老爷车比赛将激动人心的赛事与热闹的社交活动完美结合，今年该活动更将向法拉利进行特别致敬。

在这个技术胜于一切的世界，最成功的赛事往往仍需要人力的深入参与，这一点非常令人振奋。仅三年时间，瑞士老爷车拉力赛Passione Engadina已成为热衷此类活动的标杆。它的成功离不开以一个人的梦想与努力，他为此投入无限的精力和细致的关注，分外值得钦佩。他就是Paolo Spalluto，但大家都喜欢称呼他为Paolone，以致敬他最为人所知的美食品味。每年八月末，这个在圣莫里兹举行的赛事都会有一些新变化。

今年，参赛者将在Locarno和苏黎世附近的两个赛道上完成他们的首个排名赛。之后，星期六，参赛者将在恩加丁机场迎来两场严酷却非常有趣的比赛，比赛场地已经根据活动要求进行了相应准备。最终的冠军之争以及颁奖仪式将于星期天举行。Paolone做了一个重要决定：只有真正热衷此类赛事的车手和采用意大利产车轮的老爷车才可以参加这项比赛。每年，该赛事都会选择一个特定的品牌作为展示之星，2015年这一荣誉花落法拉利。因此，除了一系列法拉利致敬活动外，还将有多款当代法拉利运动跑车亮相今年的拉力赛。■

18→29

动感艺术

新款488 GTB采用最先进的涡轮增压技术，提升了法拉利自然吸气发动机的优良品质。其创新的设计令操控性更加卓越。我们期待它在恩佐·法拉利博物馆中的首次亮相。



撰文: Antonio Ghini

摄影: Alex Howe

F1-90有一个著名的绰号*Papera*,即“鸭子”,不过,这款车历经时间的考验,并作为设计精品在纽约现代艺术博物馆展出,足以证明它的实力。阿兰·普罗斯特(Alain Prost)正是驾驶这款车带领法拉利车队夺得了第100个大奖赛分站冠军。而在1990年的日本大奖赛中,他在第一个转弯处被埃尔顿·森纳(Ayrton Senna)撞上,与世界冠军失之交臂,当时他驾驶的同样是这款车。这是一款令人难忘的车。

F1-90及其令人惊艳的680hp V12发动机在概念和技术上都为1995年的F50超级跑车提供了强大的灵感。它所采用的中置结构和排量更大的4.7升发动机能产生520hp的功率。之所以提及这一点,是因为它突出了F1比赛与超级跑车之间的共生关系,法拉利对这一共生关系进行了最严密的探索。

如今,马拉内罗的设计师和工程师们一如既往地采用先进技术不断优化公路版跑车的性能。

他们带来了现代公路版Gran Turismo Berlinetta,这款车在赛道上舒适感极佳,功率可达到670hp。当然,这不仅仅关乎动力,还关乎扭矩。这款独特的Berlinetta在转速2000rpm时扭矩可达到760Nm(561lb ft),能够实现不可思议的加速度:从0加速到100km/h只需3秒,而加速到200km/h也不过只需8秒。总而言之,这款公路跑车有着令人热血沸腾的赛车性能。普罗斯特一定会赞同这一点。这种互利共生关系带来的最新产品有着一个令人回味无穷的名

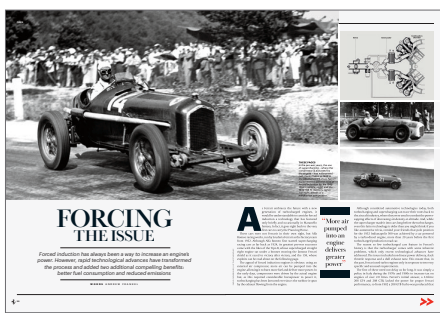
字:488 GTB。距离第一款8缸中置发动机法拉利308 GTB问世已过去40年。自那时起,8缸车款就开始在马拉内罗占据越来越重要的地位。随着搭载V8发动机的法拉利赛车在国际赛事中屡屡获胜,比如458 GT最近在世界锦标赛中的多次夺冠,这一重要地位得到进一步的巩固。这款车还在2012年和2014年的勒芒GTE专业组赛中夺冠。当然,法拉利乐于不断超越。尽管488 GTB的前代458 Italia已取得了有目共睹的成功,这款488 GTB仍然在技术上作出了重要的创新——采用了双涡轮增压发动机。马拉内罗的法拉利工程师们不负众望,以全新的方式诠释了这一技术:沿袭涡轮增压发动机优势(更大的马力,更低的排量和油耗),但同时继续追求卓越技术,确保最佳的发动机性能。

对于488 GTB的3.9升发动机来说,性能不是问题(将它的排量除以汽缸数量,就得出它的名字)。转速8000rpm时,功率达到670hp(492KW),为发动机带来十足动力。第七挡在转速为2000rpm时只需0.8秒响应时间即获最大扭矩760Nm,这确保了令人赞叹的加速度,并意味着毫无涡轮迟滞现象。据法拉利长期试车手达里奥·贝努齐(Dario Benuzzi)称,加速过程中的感觉与驾驶混合动力V12 LaFerrari的感觉极为相似。

“令人欣喜”,这是他简短而生动的评价。你也许认为贝努齐的试车手工作是世界上最了不起的,但是别忘了,研发这样一款重要的法拉利新车同样了不起,需要做出难度极高的平衡。这里还在尝试许许多多的前沿技术。488 GTB不仅在造型上具有强大的视觉冲击力,而且能够产生比458

Italia多50%以上的下压力。这款车采用双前导流板,尾部装有活动式空气动力学元件,以及“吹起式”后扰流板,均源自于F1赛车的技术。

七速双离合变速箱采用了法拉利独创的可变力矩管理系统,能在整个转速范围内带来持续流畅的扭矩输出。同时,电子底盘控制系统为这款车带来独一无二的操控响应水平。488在Fiorano赛道上的单圈时间是:1分23秒,绝对一流,比以赛道驾驶为目的的458 Speciale快出半秒,比458 Italia更是快出2秒。电子差速器(E-diff)与F1-Trac牵引力控制和主动减震器结合,为488 GTB带来卓越的稳定性和灵活性。曾在Speciale中首次应用的法拉利侧滑角控制系统2(SSC2)算法为车手带来前所未有的控制力和自信心。同样重要的是,这款车还采用了更有效的刹车系统。与之前车款相比,488在时速200 km/h时的制动距离缩短了9%。通过将这款新车的空气动力学功能性与法拉利对优美设计的追求相平衡,一个非凡的作品应运而生。这款车装有更大的侧面进气口(以辅助涡轮增压发动机中间冷却器),但实现了和谐的总体效果和完美的融合。这都要归功于在马拉内罗一如既往的团队合作。Ingegner Cardile的空气动力学团队与工程师和设计部门建立了紧密的合作。这款车的强大个性无不体现在精雕细琢的侧板造型:宽大的进气口呈现独具个性的“斜线”特色。独特的凹形设计令人想起原来的308 GTB车型,一片鳍板与之交错,将进气口一分为二。前端覆盖宽大的副翼以提升散热器的热效率,散热器以悬空方式与周围空间分离。两根中央



翼梁与挡风板共同将空气引向后部。宽阔的低重心尾部采用了一系列空气动力学设计，顶部装有新颖的“强制通风”扰流板，能够在不增加阻力的同时产生下压力，还有一个强劲的扩散器位于两个可升起的排气装置旁，并配备了可活动盖板。圆形LED大灯是这款车型的另一全新设计。车手在驾驶中会感觉仿佛置身于一辆单座赛车：一切操作都触手可及，驾驶舱采用人体工程学设计，方便实用。与F1赛车一样，这款车采用了多功能方向盘，配有整体控制系统和经典的Manettino表盘。同时，包裹式驾驶座椅带来宽敞舒适的乘坐体验（对于乘客来说更是如此，减少了方向盘的空间，行动无拘无束）。法拉利一直以来致力于打造高品质内饰，488就是这样一款惊艳之作。2015年日内瓦国际汽车展为法拉利提供了揭开全新篇章的舞台。这款488 GTB完美代表了恩佐的著名格言：“我最喜欢的法拉利永远是下一款。” ■

30→37

增压技术之崛起

增压进气技术一直是增加发动机动力的方式之一。然而，该技术进步十分迅猛，不仅改变了工艺，而且还增加了两大卓越的优势：更出色的油耗，显著降低的排放。

撰文：Andrew Frankel

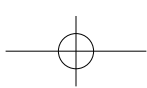
法拉利迎来涡轮增压发动机的新时代，考虑使用增压进气技术也是可以理解的，

虽然在马拉内罗的历史上仅在极偶然的的情况下使用过。事实上，这要追溯到很早时期的跃马跑车。虽说不是法拉利制造，而是出自阿尔法·罗密欧之手，但从1932年开始，法拉利车队便代表工厂参赛。尽管阿尔法·罗密欧从1924年起就率先研制使用增压技术的赛车，其中大获成功的有Tipo B。这款赛车采用了增压直列八缸发动机，机罩上饰有法拉利盾形标志，赢得了无数胜利。而158的开发过程在下一页有详细叙述。增压进气发动机优势明显：外部空气压缩机将更多的空气送入发动机，燃油燃烧更充分，动力就更丰沛。早年，压缩机由发动机驱动，会消耗掉很多能量。而涡轮增压技术的出现石破天惊：发动机废气驱动涡轮旋转。纵观当前的汽车技术，涡轮增压和增压都源自航空技术，原本是用于解决航空器处于高空时空气密度降低所引发的动力削弱效应。增压器在汽车制造业的历史比涡轮增压器要来得更久，即使后者存在的时间可能远超过你的想象。如果你喜欢汽车的花边新闻，不妨告诉你的朋友：1952年印第安纳波利斯500英里大奖赛获得杆位的便是一台配备涡轮增压柴油发动机的赛车，它比首台涡轮增压公路车型早了20多年。在法拉利的历史上，涡轮增压赛车的身影寥寥无几，主要是因为涡轮增压器天生就有不少问题，时至今日才得到了有效解决。这些问题包括：非线性功率输出、油门响应迟缓、排气声沉闷。这就意味着：在过去，法拉利仅使用涡轮增压发动机来满足两个非常特别的要求。

第一个要求并未持续很久。此项要求仅仅

是因为上世纪70至80年代，意大利对超过2.0升的发动机提高了纳税幅度。由于2.0升的208 GT4和208 GTB缺乏法拉利所应具备的强劲动力。因此，从1982起，法拉利开始制造208 GTB Turbo，其加速性能可与自然吸气的308 GTB媲美。GTB/GTS Turbo是328 GTB的2.0升涡轮增压版本，其1986版的动力更是达到惊人的254马力。这批车型于1989年停产。然而，法拉利于上世纪80年代启用涡轮增压技术还有另外一个原因：主要是看重其轻盈小巧、动力澎湃。

对F1的性能提升最为显著。1981年，法拉利意识到1.5升涡轮增压发动机输出的动力比3.0升自然吸气发动机还要大，并且当时的规则也是允许的。就在制造涡轮增压F1赛车的第一年，法拉利就赢得了两场比赛的胜利，并在随后的1982年荣膺制造商冠军头衔。最令人难以忘怀的是法拉利在上世纪80年代制造的涡轮增压公路车型，它们经特别研发，具有超高的性能。这一产品线力作不断，LaFerrari便是当前的典范。1984年首推的GTO通常被称之为288 GTO，是为了与上世纪60年代的250 GTO有所区别。制造该款车型原本是为了获准参加B组比赛，但事与愿违。它于1984年推出，从外形来看，很像是308 GTB公路车型的改款。而事实上，288 GTO经过了重新打造，轴距更长，纵置发动机和变速箱，独立外板和车身主要由塑料和凯夫拉制成。另外一个常见的误解是：GTO使用的是308车型V8发动机的涡轮增压版。事实上，两台跑车的关联度很小。这台发动机倒是有个近亲，可惜不是法拉利制造的，



原本也不是给公路车型使用的。1983年，由于颁布了新的C组规则，蓝旗亚车队苦于找不到适合的发动机，才决定使用这台发动机参加跑车耐力赛。而法拉利恰巧拥有同系产品，因此，他们希望能为其专门研制适合长距离行驶的赛车发动机。C组规则是围绕油耗方程式来制定的，涡轮增压发动机有着尺寸、动力、调教发动机输出（以及随之产生的油耗）能力的优势，无疑是最佳选择。只需根据具体情况，增加或降低发动机的涡轮增压压力，便能满足要求。

当时，排位赛没有燃油限制，蓝旗亚车队能以最大马力跑完全程。如果气象条件恶劣或有安全车领跑（油耗低于期望值），一旦条件适合，车手就可以打开增压功能，获得比同等自然吸气发动机更为澎湃的动力。应运而生的Lancia-Ferrari LC2无疑是当时速度最快的跑车。

该款发动机经改进后，用于GTO公路车型。2.8的排量能输出400马力。即使与现今功率最弱的法拉利跑车相比，动力还小了160多马力。当时，GTO是法拉利历史上动力最足的公路车型，破纪录地能在五秒内提速到100km/h，最高车速达304km/h。法拉利从未想到GTO会获得如此大的成功，原本只想制造200台，达到参赛的要求，但最终生产了272台。线条优美，红色靓丽，GTO也是试探买家的绝佳机会，看看他们是否肯花大价钱购买限量版的超高性能法拉利车型。收获成功后，法拉利并未止步不前，他们想创造一款更为极致的跑车，一款最快的法拉利跑车，一款问鼎整个汽车世界的跑车。法拉利

F40是恩佐·法拉利监造的最后一辆汽车，于1987年推出，适逢公司成立40周年。这款跑车是融合了运动公路车型和赛车的精髓，是享誉全球的伟大创造。GTO驾乘相对舒适，而全新的F40就大为不同，它是公路型赛车，脱胎换骨，不作任何妥协。不单单是风驰电掣，还兼顾驾控的愉悦，无疑是业界的新标杆。

其中配置的2.9升涡轮增压发动机直接从GTO搭载的发动机衍生而来，但具有更高功率（478hp）和更大扭矩，能为这款比GTO还要轻60kg的车型提供充沛动力。更轻的车身、更强的动力使得这款跑车可以史无前例地在3.8秒内达到100km/h，并成为了首款得到记录和证实的最高车速超过320km/h的车型。因此，如果说GTO令人无法忘怀，则F40便是令人无法自拔。特有的尾气喷火、咆哮排气声和惊人加速使得每段旅程都成为一次冒险。这款车无论在外形上，还是在声音上都是如此气势逼人，以至于在将此车推向极限时，许多车主可能从未注意到快速驾驶时这款车竟是如此可靠。尽管从未有意成为赛车，但是这款车在停产很长时间之后仍然在赛道上屡获佳绩，直到1995年仍然可以在全球跑车比赛中获胜，而此时距这款车首次发布已经整整八个赛季。尽管这些车型有如此精彩的表现，但是离涡轮增压技术真正用于标准系列法拉利跑车还有一段差距。现在这些涡轮增压技术可以作为必备技术堂而皇之地用于法拉利发动机，这预示着全新时代即将来临，不仅仅将带来更低的油耗和排放，还将从现有发动机排量中获得高于以往的更强动力。

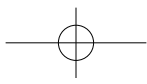
往事随风

增压款阿尔法·罗密欧158/159开启法拉利车队在一级方程式赛事中的全新时代，成为最受尊敬的车队。

撰文：Andrew Frankel

这款赛车能在如此长的时间中不断取胜，可谓绝无仅有——而这正是由法拉利车队为阿尔法·罗密欧设计的作品。1938年，搭载1.5升增压发动机的阿尔法·罗密欧158首场比赛便告捷。到1950年，其性能依然强劲。早期的世界一级方程式锦标赛总共六轮，它能在五轮中取胜（更不用说印第安纳波利斯500英里大奖赛了），从未有其他车型取得如此壮举。这款发动机的终极成就是胡安·曼纽尔·方吉奥驾驶159在1951年赛季开幕赛和闭幕赛中取得第一名，并斩获了首个F1世界冠军（其共获得五届F1世界冠军）。

或许讨论一款具有64年历史、排量仅为1.5升的老旧发动机会令人感觉奇怪，而159优良的整体驾驶令人赞不绝口，其发动机功不可没。这款发动机由Gioachino Colombo设计，他之后还负责了法拉利首台V12发动机和赫赫有名的3.0升发动机，后者用于Testa Rossa和250 GTO。到1951年，这款阿尔法·罗密欧发动机足以在9,500rpm时产生425马力。唯一不足是油耗，比赛时的百公里油耗达125-175升，因此不得不频繁加油。极具讽刺的是，法拉利的首个F1冠军便是在该年的英国大奖赛中获得。比赛中，乔斯·弗洛伊兰·冈萨雷斯驾驶的375，搭载了自然吸气式4.5升





V12 发动机，仅仅停车一次，而方吉奥驾驶的阿尔法罗密欧则停车了两次。想象一下如果你驾驶一辆具有小尺寸轮胎、鼓式制动器、原始悬架，且功重比甚至优于法拉利Enzo的汽车会是怎样的感受。而这便是159给人的感受。尽管按照1951年的标准，这样的悬架算是非常不错了，但是动力与牵引力之间的角逐还是会在每个转弯处的出口上演，车轮飞速旋转，摩擦出阵阵青烟，而动力多数情况下会取得胜利。这款车一骑绝尘，为了达到最高车速不停换挡，而糟糕的刹车根本起不了任何作用。这款车的转向如此沉重，使你立刻明白了为何当时最好的车手都是矮壮、上半身强壮有力的男人。即使在相对安全简单的试车跑道上驾驶几圈都让人感到筋疲力竭。方吉奥和他的队友们在绕着老纽堡林北赛道驾驶超过450公里之后是何等感受，大家也是可想而知的。

结语

当恩佐·法拉利意识到原来自己乐于投身汽车行业时，他与阿尔法·罗密欧的情缘便开始了。

在恩佐于拉文纳摘得1923年的Circuito del Savio大赛冠军之后，飞行员弗朗西斯·巴莱卡的母亲送给他一块跃马盾形标志，期望为其带来好运。

1932年，随着儿子Dino的诞生，恩佐结束了车手生涯，并全身心投入到了1929年诞生的法拉利车队上。

24小时耐力赛于1932年7月9日在斯帕上演，跃马标志首次出现在阿尔法·罗密欧赛车上。

恩佐参与到了阿尔法·罗密欧项目中，尤其是Tazio Nuvolari破纪录的Bimotore和158。

当158车型霸气地赢得1950年和1951年锦标赛冠军时，搭载有涡轮增压式1.5升发动机的158车型最终证明了其技术优势。

恩佐于1939年离开了阿尔法·罗密欧，并承诺四年之内不以自己的名义制造汽车。二战结束后，首辆法拉利于1947年问世。

1951年，当乔斯·弗洛伊兰·冈萨雷斯驾驶的法拉利在银石赛道上战胜阿尔法·罗密欧时，恩佐激动地说道“我杀死了自己的母亲”。

今天，如果看到法拉利和阿尔法·罗密欧回到一起：高贵的阿尔法·罗密欧品牌标志出现在了全新的SF15-T F1车型上，他肯定会很高兴。■

38→43

涡轮勇士

在上世纪70年代末开始的涡轮时代，René Arnoux是最具代表性的先锋车手之一，他以精湛的技巧驯服了一台台发动机。在他驾驶着California T的间歇，我们询问他，过去的涡轮技术与当前操控便捷、令人愉悦的涡轮技术有何区别。

撰文：Ben Oliver

摄影：Patrick Gosling

“我不吸烟，”René Arnoux表示，“但当你坐上那些早期的涡轮增压F1赛车，你会

感觉还有时间拿根烟、点上，在动力上来前，猛吸一口。驾驶早期的赛车，你得等上个2秒或2.5秒。所以，我等于得从头再学一遍如何驾驶赛车。进弯时，我会把油门踩到底，这样出弯时，动力刚好上来。动力上来后，你要再次松掉油门，因为动力太足了。除非使用排位赛轮胎，不然就是挂在五档，车轮都会打滑。那对于赛车手来说真是个激情燃烧的时代，但也很不容易。”F1赛车迎来的首个涡轮时代常被冠以狂放之名，而René Arnoux是当时最为出色的赛车手之一。当时，个头不大的1.5升发动机在排位赛中输出峰值就能超过1,000马力。排位赛发动机跑十圈就会融化得不成样子；而排位赛轮胎跑两圈就报废了。发动机产生的扭矩过大，不仅会扭弯驱动轴，还会让车轮在车胎内打滑。早期发动机最大的问题就是Arnoux所说的“迟滞”。低转速时，它们就只是一两百马力的小发动机：“1.5升低压比发动机：形同虚设”。但涡轮启动后，功率骤升：“立刻达到650马力。”其他车手戏称，与其说是开车，还不如说是拼命。然而，这段F1狂放不羁的年代也是成果最丰硕的时期之一。发动机在功率、操控性和可靠性方面都有了大幅提升。底盘工程师不久就为发动机配置了丰沛的输出。1989年，F1全面禁止涡轮增压技术。但那个时代的碳纤维单壳、盘式制动器、电子换挡等技术沿用至今，定义了现代F1赛车和极致性能的公路跑车。而现在，涡轮增压又回来了。时隔25年，也就是上赛季，涡轮增压以全新的1.6升混合动力发动机回归F1。而随着直喷技术的运用，公路车型的



涡轮性能不断提升,同时排放和油耗得到降低。受益的不只是法拉利California T和全新的488 GTB等高性能跑车,还有数百万的主流车型。全球的二氧化碳排放将显著降低。而推动这一现象发生的技术正是在上世纪80年代那批1,000马力的怪兽中抢先试验。自1966年起,F1允许使用增压进气技术。但起初,1.5升涡轮增压或增压发动机的动力和可靠性还不能与3.0升自然吸气发动机匹敌。1977年,雷诺车队进行了首次尝试,结果不尽如人意。整个赛季,雷诺的涡轮增压赛车连一场比赛都没能跑完。法拉利也在快马加鞭,以一台类似于1961年Sharknose车型所使用的120度1.4升V6发动机缸体为基础,对增压进气技术进行不断测试。V6发动机个头不大,其工程性能比它将取代的3.0升Flat-12发动机和其他对手涡轮增压发动机中使用的直列四缸发动机优秀。法拉利也尝试过增压技术,为126CX F1试验赛车配备了气波增压器。然而,它要与126CK一决高下。K表示双KKK涡轮增压器,在其参加的首个赛季,这个涡轮增压器让小块头的V6发动机输出了至少570马力的澎湃动力。这一次,法拉利车队好好戏弄了一回车迷,他们派出吉雷斯·维伦纽夫,让他驾驶涡轮增压赛车进行练习,为1980年在伊莫拉赛道举行的意大利站大奖赛做准备。然而,真正的涡轮增压赛车姗姗来迟,直到1981年才首次亮相正式比赛。在比赛中,维伦纽夫比他驾驶配备Flat-12发动机的312T5所创下的最佳纪录还要快0.6秒。这提升了法拉利车队的期望,但1981赛季并没有达到预期。维伦纽夫接连

在摩纳哥和哈拉马赛道获得两场胜利,是法拉利车队使用涡轮增压技术后的首次获胜,但无论是车手还是整个车队都没有做好夺冠的准备。而1982赛季截然不同,是一个成功与苦痛绝望交织的赛季。5月8日,佐尔德赛道,维伦纽夫殒命排位赛;霍根海姆赛道,迪德·皮洛尼同样是在排位赛受了重伤。经过整整一赛季的厮杀,法拉利车队荣膺制造商冠军头衔,但在马拉内罗,大家都无一丝喜悦。《金融时报》后来这样评价道:属于涡轮增压赛车的首个世界冠军预示着涡轮时代即将来临。Arnoux时年34岁,在1983赛季加入法拉利,与帕特里克·塔贝搭档。他发现当时的车与1978年的雷诺赛车相比,已有了很大的改进。“迟滞好了许多。每年,赛车都有大改观,不但速度更快,驾控也容易了不少。到1983赛季末,我们赛车的功率比赛季初又有了超过70马力的提升。技术发展的速度令人难以置信。当时,测试没有什么限制。在法拉利,推开工厂门,外面就是Fiorano赛道,每周都会有新的测试。每次测试完了,会发现又增加了10马力,而或底盘或制动器有了新改进,这都是再平常不过的事了。”然而,尽管技术在不断进步,迈凯轮车队还是获得了1984年的冠军,法拉利屈居亚军。Arnoux在车手积分榜中排名第六。达拉斯大奖赛是他职业生涯中最为精彩的一刻,虽然发车位靠后,但最终取得了第二名的好成绩。他驾驶着红色战车,佩戴的白色头盔格外显眼,这也正体现了他激进的驾驶风格。他本来能在余下的几圈内赶超领头羊罗斯伯格的。当时,法拉利正逐步把从F1获得的经验

运用于公路车型。1984年推出的288 GTO是首款“特制”车型,该系列跑车不断发展,才有了今天的LaFerrari。“首辆法拉利涡轮增压公路车型采用了400马力2.8升V8发动机,而复合材料的使用还谈不上是最大的亮点,”他表示,“发动机的功率大了许多,法拉利先生一向喜爱马力强劲的车。我最喜爱法拉利的一点就是:无论是发动机、变速箱、还是底盘,所有的一切都是在法拉利工厂生产的。如果不是在Fiorano赛道测试赛车,就是在工厂了解赛车制造过程。那时,其他赛车普遍采用Hewland变速箱,非常笨重;而法拉利则自己研发一款变速箱,便捷、精准、顺畅并且快速。”

“在摩纳哥赛道,你每圈要换挡72次,一共要跑78圈。你要单手控制方向盘,这些赛车很难驾驭,很费体力。有时候,冠军累得连爬上领奖台领奖的气力都没有了。然而,制造商给了你这样一台战车,你的比赛成绩会更优异,赛后的身体状态也会更好。”Arnoux直到最后一场比赛都在为获得世界冠军而不断努力。他获得了第三,塔贝第四,但他们两人合力连续第二次为法拉利获得制造商冠军头衔。

底盘的设计源自法拉利在F1 1982赛季所收获的经验。“我们将纯粹的F1技术应用于这辆车的两个主要部件上,”法拉利车队技术总监哈维·波斯尔思韦特当时表示,“许多车身组件也采用了F1的设计理念。赛车部是直接负责部门。”Arnoux表示同意,“这些车与我驾驶的F1赛车没有太大的不同。我算不上对这些赛车的研发





作过贡献。有时候，我在Fiorano试车，[原首席试车手] Dario Benuzzi会趁休息的时候让我驾驶公路车型跑上几圈。那几款车驾驶起来非常棒，人们确实也喜欢它们。离开法拉利后，我自己买了辆F40。强大的马力袭来时，你必须要有出色的技术去驾驭它。也许客户在购车前，得精进一下驾驶技术，我真是这么想的。”

在这段短暂的时期，F1赛车的发展步伐逐渐加快。1985年，Arnoux离开了法拉利。1986年，涡轮时代达到了巅峰，涡轮增压技术成了强制标准，对加速也没有限制。F1-86在正赛会输出850马力（官方），在排位赛会超过1,000马力，而这些数值可能只是保守估计。而后两年，F1对加速和燃油有了限制，自然吸气发动机重获新生。1989赛季，F1禁止使用涡轮增压技术。Arnoux于1989年末退役，他只在职业生涯的首尾两季驾驶过不带涡轮增压的赛车。“从技术层面来看，这是一个有趣的时代。如果我们当时不受限制的话，本可以让发动机的功率达到2,000马力。”

我问他是否会觉得这本来是件坏事。“在涡轮时代接近尾声时，我获知当年在排位赛时我的功率已非常接近1,500马力。这就足够了。如果驾驶过这种赛车，那是不会忘怀的。我有幸试驾过迈克尔·舒马赫的两辆法拉利赛车。虽然车速提升并不大，但驾控感受比我那时候的赛车好多了，更为舒适，更易制动。现在开赛车还是容易犯错，但我觉得我那时候的赛车才更容易出错呢！迈克尔也曾在Fiorano试驾过我当年开的车。他连10圈都没开满，

他在车里坐了好几个小时。在钻出赛车后，他感叹，‘当年竟然有人会开这种赛车，我看他们完全是疯了。’好吧，在我那个年代还是有些狠角色的。而那些赛车才是最耀眼的明星。”那么，谈谈California T吧？Arnoux咧嘴笑了笑，“这款跑车极易驾控，马力强劲，肯定会受到车迷的喜爱。”是不是比他的老款F40要更好呢？“截然不同，就像日夜的差别一样。它真的很好驾驶。动力没有一点延迟。如果你松一下油门，再踩下去，动力不会中断，始终在那里。因为发动机动力充沛，有扭矩，所以你知道是涡轮增压的。你可能还以为是自然吸气的。差别是显而易见的。”■

44→51

小子，加油！

SF15-T发动机、空气动力特性和总体平衡的研发充满着智慧，颠覆了法拉利原有的设计方式。

撰文：Alberto Antonini

如果把我们的F1发动机在工厂的首次发动与斯卡拉大剧院的首演之夜相提并论，会不会显得有些夸张或者不恰当？也许吧。但事实上，两者之间确实有许多相似之处。随着那个伟大时刻的临近，人群不再喧闹，仪器轰鸣渐停，机床静寂无声。人们的双眼注视着卧于支架上的底盘，突然一声强音，直冲天际。当然会因为恐惧而感到揪心，总是担忧会出什么纰漏。然后，活塞开始运转，涡轮发出微响，紧接着，沉

闷的轰鸣响彻整个组装大厅，发动机保持着预设的转速，最终，计算机自动将其关闭。观众中瞬间爆发出热烈的掌声。

当然，这并不是这款发动机的首次运行，它已历经数月的测试。如今它身上还布满着电缆和管道，但不久它便将成为驰骋于大奖赛的法拉利赛车。发动是一项综合测试，是底盘、动力装置和人所有一切进行首次的协同。这也是为什么许多人会汇集在一起见证这一奇妙时刻。这是法拉利在赛季开始前迎来的首个大事件。精彩瞬间的背后是无数的汗水与奉献，追求与奋斗是永无止境的。接下来的更长时间，工程师将不断拆装部件，改进和开发，这都是为了下一个关键的十分之一秒。这个过程将遍布四大洲的各个赛道。

绝佳的环境才能成就最高效的工作。人们每每谈论起法拉利，都会提及“氛围”这个词。法拉利赛车部总部的工作环境轻松而又惬意。办公楼如同F1赛车一样，极富未来气息。整栋建筑由安装在楼顶的太阳能电池板供电，还有一台处理装置，专门回收测试大厅所产生的热量。确实是一片洋溢着前瞻气氛的圣地。而车队的氛围也同样浓厚。对于法拉利车队而言，2015年是重要的转折之年。在阿利瓦本的管理下，众多方面已有起色，并且将持续改善。实际上阿利瓦本更喜欢别人叫他莫里兹奥，大家也是这么称呼他的。

第一次见到莫里兹奥是在去年12月，他前往参观666赛车（当时，还未命名为SF15-T）的组装车间。“在这些车间中，”莫里兹奥表示，“我没有听到圣诞节的庆祝歌



声，只有发动机奏出的美妙音乐回荡在测试大厅上空，还有机床的声音。”

他随和的工作方式令人耳目一新，也引起外界诸多好奇。有一位外国记者特意询问了这位法拉利赛车部总经理，想了解他的工作哲学。“我的工作哲学就是：工作、工作、再工作，我一向如此。”那他会怎样面对那些即将到来的困难呢？“这是一个挑战，但我喜欢各种挑战。”不用说，他当时就是在第一排观看发动机的首秀。“我在这里学到了不少新东西，我原来从事F1赞助商方面的工作，积累了几十年的经验。我深知我们要众志成城，绝不能有一点私心。”

重塑团队，打造一个让每位成员各司其职、但同时又有归属感的氛围——这些只是说说而已吧？当然不是！氛围确实已大为改观。你只要看法拉利车队成员对新人的问候方式就能感受到，无论那个新人是位赛车手，还是像我这样在赛场另一头摸爬滚打了20年，试图揭开其中秘密的老手。他们只有寥寥数语：“欢迎。你我们的一员了。”现在就要看新人的表现了，看他们是否配得上这套红色制服。

塞巴斯蒂安·维特尔可能未曾想到这一点。获得四个世界冠军头衔前，这位年轻的德国车手就曾在意大利工作过，凭借着法拉利车队的发动机赢取胜利。然而，每次来到马拉内罗，他总会怀着好奇和喜悦环顾四周。在技术通报会和模拟驾驶训练的间隙，他坐在FXX-K的车轮上，就像一个得到了心爱的玩具的孩子。他一边围绕着各种设备仔细打量，一边使用在红牛二队时

学到的意大利语进行着交谈。“我正在不断进步。我都能听懂，但说得还不是很流利。我会漏掉很多词。”对于他而言，法拉利车队会是“一段神奇之旅。如果能亲眼见到恩佐·法拉利那再好不过了，但可惜我来得太晚了。不过，我们都能感受到，法拉利依旧流淌着他的血液。”对维特尔来说，午间休息（一个没那么神圣的话题）非常重要。最好不要是传统意式通心粉。他的举手投足，哪怕是普普通通一个起身，体内燃烧的卡路里似乎比火车头的能耗还要大。“我逐渐适应了这里不同的氛围。但每次来到马拉内罗时，我依然怀着相同的感情。”那莱科宁是怎样的？“基米的笑容才是真正的关键。”莫里兹奥·阿利瓦本如此评价这位芬兰车手，“我们认识很长一段时间了。他非常随和，很容易和他交朋友。”本赛季初，莱科宁便以一位车手的品格全身心投入战斗，重新点燃了心中的赛车激情。哪怕对他只有一丁点的了解，你也会发现“冰人”这个绰号确实是无稽之谈。不在麦克风前的他语调偏高，而放松时的他非常喜欢聊天。

他现在非常沉稳，与一年前相比，好像是换了一个人。那时，他正在与一辆极不适应的车作斗争，甚至感觉那不是自己的车。“我知道我们在整个冬天有了不小的进步。”他的要求非常少，只要不分心，能作出明确的决策就行了。车队还来了很多新面孔：沉稳果断的技术总监（自行车爱好者）詹姆斯·阿里森、谦逊高效的首席设计师西蒙尼·瑞斯塔、发动机主管马蒂亚·比诺特、安静和藹的备用车手埃斯特

班·古铁雷斯、沉稳安静的试车手让·埃里克·维尼（他丰富的大奖赛经验将有效改善模拟器水准）。2015年的法拉利车队不再一味追求“星光闪耀”，也不会失去自我。车队成员共进午餐时，你会分不清谁是年轻的机械师，谁是阅历丰富的高级经理。SF15-T便是他们交出的答卷。打头字母S代表法拉利车队（Scuderia），强调了概念设计中团队的重要性。而阿利瓦本将其定义为“美丽与性感（sexy）的化身”，尽管他清楚美学因素在F1的整体设计中只占很小一部分。完美和谐的线条显示了对最新规则的深刻理解和掌控。在2015年的规则中，结构度量要求作了轻微修改，其中规定车鼻形状一定要修长。然而，阿里森和瑞斯塔指出可以在尾部设计风道，从而有效恢复下压力。外部构造的创新持续推进，与去年的车型相比很少有相似的地方。发动机和混合动力部件、冷却系统的设计、变速箱和悬挂的结构（轮廓和前牵引力保持不变，但几何外形有了相当大的修改），制动系统进气口——赛车的所有部件的设计都采用了完全不同的方式。设计成果未必是革命性的，但一定是创新的。F1设计中的热点——“封装”过程无疑是有了重要进步。车队成功应对了首个重大挑战，将众多部件融入了单座赛车的狭小空间内。阿利瓦本雄心勃勃，为新赛季设定了很高的目标。对于全新的法拉利车队，他总结道：“我们对各方面进行了重新组织，阿里森、瑞斯塔、比诺特以及所有其他人付出了无数心血，我感受到了与以往大为不同的精神。”也许精神不是F1的全部，但无疑是推动发展的正途。■





52→55

方程式赛车的未来

有时候，事物的发展需要的只是一点点刺激。只要规则允许，谁不希望看到如此出色的法拉利F1赛车？

说实话，对于詹姆斯·阿里森在接受《2014年法拉利年鉴》采访时所发表的言论，我们并没有感到目瞪口呆。在谈论到多款开发中的F1赛车时，这位法拉利车队技术总监表示，“为了吸引年轻一代关注大奖赛，我认为赛车可以与当下电子游戏或科幻影片中见到的汽车更相似。”

其实这一明显有悖于当前赛车界主流的观点并未让我们过于吃惊。毕竟由于赛事规则的严格要求，当前不同车队的赛车本质上大同小异，不仅类似于对手的车辆，也与旧车型非常相似。现在的F1赛车与1990年或2000年的车型差别并不大。

车队总监莫里兹奥·阿利瓦本的到来就是要给法拉利车队注入活力，带来不同的思维，把眼光投向不远的未来。阿利瓦本是知名的车队管理专家，更是资深车迷，深谙车迷们的想法。

现在，在《2014年法拉利年鉴》采访的三个月后，法拉利设计团队直面挑战，推出了令人叹服的作品。具体而言，这几页上的概念赛车设计有两大点值得特别关注。

第一，这款赛车的吸引力大幅提升，浑身散发出当前F1赛车所匮乏的美感，极富当代气息。第二，这款赛车总体符合当前的规则。赛车手没有挤在战斗机式样的座

舱内，车轮未作精简，空气动力特性也无任何重大改进。

近日，一场名为“法拉利：天才与秘密”的展览正在马拉内罗的法拉利博物馆举行。其中特别展出了催生此次设计和性能创新灵感的历史类似设计概念，包括由宾尼法利纳在1969年设计的前瞻性Sigma赛车，该款赛车采用了法拉利底盘，并进行了安全研究。展览中还有Leonardo Fioravanti在2009年于日内瓦推出的LF1。

Fioravanti的部分项目灵感源自Formula Indy中的赛车，目的在于消除F1赛车扰流板造成的紊流。此项改进理论上会使F1赛车更容易超车。

技术参数必须引导创意前进。如今的比赛场面已非常壮观，但是如果外观美观的赛车能在均等的条件下较量，而无需凭借DRS可移除车翼等噱头，那么比赛就会更为精彩。

仔细研究新规则（新规则鼓励一定程度的创新，但有些方面，特别是轮胎和制动系统需采用统一标准）就能减少这类这类事情。在那之前，法拉利F1概念设计往往带来最激烈的争论。■

56→63

维特尔与法拉利FXX-K

难道有什么方式会比在Fiorano赛道上风驰电掣地试驾FXX-K更适合欢迎F1赛车手塞巴斯蒂安·维特尔加入法拉利的大家庭？

有时候，你会发觉自己见证了历史。而这一次，你见证了法拉利的历史。当看着这些诞生于马拉内罗的赛车，你很难会不震惊于它的先进科技和前卫风格，也很难会忘记其背后那一场场赛事、那一个个胜利和那一些经典人物——这正是其他制造商难以匹敌的地方。

1月27日，刚结束SF15-T试驾的塞巴斯蒂安·维特尔在抵达Fiorano赛道时，显得对周围环境仍有些陌生。这不禁让我想起了两位世界冠军迈克尔·舒马赫和费尔南多·阿隆索首次披上红色法拉利战袍时的情景。

维特尔是为试驾法拉利新款赛车FXX-K而来。舒马赫驾驶的首款法拉利赛车是1995年的V12。而阿隆索驾驶的则是2010款Scaglietti（见本杂志第八期专题报道）。

这三位赛车手性格迥异，经历不尽相同，然而他们怀有的梦想却惊人的相似，那就是——披上红色法拉利战袍，赢得下一场赛事。他们三人的首次法拉利试驾我都有幸亲眼见证。我能保证，当时他们每一位的心中很明显都充斥着无比激动之情。

那种激动来自于置身马拉内罗，来自于驾驶法拉利，也来自于驰骋传说中的赛道。尼基·劳达、朱迪·斯科特、阿兰·普罗斯特、奈杰尔·曼塞尔等传奇巨星都曾在此书写下车队历史。

舒马赫有着驾驭一切的气场，但隐藏在他战袍和硬汉形象下的是他敏感的内心和有时宛如孩童般的个性。他是在让·托德的陪同下来到Fiorano赛道。412 T2是最后一台使用12缸发动机的法拉利F1赛车，



它在维修站蓄势待发，四周围满了机械师和技师。

舒马赫早就注意到了这辆车，上一赛季它就是自己的劲敌。这位德国车手在贝纳通车队效力时，由于引擎发生故障，让这辆法拉利在霍根海姆赛道获得了唯一一次胜利。在真正驾驶了这辆车后，舒马赫确实感受到了它的卓越性能。“拥有这样的引擎，你们当时怎么没能多赢几场？”他试驾几圈后表示。

设在法拉利博物馆的临时新闻发布会上，来自全球的记者静待舒马赫的现身。但他并没有出现。因为他不想离开那辆赛车。这位德国车手一脸茫然，反复询问为何下一赛季自己一定要驾驶全新10缸赛车……

阿隆索试驾时的情景与此截然不同。法拉利为他配备的F1赛车极具竞争力。这位西班牙车手信心满满，清楚知道自己绝对能立于不败之地。他很高兴加入法拉利这个伟大的团队，更确信自己能获得绝不止一个世界冠军。

他满脸笑容，对握手与拍照的要求几乎每求必应。阿隆索非常尊重新环境， Fiorano赛道的经典气息让他大为着迷。而他与跃马家族的故事也与舒马赫截然不同。尽管拥有两个世界冠军的头衔，阿隆索在本赛季的最后一场比赛中表现不佳。赛后，他让贤于最亲密的对手塞巴斯蒂安·维特尔，与法拉利痛苦告别。

而对于维特尔而言，那一天的沥青赛道太过干燥，其他人应该早就发觉到了。整个上午，寒冷的冬日太阳都高挂空中。然而，午后不久，维特尔刚到赛道时，天空乌云

密布，气温骤降到六摄氏度。轮胎不可能在这种气象条件下有出色表现。

而等待他到来的除了技师，更有FXX-K项目关键人物工程师Marco Fainello以及试车手Raffaele de Simone。维特尔的表情似乎有点受宠若惊。新赛季令人难以忘怀，法拉利特有的色彩透露出极致的美感，加上了从公路车型移植过来的重要空气动力学细节，更是妙不可言。

维特尔陷入了沉默，他反复注视着赛车，绕着赛车走动，仔细检查着车胎。“用了光面轮胎，”他说道，随后突然变得严肃起来。那就是他专心致志的神情，全球赛车迷都熟知的表情。他向Fainello和De Simone问了一连串有关KERS使用、Manettino档位、车重、燃料混合及功率方面的问题。

“超过1,000马力？”Vettel在得知V12吸气发动机的功率加上电池组通过KERS输出的功率后，感到极为震惊。De Simone询问他是否驾驶过公路车型。他表示没有，只有自己车库里的那辆F40。“那是一辆很难驾驭的车，”维特尔评论道，“它属于 [歌剧演唱家卢西亚诺] 帕瓦罗蒂。”

这位年轻的德国车手又淘气地捉摸：那位身形庞大的传世歌手究竟该如何才能从那款座椅和门槛都非常狭小的车里自由钻进钻出呢？

维特尔准备上车时，才发现自己没带头盔。大家很快为他找来了一个GT头盔。还不赖。他驾车进入赛道。头几圈，他放慢车速，供大家拍照。而后，加足马力的FXX-K犹如一匹脱缰野马。每圈的计时都下降半秒到一秒。Fainello看着监视屏：1分18秒、

接着是17秒、然后16秒。接下来一圈的时间稍许长了些。

维特尔后来解释道，“我关掉了电子控制，轮胎有点打滑。我是说，轮胎处于半打滑状态，但很快我就控制住方向了。”他似乎根本不想停车。一名机械师向同事询问油箱加了多少燃油，不能任由他试驾。而接下来一圈，维特尔放慢了车速，表现得十分专业，在制动器冷却后，便驶回了维修站。

维特尔一出车舱，便像个过圣诞节的孩子一样开心。“操控系统极为精准，”他赞叹道，“驾驶时，你会觉得车身很小；而通过后视镜，你才意识到原来自己驾驶着一个庞然大物！加速无与伦比，发动机非常有力！太棒了！”随后，团队向他展示了遥测技术。他看得非常仔细，留意如何才能快速暖胎（这属于纯技术：普通赛车手需要更多努力）。随后，他表示自己没发觉开启或关闭防抱死制动系统有太大不同。

而对于抓地力和驾控性能，De Simone和Fainello解释了最新的F1电子系统如何在该车型中得以应用。他们十分重视维特尔的意见，并且打算筹备另一场更为深入的试驾。对于维特尔而言，他乐在其中，欣然接受了再次试驾邀请。

“我想把我父亲也带来，”这位德国车手由衷地表示，“不是让他亲自上阵，当然了，只在一旁观看就足够了。”整个团队都接受了维特尔的提议，他们非常欢迎老维特尔也上赛道开几圈，为他的儿子鼓鼓劲。维特尔脸上挂满了笑容，因为他知道自己的父亲是多么钟爱法拉利。在得知塞巴斯蒂安决定来到马拉内罗时，他父





亲也是喜上眉梢。我们将在Fiorano赛道看到这父子俩的身影，当然了，肯定也有FXX-K。真情流露，焉能假耶！■

64→69

野性气息，完美尽显

外形追随功能。这句话是法拉利FXX-K车型的真实写照，它不仅拥有卓越的性能和空气动力学特性，同时还兼具优美的外型，法拉利设计总监Flavio Manzoni如是说。

“相比起技术员来说，设计汽车的人与艺术家更为相似。”已故的塞尔吉奥·宾尼法利纳曾经这么说。1951年，当恩佐·法拉利和父亲巴蒂斯塔“宾尼”·法利纳在托尔托纳的一家餐厅举行他们那次著名的午餐峰会时，塞尔吉奥也在场，他在两大巨头之间持中立态度。“我想要的是个性十足的汽车，”之后恩佐若有所思地说，“显然宾尼法利纳是在寻找一辆声名显赫又外型漂亮的车来精心装扮，而我，则是在寻找一位与我的爱车相配的高水准设计师。”

可以说，汽车史上关键的一次创意合作，便由此开始。当时的富裕阶层已经摆脱了战后遗留下来的紧缩后遗症，对于他们来说，炫耀性消费不再是多余的。恩佐可以满足他们的需求：他公司出产的超强12缸发动机，正好完美契合了宾尼法利纳的美学宣言。不仅如此，这款车带来的丰厚利润，还为他深入赛车领域的野心提供了资金支持。这是汽车设计的黄金时代。

到了2015年，情况已经大不相同，甚至变

得更为复杂。法拉利仍然充满热情，对客户需求的灵敏度也与Carrozzeri时代相差不多，但在汽车制造方面，却受制于复杂的法规要求。作为法拉利客户赛车项目的最新亮点，FXX-K车型以其赛车的身份巧妙避开了各类法规，使其可以尝试前所未有的赛车极限。它的动力高达1,036匹马力，相比于和它有着密切关联的LaFerrari旗舰级超跑，它可产生两倍于后者的下压力。它属于哪一类法拉利车型？它适合何种方案？从表面上看，难道塞尔吉奥·宾尼法利纳设想的艺术性是冗余的想法？

法拉利设计部门的Flavio Manzoni和其杰出团队面临诸多挑战，其中之一就是如何保留原来的工艺。他的回应坚定而明确。“对于设计师来说，空气动力学是一个巨大的机会，”Manzoni强调，“一旦你对此了解得足够透彻，就能创造出全新的东西来。”

今年是法拉利FXX项目的10周年庆典，而FXX-K车型是该项目推出的第三款重点车型。法拉利的29位最忠实的客户享受到了在一些全球顶级赛道上驾驶该车原型的机会，并获邀在新技术推出时予以评估。2010年599XX的推出（法拉利官方杂志，第八期），将法拉利Berlinetta的性能和空气动力学效率提升到了令人难以置信的水平。关键之处在于，当构思这些车型时，并未考虑XX的更新换代，因此不可避免地存在一些视觉不和谐问题，因为这些车型被安上了后翼及其他附件。然而，这次设计团队将严阵以待。

“我很清楚它的到来，我也正等待着。”Manzoni承认说，他的语气中带有一丝外交辞令的意味。“我想我们将以更加激进的方式来演绎LaFerrari。对待工作，

我向来非常认真，通常只会关注有哪些地方可以改进，我是永不满足的。”

这种不懈的自省在那些最受称赞的设计师和工程师中并不罕见（例如已故的史蒂夫·乔布斯，他对完美的追求几近病态）。然而，当Manzoni醉心研究LaFerrari——其碳纤维单壳车身、V12混合动力装置和近乎无限的技术范围——并开始规划下一步的计划时，这幅画面是非常迷人的。如果说FXX和599XX车型是一场即兴演奏，他希望FXX-K车型更加优美和谐。

鉴于其规格，做到这点绝非易事。现在的6.3升V12内燃发动机能在惊人的9,200rpm转速下产生848匹马力（自789匹马力起），其电动部分另外可以再产生187匹马力。V12发动机采用全新凸轮轴、经过重新设计的进气歧管，排气系统没有安装消声器。四个全新的manettino设置（“Qualify”、“Long Run”、“Manual Boost”和“Fast Charge”）利用混合动力来优化跑车在短时间或长时间内的性能。额外增加的五档manettino支配着电子差速器（E-diff）、牵引力控制系统和侧滑角控制系统，但鉴于它的强劲动力和特制的倍耐力光滑橡胶，这款车驾驶起来并不容易。

更为重要的是FXX-K的空气动力学套件。这源自于法拉利在F1赛事中的研究和十多年的FXX车型发展。前导流板的离地距离缩短了30毫米，端板和垂直尾翼引导汽车两侧的空气流动。侧裙板上的翼片有助于优化后轮上方的空气流动。该车型拥有标志性的尾部：一双被异常截短的后扰流板，与LaFerrari那巧妙的活动式扰流板形成前后搭配。在低阻模式下，FXX-K可以产生双倍于其姐妹车型的下压力；当





其运行更多车翼的时候，还可以再增加30%的下压力。这款车型的动力设计就像一头野兽，在它身上真的没有太多机会实现美学。

但对于Manzoni来说，并不是这样的。

“这是我近五年来最钟爱的法拉利车型，”他强调说，“它的设计非常复杂，但同时又很纯粹。与我的期望非常接近。这款车的工程计划相当庞大，但如果与空气动力学紧密结合的话，还是有很大空间可以提升其外型的美观度。

我们每天都在讨论解决方案。大家的合作是如此之棒，为此项目，我们发掘了许多有前途和鼓舞人心的创意。这些创意越是能得到执行，我们就离车子的最终形态越近。我跟我的团队一直都这么说：如果你能对设备的运行了然于心，你就能够通过汽车的整体设计，系统性地解读它。只有在法拉利，你才能达到这种程度的协同作用。”

这种缩短型的标志性后扰流板就是这种独一无二的协作过程的典型产物。“这就是跟空气动力学对话而得出的美妙惊喜之一。”Manzoni说。“还记得FXX尾部的那两个小型扰流板吗？它们的名声很响亮，但我们不想重复使用它们，而是想要新的设计。负责空气动力学的人说他们不需要双重扰流板，所以我们开始考虑在翼片上用悬臂支起两个较小的扰流板。当活动式后扰流板打开时，这些翼片可以令后扰流板上的下压力最大化。两边的翼片在运行时就像中间有条分界线一般，近似一堵墙，它们使气流集中正确的路径上。”

我们无法与物理规律进行抗争，但FXX-K项目仍为经典设计的繁盛保留了偌大

空间。以汽车的前脸为例，从早期车型的闪亮镀铬饰面到Daytona和512 BB的树脂玻璃现代主义风格，再到风靡上世纪70年代末期的弹出式车灯，法拉利一贯表现出色。当我提及此事时，Manzoni大笑了起来。

“在改进LaFerrari的过程中，我想要改变它的原型。FXX-K车型是重新考虑车灯设计的绝好机会，它的表现方式完全不同，”他说。“FXX-K有着极为小巧而富有表现力的前大灯，就像紧闭的双目。这些前大灯非常重要，能令车子的外型看起来既野性又超前。这是一辆赛车，因此它给了我们重塑汽车图形元素的机会，尤其是在车灯，还有车尾的设计。”

你可以从这些页面的其他地方，看到法拉利设计团队的工作进展。我们有幸得见这些幕后的故事，同时也证明，FXX-K车型确实集高科技与艺术性于一身，这是它的自身宣言。很快，40位极为幸运的法拉利客户将会驾驶着此款车型，驰骋在全球最棒的赛道上。■

70→77

时间机器

Alfa Romeo G1是恩佐·法拉利作为车手期间最重要的汽车之一，这辆车现存于澳大利亚，由狂热的收藏家Tony Shooshani收藏。

来亲眼目睹一下此车的风采，在被岁月磨砺褪去的深红色里寻觅自己的内心世界吧，这将会是一个独特的特殊时刻。这是一辆你已见过多次的汽车，由坚定不移的

恩佐·法拉利驾驶着，正准备在1920年的Targa Florio大赛上一展身手（最终他夺得第二名）。

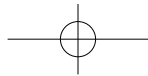
虽然是一辆敞篷跑车，但长度近6米、宽度近2米的Alfa Romeo G1，却促进了其他多种重要的通讯和交通工具的思想发展。首次单人飞越大西洋的Lindbergh所信奉的圣路易斯线精神；被贴切地命名为“哥伦比亚”的阿波罗 11号的登月模块；或者是引领我们进入了现代化世界的Alexander Graham Bell的首批电话机的其中一部。

在摩德纳的恩佐·法拉利博物馆大厅入口处，伫立着巨大的Alfa车型，对于所有崇拜法拉利及其非凡历史的爱好者来说，这可是一款不容错过的车型。驾驶座上是恩佐的巨幅照片。这幅照片告诉恩佐的儿子Piero，让自己享受地坐在G1里，是描绘这条绵延近百年的长长红线的一种方式，也向外界展示着这个名字是如何成为全球最著名的品牌的。

横渡大西洋、太空项目和电话都是为我们所熟知的科技进步。然而，法拉利却更胜一筹。在汽车发展史上，它不仅永远引领着新技术的贯彻，还拥有真诚而持久的热忱。一辆法拉利汽车传递的情感，与任何一架飞机、一艘宇宙飞船或是一部智能手机都相同。

Alfa Romeo G1是年轻的恩佐驾驶的第一款Alfa车型，跃马系列的故事就由它而来。自从在比赛上与CRM共同亮相之后，这位22岁年轻人的人生就与赛车事业紧密结合，对Alfa Romeo品牌来说，他





也随之成为了法拉利车队的精神支柱。事实上,在1951年7月14日,当José Froilán González在银石站为法拉利夺得首个正式大奖赛冠军之后,他说过这么一句著名的话:“今天妈妈该开心死了……”

Piero透露,1988年夏,在父亲恩佐去世前几天,当父亲在电视上观看大奖赛时,恩佐问他:“Alfa Romeos现在排在第几位?”当然,Alfa Romeos没能以制造商的身份在一级方程式大赛参赛超过40年。显然,恩佐从未忘却过Alfa Romeos,因为这款车为他翻开了作为赛车手和经营者的光辉篇章。

当你发现了一辆既稀有又具重要历史价值的汽车时,立即会希望得知谁是这个稀世之宝的收藏者。Alfa G1(底盘编号6018)由Tony Shooshani收藏,他是一位伊朗裔的洛杉矶商人。

Shooshani早年就是法拉利的狂热爱好者,当他22岁进入父亲的房地产公司工作时,就已经拥有一辆328 GTS,现在他已是这家房地产公司的老板。这种强烈的热爱,促使Shooshani从法拉利的客户转为收藏者,又从收藏者变身为2011年在Corse Clienti驾驶599XX的车手,并再次从狂热爱好者成为马拉内罗的历史研究者。

这在一定程度上解释了一辆将要参加2015年1000 Miglia大赛的Alfa 6 C,为何会驶入Shooshani的汽车博物馆,而且之后在那儿还神奇地发现了G1。“这辆车开起来就如风驰电掣一样,”他说,“当

Craig Calder从洛杉矶给我打电话时,我

正开着我的599XX奔驰在Valencia的跑道上。他告诉我恩佐开的第一辆Alfa赛车正在澳大利亚出售,这辆车可是全世界唯一的。它是法拉利制造的52辆车中的一辆,虽然经过了改装,但确实是原车。我当场就决定买下它。然后我们就开始对该车型进行全面的歷史研究。在开始对车辆进行复原之前,我们四处寻找照片和资料。”

这辆车与恩佐·法拉利驾驶的那一辆几乎一模一样。在复原过程中,每一个细节,甚至喷漆的状况都经过周全考虑,这辆车的喷漆状态与比赛结束时几乎一模一样:略为晦暗,还带着风尘仆仆的痕迹。一切都很完美,但有一个突兀之处立即显现了出来:这辆车上面标记的是11号,而不是恩佐年轻时在车上用过的14号。

“没错,是我选择了这个数字,11号是我的XX的号码,”Shooshani解释说,“我希望能让它重生。”这是一个小小的过失,我们也希望很快能把恩佐真实的号码标记上来,以此作为弥补。我们难以对他进行指责,如果没有他,这个如此重要的车型就无法得以重生,早就消失在历史长河中了。

这辆上世纪之交的Alfa车型,为何最终会出现在澳大利亚?Shooshani解释说,这些车型的排放量超过6升,耗油量十分巨大,在欧洲的销售非常困难。因此在地球的另一边就出现了这么一批G1车型,这里的客户对如此开阔的车内空间十分满意,相对欧洲的车主而言,他们不那么介意耗

油量的问题。

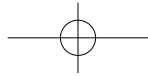
虽然这么做可能会引起争议,但明显是哪位绝顶聪明的销售员发现了澳大利亚广阔的汽车市场,而当时他们的技术相对来说还比较落后。只有后制动器,换档也很麻烦。然后就是方向盘的操控,操控这类方向盘需要极大的臂力。

“我就是开着这辆车,参加了2014年1000 Miglia大奖赛,”Shooshani自豪地说,

“这个过程令人激动不已。这辆车被大众所认可,他们对它的出身表示赞叹,对此我深感荣幸。虽然2013年在卵石湾汽车巡展上斩获大奖已经让我欣喜万分,但参加1000 Miglia大赛的确是段令人难忘的记忆。”

他曾经遇到过什么困难吗?毕竟对于这辆车来说,要行驶1,600公里相当具有挑战性。没错,恩佐·法拉利是曾经驾驶该车行驶8小时又35分钟,最终夺得Florio大奖赛的亚军,但那毕竟是不同的年代,不同的目标。对于恩佐来说,那是一次千载难逢的机会,让他取得了独一无二的成功。而对于Shooshani来说,这是一趟满载回忆的漫长旅程。“我们停下车,花了40分钟更换磁电机,后来轮胎又扎破了,我们不得不再更换轮胎,就像过去的人那样,一共用了15分钟。”在精心组织之下,Shooshani获得了一辆得力的车,还配备了四名技师和所有的备件。虽然年代久远,但这些车辆的机械性能仍然相当可靠。

让我们再把目光投回博物馆, Piero Ferrari





总是一丝不苟地检查着双座跑车的每一个细节。已经取得工程学荣誉学位的Piero对技术的热爱一如既往，与此同时，他还有机会与公司共同成长，并经历汽车发展史上的一些最重要的时刻。尽管如此，连他也不敢相信，如此基础的机械制品居然能够达到如此了不起的最高时速——160公里。

Shooshani带着自己的妻子和孩子去了马拉内罗，去监督FXX-K的车座制作，FXX-K是LaFerrari的赛车版。他还收藏了一共只有6辆的Sergio车型的其中一辆，车身颜色是“洛洛蓝”（洛洛是他的小女儿的昵称）；他的法拉利藏品已经多的令人难以想象，很快又要再加入一辆车了。加上一些经典车款，Shooshani收藏的Dinos不下五辆，但他最青睐的是特别车款：288 GTO、F40、F50、Enzo和LaFerrari。

其实，在庆祝法拉利进入北美六十周年的Rodeo Drive展览上，他的所有超跑都被展出。“我喜欢驾驶288 GTO，这也许是最心仪的车型。当你与车子融为一体时，驾驶时会感觉到，仿佛与车道之间建立起了特殊的纽带。驾驶F50也是非常特别的体验。”

非常感谢你，Tony，感谢你对法拉利全心全意的热爱。正是这种极度的热爱，这辆开启了公司独特历史的汽车，才有可能重返意大利。现在，所有法拉利的爱好者，都可以来体验这段迷人、充满魅力的历史了。■

78→85

CALIFORNIA T的发现之旅

许多中国客户都会对California T一见钟情，将其选作自己的首辆法拉利。我们采访了他们中的三位。

撰文：Matthew Barker

摄影：Kai Hartmann

上海是一个自信洋溢的大都市，这里的人们目标明确、积极进取。若用“喧嚣”来形容上海，未免有些欠妥。身处这个国际文化传播中心，上海人已然习惯通过自身的努力随时获得自己想要的一切。在这里，不管是便宜的饺子，还是奢华的房屋，人们总是会以最严苛的标准精心挑选每一件商品。也难怪当他们遇上California T，会顷刻间成为它的忠实拥趸。不光在上海，整个中国的California T车主无不如此。在跟他们中的一些对话后，我们发现，在中国新一代年轻企业家眼中，法拉利不仅仅是一个夺人眼球的配饰。

相反，California T是他们生活方式的重要组成部分，是他们优雅品味与全新财富观念的象征。它低调优雅的气质、安心可靠的性能以及便利的操作吸引了一群非常独特的客户。当然，关键的涡轮引擎技术也是必不可少的原因。在这个人人注重环保的都市，更低的二氧化碳排放量和更好的动力系数也构成了主要卖点。商人Xiongmeng Shi认为：“我觉得，这款车最

符合我的个人品味和风格。当然除此之外，它还非常实用，我经常驾驶它四处奔走。”他的想法和Miya Li不谋而合。Miya是一家时尚公司的老板，有自己的工作室。“California T的都市驾驶体验非常舒适。它采用2+2座设计，后座空间十分宽敞，非常适合用来带我两岁的女儿以及我们的小狗出去旅行。平时，我都是开它。”对企业家Dichang Yu来说，这款车备受认可的出色设计是促使他购买California T的主要原因，当然，绿色环保的引擎也是另一个吸引他的地方：“是的，我是被它的‘美色’所吸引，但是低油耗和出色的输出功率也切实地满足了中国市场的需求。”法拉利全新的涡轮技术在这个最绚丽的城市找到了它的归属。■

86→91

欣喜若狂

硅谷软件执行官James Ramsey，在云储存领域闻名遐迩。然而，就如许多同好一般，他也为拥有一辆真正的法拉利跑车而兴奋莫名。他向我们讲述了原因。

42岁的James Ramsey最近购入了一个500英亩的农场，距离旧金山南边约45分钟路程，可俯瞰太平洋。这个农场给Ramsey和他的家人带来了许多欢乐，他们可以在黎明时分修理篱笆，也可以在黄昏时分徒步旅行，最棒的时刻可能还是驰骋在通往“Ramsey's Nest”那漫长蜿蜒的车道



上。作为一位成功的互联网软件执行官，现在他已通过自己的投资公司，为新生的高新技术企业提供融资，Ramsey驾驶着他最新的法拉利California T跑车，一边享受着片刻小憩，一边与法拉利官方杂志进行对话：

法拉利官方杂志：在过去的几十年中，您把最美好的时光都奉献给了两家云计算软件先驱公司，甲骨文和NetSuite，似乎现在该是享受回报的时候了。您第一次接触高性能汽车，是什么时候？

JAMES RAMSEY: 大约是从10年前，那时我购买了一辆二手的玛莎拉蒂跑车，之后我一度拥有几辆保时捷911，但始终没有购置意大利品牌的跑车。几年前，当我去法拉利硅谷公司拜访一个经销商代表时，看到一辆全新的California车型跑车，我几乎当场就订下了，它的颜色让人回想起上世纪60年代。钛金属灰色车身和波多尔酒红色内饰，结合得恰到好处。我买下了这辆车，直接就开了出去。我想自己刷新了经销商的记录，两年之内开了25,000公里之多。它是我的日常座驾，让我对法拉利跑车知之甚深。因此今年我送给妻子一辆全新FF车型，这是给她40岁生日的惊喜。

法拉利官方杂志：是什么原因促使您把跑车升级到California T？

JAMES RAMSEY: 我认为新款车应该更好，事实上也的确如此。我有一辆458 Italia，那是一辆真正的跑车，而我更想要一辆GT车。新的California T要灵敏得

多，它的行驶性能更好，而且马力增幅惊人（达560马力，比起最初的California增加了100马力）。我也有一辆911 Turbo，但相比之下，California T的转速更加平滑。这辆车令人舒适无比。它不仅拥有可靠性，还具备一切优势，它发出的声音非常美妙，同时又带有神秘气息。相比起其它许多跑车来说，它的驾驶体验要棒得多。

法拉利官方杂志：虽然您拥有法拉利的时

间还不算长，但从孩提时代起就已经感受到了它的吸引力？

JAMES RAMSEY: 当然。我今年42岁，当《夏威夷神探》（上世纪80年代热门的电视连续剧，主演Tom Selleck开着红色法拉利308 GTS）在电视上出现时，我还是个易受影响的10岁孩子。那辆308仍然令人惊叹。我最钟爱的车型是250 GT Lusso和288 GTO。因此我对法拉利的热爱很早就开始萌芽了。我爸爸是科技员，在他的领域表现出色，所以我催促他去买一辆法拉利跑车（Ramsey的父亲Craig Ramsey是科技先锋，他最终听从了儿子的话，现在拥有一辆612 Scaglietti和一辆California跑车）。

法拉利官方杂志：您新家的名字其实是为了纪念这个热门的电视剧？

JAMES RAMSEY: 是的，我的一个朋友给我们做了一个标志，立在通向屋子的车道底部。新家的名字叫做“Ramsey's Nest”，而在《夏威夷神探》里面，他们的房子叫做“Robin's Nest”。所以一切又回到了原点。而所有这些，都是从那辆红色

的308开始的。

法拉利官方杂志：您原本想成为一名医生，但职业生涯兜兜转转，又回到了科技领域，来跟我们谈谈这段经历吧。

JAMES RAMSEY: 我是在硅谷读的高中，后来又去了丹佛大学，在那儿我邂逅了我的妻子Amy。我感兴趣的领域是医学，其次就是辅修的金融。我父亲的一些朋友是外科医生，他们告诉我，医学机构的官僚作风很严重。所以我决定改去甲骨文实习，在那儿的销售部门磨练了大约8年时间。那是十几年前了，你会发觉即使是企业，也不希望购入硬件和软件设施，并放置在办公场所里，这就是云端技术运动的源头，现在这类技术已经被普遍应用。

法拉利官方杂志：您离开Oracle之后，差点儿去了Salesforce，但最后还是选择了NetSuite。为什么？

JAMES RAMSEY: 其实很简单。他们的模式比IPO（首次公开募股）要走得更远点儿，所以他们具备更大的风险和回报。当我加入这家公司时，公司的营业收入是1000万美元，之后我们挂牌上市了，当我离开时，市值已达4亿美元。有幸站在云端技术运动的前沿，这经历太棒了！

法拉利官方杂志：您的父亲一定感到很骄傲。

JAMES RAMSEY: 所有这一切，我父亲从一开始就参与其中。他从IBM的硬件销售开始做起，之后搬到加州，建立了自己的硬件公司。公司并不成功，他随即转向软件行业，加入了当时一家叫做“甲骨文”



的小公司，并且最终负责北美区的销售。然后他又加入了早期的Siebel Systems（由甲骨文于2005年以5.8亿美元购入），如今他是投资者，也是董事会成员。我们刚刚建立了一家叫做Vlocity的新公司，在Salesforce的平台上构建行业重点应用，紧跟通讯和保险市场。

法拉利官方杂志：如今您与父亲共同携手开拓高新技术领域，这种体验想必不同寻常。

JAMES RAMSEY：的确是。鉴于我父亲在硅谷的影响力，在职业生涯的头20年中，我故意选择为他的竞争对手工作，这么做是为了建立属于我自己的个人声誉。当他在Siebel的时候，我在甲骨文。当他在Salesforce的时候，我在NetSuite。在打拼出自己的成功之路后，我们终于会师，开始进行一直想要做的事业。

法拉利官方杂志：热衷于技术的人，似乎常常也是汽车爱好者。

JAMES RAMSEY：当然。对于法拉利，我最钦佩的其中一点就是他们的科技水平。为了庆祝我的40岁生日，我和妻子在那天参观了马拉内罗工厂，亲眼看到他们把应用在一级方程式赛车上的技术融入了道路车的制造中，我们参观了工厂和所有的研发部门，亲身感受到工厂是如何的环保，是如何高效地使用再生能源。此外，法拉利的员工培训，也让我学到了很多。当我们离开时，对这家公司赞不绝口，它值得钦佩之处绝不仅仅只有它的汽车。它让我们产生了共鸣。虽然在一件实物上

花费了大量金钱，但还能有机会了解像法拉利这类的公司时，你会感觉相当好。

法拉利官方杂志：您妻子会经常驾驶她的FF吗？

JAMES RAMSEY：她每天都会开。有一次，我们到太浩湖旁边的房子去，差不多离开了两个星期，她跟我说：“我居然开始想念我的车了，这在我人生中是第一次呢。”我不得不把钥匙从她手里抢走。当她带着我们12岁的孩子Cole去打高尔夫球和参加其他活动时，她绝对是最受其他小朋友欢迎的妈妈。我要补充的是，做为一位丈夫和父亲，FF车型的全轮驱动底盘设置，让我在雨雾天气也觉得无比安心。

法拉利官方杂志：虽然您毫无疑问更倾心于GT车，但对于F1赛事，有没有产生一点兴趣呢？

JAMES RAMSEY：是法拉利把我带入了F1赛事的世界。我其实并不怎么喜爱这项运动，但当我购买了法拉利跑车之后，一个朋友跟我说：“你必须得开始关注F1赛事了，因为法拉利历来都是F1之神。”因此我开始关注这项赛事，很快就了解到了一些新的科技创新，例如防抱死刹车系统、再生制动、可调式悬架和更多来自于F1的技术。所以，你们既拥有这项能令人热血沸腾的运动，又能在工程设计和科学性方面做得如此出色，确实让我感触至深。

法拉利官方杂志：谈到尖端科技，说说您对LaFerrari的看法吧。

JAMES RAMSEY：我迫不及待地想要亲身体验一下这款车，法拉利制造的

这些光环车无疑是光彩夺目的，例如Enzo、F40和F50，我希望能看到它与McLaren P1和保时捷918 Spyder一决高下。我想LaFerrari会吃掉它们的市场份额，但目前还没有机会能让他们互相较量一下。

法拉利官方杂志：您想在车库里增加一辆LaFerrari吗？还是想要一辆法拉利的经典车款？

JAMES RAMSEY：这问题问得很好，其实我在几天前刚刚拿回了我的California T，还告诉经销商代表，我打算开始关注那些经典车款。所以下次应该会购买一款老式车型，但还不确定具体款式。据说法拉利新成立的定制部门正在逐步发展，总有一天，向法拉利定制一辆个性化跑车的梦想将会成真，甚至还不止于此，还可以与马拉内罗的团队进行合作，打造一辆独一无二的跑车。

法拉利官方杂志：您可能会驾驶哪一款的经典法拉利跑车驰骋在通往“Ramsey's Nest”的漫长车道上呢？

JAMES RAMSEY：我喜欢两款车，一款是288GTO，还有一款是上世纪60年代中期制造的250 GT Lusso车型。

法拉利官方杂志：您的儿子也被您对法拉利的热情感染了吗？

JAMES RAMSEY：（大笑起来）没错。他总想让我把车子调到“Race”竞赛模式。他对科技情有独钟，但也对医学领域萌生出了一些兴趣，就像他的父亲一样。

法拉利官方杂志：这件事听上去相当熟悉





啊，您会指导他如何选择最佳的发展路径吗？

JAMES RAMSEY: 我总是告诉他，做自己热爱的事，因为只要是从事自己热爱的事情，无论是否能赚到钱，长远来看你会快乐得多。此外，在这过程中，你常常会找到赚钱的方法。我父母对我有几个核心要求，其中之一是必须读大学，但并没有强迫我选择特定的职业。因此，我衷心希望我的儿子从事的职业，既是他所热爱的，又能为他的生活带来无比的欢乐。■

92→101

探索未知

朱迪·基德 (Jodie Kidd) 曾经是一位超模，如今转行成为了赛车手，她还是一位经典老车迷和电视节目主持人。毫无疑问，有一个品牌深深地占据了她的脑海。

撰文：Nick Mason 和 Jason Barlow

摄影：Sam Barker

我不得不以深深的道歉作为开场白。你将不难发现，我在访谈中没能问出那些读者通常期待的尖锐问题，这是我的失职。我也浑然不知为什么会如此，但我必须承认，我完全忘记了要向世界展示T台背后的故事，那些泪水和怒火，对异域水果和矿泉水的需求，以及那些保持光鲜肌肤的秘诀。我已完完全全被朱迪对赛车和驾驶的饱满热情所俘获。杰森和我做了数年的

采访，我想我们都认为，朱迪对于赛车艺术的纯粹享受以及她关于如何走近赛车的描述，无论是在内容上还是在清晰度上都与许多世界冠军赛车手的讲述如出一辙。当然有许多女性都在享受着赛车的乐趣。我知道朱迪非常享受驾驶经典老车的乐趣，但是最令我感兴趣的是，她还热衷于像Bugatti T35这样的古董赛车。尽管曾有些女性车手驾驶这些车取得胜利，创造了一段辉煌的历史，但是这些车也许更多情况下只是一种业余爱好……她完全清楚这段历史。

二十世纪20年代，Mariette Hélène Delangle (后来被称作Hellé Nice) 曾是美国的成功舞蹈家和赛车手，后来她在法国参加了许多大奖赛。她驾驶一辆Bugatti Type 35C，常常胜过当时的许多顶级车手。Eliška (Elizabeth) Junek也曾驾驶Bugattis车型创下了辉煌的赛车事业。起初她担任丈夫的赛车机修工，但是她的丈夫在一战中手部受伤，留下了后遗症，难以换挡，于是她接替他成为了赛车手。后来，她被赛车媒体称为“方向盘女王”，并参加了难度极高的Targa Florio比赛。她是一名极具天赋的技术型车手。她属于最早一批在赛前熟悉路线的车手，记录路标并检查通过弯道的最佳路线，因此受到称赞。1928年，在一场Targa比赛，她在第二圈后一路领先，但之后遇到了一些麻烦，最终获得第五名——她仍然战胜了25名其他顶级车手，包括著名的塔齐奥·诺瓦拉利 (Tazio Nuvolari)。朱迪展示出了类似的驾驶天赋。她的家族中历来没有赛

车手，她在童年时代也没有玩过卡丁车，毫无迹象显示她会驾车疾驰。一次偶然的机，她参加了疯狂汽车秀 (Top Gear) 电视节目，驾驶这款价格合理的赛车在著名的赛道上跑出了令人震惊的成绩，创下了新的单圈记录。在那之后，她在玛莎拉蒂的Trofeo系列赛事中获得参赛席位，由此建立了她职业赛车手的声誉。她还是一名成就卓越的女骑手，这在一定程度上增强了她的赛车实力。在谈话中，朱迪总是很可爱地称这款车为“她”，并赋予它一些性格与个性，她很可能曾赋予她的马同样的性格与个性。最近，朱迪主持了一档新的电视节目——经典老车秀 (The Classic Car Show)。这也许是她最理想的工作：她有机会驾驶各式各样有趣而奇特的经典老车，并对它们作出评论。甚至包括250 California Spider这款备受赞颂的车。没有谁比她更适合推荐这款车了。满腔热情，娴熟的车技，以及比整个疯狂汽车秀团队都更好看的形象，这些都完美地集于她一身。现在我唯一感兴趣的就是她的长期搭档纳奥米·坎贝尔 (Naomi Campbell) 是否像传言说的那样难对付……

法拉利官方杂志：尼克，我必须告诉你，这次访谈一开始，朱迪就争着要坐你的玛莎拉蒂Birdcage赛车。

尼克·梅森：而且我想告诉你，尼克很聪明地回绝了她的请求。

朱迪·基德：非常聪明。

尼克·梅森：你是什么时候开始迷上赛车运动的？



朱迪·基德：在参加疯狂汽车秀节目之后，我参加了玛莎拉蒂Trofeo系列车赛。在那之前我没有任何经验。我获得了意大利的赛车执照，并在摩德纳租了一个场地。后来我在Fiorano赛道上接受训练，伊凡·凯佩尔利 (Ivan Capelli, 前法拉利车队F1车手) 向我传授了赛车秘诀。当时我并没有完全体会Fiorano赛道的奥秘，但现在我终于认识到自己有多么幸运。我在那里度过了好几天。那是一条狭窄而复杂的赛道，不过我最终到达了终点。我记得自己还在意大利做了体检，包括EEG（一种检测癫痫症的测试）。你需要戴上一顶20世纪50年代风格的泳帽，上面插有一个个电极。

尼克·梅森：很可能事实上根本没连接任何东西。

朱迪·基德：然后他们把你推进一间黑屋子，用闪光灯对你进行“轰炸”，你仿佛置身于狂欢舞会之中。

法拉利官方杂志：你必须通过所有这些程序，才能最终获得赛车执照？

朱迪·基德：是的！在意大利要成为一名赛车手并不容易。于是在那之后，我参加了一场一次性的车赛，那是我的第一次赛车体验。玛莎拉蒂Trofeo比赛是蒙扎法拉利全球总决赛的一部分。当时，迈克尔·舒马赫 (Michael Schumacher) 刚刚赢得世界冠军，而法拉利赢得了制造商冠军的头衔，所以现场有数千名法拉利车迷。毫无压力。

尼克·梅森：你在蒙扎有没有获得什么

指导？

朱迪·基德：没有。一开始就面临艰巨的挑战，与其他25辆赛车竞技，全部都是男车手，其中有许多是职业车手。我坐在起跑线上想：“糟了，是在信号灯灭的时候还是亮的时候出发？真令人恐惧。我们都挤进了第一个弯道，又从另一边挤了出来。我发挥得还不错。我没有垫底……我爱蒙扎。这是我最爱的赛道。在这里可以开得非常快。我不喜欢特别有技术性的赛道。

法拉利官方杂志：许多赛车教练说女学员比男学员学得更好，因为她们更善于倾听。

朱迪·基德：是的，而且她们也不那么争强好胜。重要的是流畅性，而不仅仅是右脚的力度，疯狂汽车秀节目中出现的许多名人都只有后者。他们一心想开得越快越好，而事实上那并不是最好的制胜方法。我只跑了三圈。在那之前，我从没有上过赛道。我只是拿到了我的赛车执照而已。

尼克·梅森：根据我有限的教练经验，女性的确更善于倾听。这一点在驾驶直升机方面更加明显。女性可以成为优秀的飞行员。男性总是担心没有操作正确，所以他们过度地控制飞机。这一点在赛车或卡丁车运动方面也是一样的。不过，女性有着太过丰富的想象力，所以再继续深入下去之后，她们就会心想：“这简直太愚蠢了！”我再也不干了。

朱迪·基德：[大笑] 完全没错。不过，我是例外。

尼克·梅森：不过你真的很有天赋。你从事

了很久的骑术运动，这对你驾驶赛车是否有帮助？

朱迪·基德：两个字——平衡。我能够了解赛车的平衡。有一个叫Rob Wilson的牛人给我上过课，他向我解释了重心转移的概念，令我受益匪浅——我由此学会了如何驾驭赛车，何时使用刹车等等。我想我的车技一定得益于骑术、障碍赛和花式骑术。你的双手和食指培养出了感觉。我从来都不是这样的车手[做出紧握方向盘的样子]，我从来都是轻握方向盘的。骑马的关键在于与马的嘴巴交流。滑雪也有帮助。

法拉利官方杂志：你小时候对车感兴趣吗？

朱迪·基德：不，一点也不。我起初只是参加Gumball拉力赛。然后我参观了Joe Macari的车库……

尼克·梅森：[大笑] 他专门给很多人惹麻烦！

朱迪·基德：没错。然后，我在那里看到了250 California Spider，那是我第一次亲眼看见赛车。它是我人生中见过的最美妙的东西。如果你看过我为这部车拍的影片，你就会知道，其实我对Cali Spider有一种很奇特的感情，那是一种真情流露。不过只是一辆车，忘了它吧，可是……它令人惊艳，它充满魔力，我无法真正用言语来形容它。从拍摄影片到最近一次的拍卖会，这款车的身价已经从800万英镑 [1200万美元] 升至1200万英镑 [1800万美元]。

法拉利官方杂志：这款250 California源自



Baillon系列, 在一间车库中被发现, 立即成为世界各地媒体的头条。尼克, 你觉得是应该修复老车还是保留车的原貌?

尼克·梅森: 这是一个一直在激烈讨论的问题。法拉利经典部门当然也参与了这个问题的讨论。这是一个非常具有挑战性的领域, 因为如果你过分修复一辆老车, 你就可能会破坏掉它的历史。其实我认为“鉴定书”同样重要, 它证实了车的历史。朱迪·基德: 长久以来, 人们都希望拥有崭新的赛车, 但现如今, 他们希望得到一辆有故事、有来历的车。我们节目中曾有一辆车刻意采用了会腐蚀的有机颜料, 使其呈现出一种仿旧的美感。我喜欢有故事的车, 但我猜想, 如果这样的车散架了……

法拉利官方杂志: 你驾驶California Spider时是什么感觉?

朱迪·基德: 哦, 因为我深爱这款车, 那种感觉真的很奇怪。哪怕她跑起来像只猪, 也不会影响我对她的感情。不过当然, 她是精美绝伦的——她动力强劲, 轰鸣声很棒, V12发动机令人惊叹。驾驶起来轻松自如。我觉得她的车况比过去还要好。人们都说, 见面不如闻名, 英雄还是不见为好……

尼克·梅森: 250车系的操作极其人性化。这是它的一大特色。

朱迪·基德: 是的, 你可以在平时开着这款车去上班, 然后在周末去参加比赛。它们是令人赞叹的赛车, 但同时……操作非常简单。在主持经典老车秀节目之后, 我完

全沉浸在经典老车这一主题之中, 我很喜欢这个主题, 因为它向所有人展现了一个神奇的世界。

法拉利官方杂志: 你认为经典老车的世界在发生变化吗? 我不由自主地认为, 年轻人正在对经典老车越来越感兴趣。不过也有可能是我变老了。

朱迪·基德: 没错, 我认为这个领域的确在变化。现在我们周围有更多的经典老车, 它们每天都在被人们驾驶。当然, 他们也可以成为投资对象。比起公寓或别的什么, 我更愿意买一辆经典老车。它们精美而独特。现在有太多毫无灵魂的现代汽车, 能为你做任何事。我们失去了驾驶的艺术。而当你驾驶一辆经典老车, 里面甚至没有安全带, 你必须保持警觉。我曾开过一些这样的老车, 感觉那才是真正的驾驶。

尼克·梅森: 你说你驾驶过Bugatti赛车?

朱迪·基德: 是的, 是在蒙特赫里(Monlhéry)的倾斜赛道上驾驶Type 35 C。

尼克·梅森: 说到女性从事赛车运动, 这在布加迪有很著名的历史。那个时代有许多速度极快的女车手, 比如Elizabeth Junek和Hellé Nice。

朱迪·基德: 我觉得当时的男性对女性有不同的看法。现在当一名女车手更难了。现在甚至存在更多的性别歧视——我就遭遇到很多这样的情况。开始还好, 但当有些车手不再能赶超我时, 情况就真的变艰难了。据我的经验, 赛车运动比任何其他体育运动都更容易发生性别歧视。

尼克·梅森: 我觉得俱乐部比赛也是如此。我的两个女儿都是赛车手, 她们说男车手们的确担心他们被女车手超越。有一个男车手对她们当中的其中一个说: “谢天谢地, 我赢了你, 因为我的队友说, 如果我输了, 就必须在装备区穿一整天的粉色短裙。”

法拉利官方杂志: 你有没有很崇拜的赛车手?

朱迪·基德: 埃尔顿 [森纳] (Ayrton Senna)。他是独一无二的。他做的每一件事都是独一无二的。而且他有着独特的魅力。一个了不起的人物。尼克, 你最喜欢谁?

尼克·梅森: 埃尔顿。在他面前, 你会总觉得这个人真正的不同寻常。不过我也很喜欢斯特林 [莫斯] (Stirling Moss)……因为他会让你想起过去那个年代, 那时赛车只是一项运动, 而不是一项产业。

朱迪·基德: 哦, 斯特林, 他很可爱。在我参加1000英里耐力赛的前一周, 我曾和他一起参加摩纳哥历史大奖赛。所以我会问他说: “斯特林, 您有什么建议吗?” 如果你需要有人指点, 那个人一定是斯特林·莫斯先生, 对吗? 他在1955年夺冠那次开得非常非常快 [莫斯驾驶一辆Mercedes 300 SLR以10小时7分钟的记录夺得了1000英里耐力赛的冠军], 而且此前他一直在其他地方参加比赛, 所以没有时间真正做准备。我想他也是唯一一个在这项比赛中夺冠的英国人。他绝对是一个传奇人物。

法拉利官方杂志: 你觉得1000英里耐力赛





怎么样？

朱迪·基德：我很喜欢。很喜欢。这的确加深了我对经典老车的喜爱。你开得非常快，在开放的公路上驾驶，因此需要应对很多变数。随时会有突发情况。你在挑战赛车和自己的极限，因此需要高度的专注。我没有想到这会如此艰难。你很早就出发了，要坚持到很晚，当中并没有多少睡眠时间。

尼克·梅森：我的父亲曾在1953年驾驶一辆法拉利212 Inter参加这项比赛。他带了一个Shell胶片记录仪，建议他们用一辆摄像车拍摄比赛的整个过程。恩佐·法拉利为他安排了这件事，办理了执照等各项手续。我会带一份影片的副本给你。拍摄的画面现在被收录在好几本书中。我曾驾驶Alfa Romeo 8C和1750 Alfa参加1000英里耐力赛。你真的应该去参加卡莱拉泛美公路赛。现在它已经成为一项竞赛。

法拉利官方杂志：朱迪，我们现在能谈一谈你的法拉利550 Maranello吗？

朱迪·基德：必须得谈吗？这太痛苦了。共有十辆样车以破世界车速记录的赛车为原型制作而成，它就是其中之一。所以它装有防滚架，较大的油箱，并加装了辅助设备。她很可爱。我们都叫她“祖母”……当时我收藏的超级跑车都非常雷人。美好的旧时光。那个时候我需要收藏一些V12跑车。我从一个对汽车漠不关心的人变成了一个汽车迷。[停顿] 我绝不该卖掉那辆550。

尼克·梅森：[感伤地] 谈论那些我们不该割

舍的东西会让我们纠结很长时间。

朱迪·基德：我喜爱“长鼻子”的法拉利。所以我对Cali Spider情有独钟。前置V12 Berlinetta很适合我。不过现在，我是一个全心全意爱着经典老车的女孩。法拉利车都是巅峰之作。它们是无与伦比的，而且永远如此。■

102→109

运动的艺术

250 Testa Rossa是法拉利出产的最伟大的跑车。20部极具诱惑力的此款跑车首次齐聚一处，共同参加在卵石海滩 (Pebble Beach) 举办的特殊庆祝活动。

阿米莉亚岛 (Amelia)、Rétromobile、古德伍德 (Goodwood) “速度与复兴赛车节” 几项赛车盛事对老爷车车迷有着致命的诱惑，它们真的能让方圆数英里的空气中都弥漫着橡胶轮胎和机油受热所发出的醉人气息。

还有卵石海滩。这里空气中的辛烷值也很高，只是略稀薄些。如果你赞同马克吐温那句名言“高尔夫是一项能毁了你心情的散步运动”，那么卵石海滩闻名于世的绿地便失去了意义。这里迷人的街景只是擦肩而过，我们无需逗留太久。最重要的在最后面。

卵石海滩汽车巡展 (Pebble Beach Concours d'Elegance) 是汽车界的一次饕餮盛

宴。在这一周之内直到周日的决赛，你会看到许多汽车，以及更普通的交通工具混杂其间，而它们的存在其实无足轻重。如果你保持旁观者心态，那么相信我，你无法领略其中的精髓。

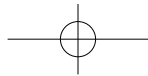
这里是美国，因此，这项盛会将参观者置身于足以令Gatsby汗颜的汽车极品之中——不仅有Duesenberg、Packard和Delage，还有像LaSalle和Ruxton这类更鲜为人知的经典品牌。在最近一次卵石车展上，有两部车令我深深着迷：一辆是1937年的布加迪Type 57 Atalante，该车荣获了1976年的最佳展示奖；另一辆是1938年的Talbot-Lago T23，出自Figoni和Falaschi两位大师之手，拥有“泪滴般”的车身。两部车的拥有者是一位定居在迈阿密的法国人Paul Bloch，他的藏品还包括一辆法拉利250 GT California Spider。这些车工艺精湛，且极为罕见，很难想象有什么能够遮掩住它们的锋芒。

但这正是卵石车展最了不起的本事。有时候，这项重要赛事单纯依靠数量，也能创造出巨大的惊喜。它给我们带来了法拉利。法拉利250 Testa Rossa一共只生产了34辆，但卵石海滩车展对这款老爷车却拥有着如此强大的磁力，去年夏天，多达20辆此款跑车齐聚在这里。“印地安那波利斯500英里赛”冠军Dario Franchitti指着车展上那些惊艳的豪车，对我说：

“不用在意这些车，你有没有在通道末端看到Testa Rossa？”

Franchitti了解他的车，而且他还拥有好





几部法拉利。除了GTO，上世纪50年代的Testa Rossa是目前最受尊崇的法拉利分支车型。一个原因就是稀有，其他原因还包括特立独行和近乎雕刻般的极致外形。必须一提的是，每款车的外形都是不同的。然而，Testa Rossa在世界跑车大赛中所取得的成功在于，一段时期之内，无论是魅力、声誉，还是007电影式的比赛场地，它都能与F1赛事相抗衡，这确保了其在赛车名流堂中的地位。

2014年，这些跑车为卵石海滩的草坪增添了异彩。其中一辆车的底盘号码为0728TR。Phil Hill和Olivier Gendebien驾驶这辆车，在1958年夺得勒芒耐力赛总冠军。随后，Mike Hawthorn和Wolfgang von Trips又驾驶它，在当年的Targa Florio大赛中夺得第三名（Michael Kadoorie爵士在2012年收购了这辆车，成为它现今的主人）。底盘号码为0704TR的是唯一一辆未被修复的Testa Rossa；作为早期开发的车型，它也是1957年法拉利在勒芒登记参赛的第一辆Testa Rossa，车手是Olivier Gendebien和Maurice Trintignant。之后，Phil Hill和Peter Collins驾驶其参加了赛百灵12小时耐力赛。去年，这辆车在英国以2400万英镑的价格售出，这得益于其令人赞叹的原始车况。

底盘号为0792TR的一辆250 TRI/61 Fantuzzi Spider现在的拥有者是曾蝉联过赛百灵大赛桂冠的Ralph Lauren，它是细节（并不是那么得细）改进的一个最好例证，正是这些改进成就了法拉利在那个伟大时代的辉煌。

面对上世纪50年代法拉利赛车迷宫般的细节，即使是专家也可能犯错。无论如何，那是他们那个时代的产品。我们都知，赛车运动两个最黑暗的日子接踵而至。1955年勒芒耐力赛发生惨剧，Pierre Levegh驾驶的梅赛德斯冲进人群，造成他本人和83名观众丧生。两年后，在当年的1000英里耐力赛中，Alfonso de Portago驾驶法拉利335 S，行驶到Guidizzolo附近，轮胎发生爆裂，夺去了他的生命。9名观众也为之丧生，这让赛车运动站到了公众情绪的对立面，这种情绪甚至蔓延到意大利当局。梵蒂冈官方报纸《L'Osservatore Romano》对恩佐·法拉利的个人道德进行了公开指责。

法拉利赢得了当年的世界跑车大赛，这是他们的第四个冠军头衔，是由Peter Collins和Phil Hill在加拉加斯取得的。然而，此项运动的管理机构开始更加注重赛车的安全性，这促使法拉利开始重新思考他们惯用的做法。335 S一直由强大的390马力和4.0升V12发动机提供动力。法拉利猜测，新规定将要求减小发动机的体积和动力。

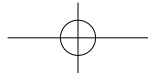
工作从3.0升V12发动机开始，在250 GT成熟的机械部件基础上进行了改进，设计了不同的汽缸（漆成显眼的红色）、全新连杆、高压压缩比活塞，以及6个韦伯双腔化油器。它在每分钟7200转时的输出功率整整是300马力，提供了每吨377马力的功率/重量比。然而在其他方面，Testa Rossa的技术参数几乎没有太多亮点：早期车型采用的是活动式后轴，而且在竞争对手采用

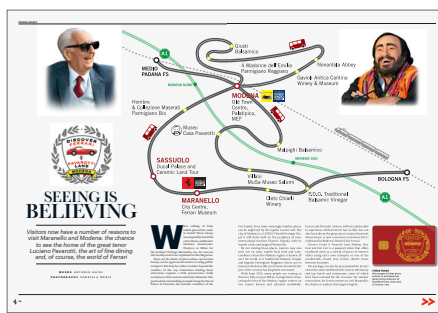
碟式刹车之时还在沿用鼓式刹车。升级改造很快就要到来。

这辆最早的原型车底盘号为0666TR，首次亮相于1957年Nürburgring 1000公里耐力赛。第十名的成绩表明还有更多的工作要做。旁边那辆车的底盘号为704TR。尽管在那个年代，对汽车美学的要求并不高，但这部250 Testa Rossa出自著名的汽车设计大师Sergio Scaglietti之手。他常说，这是他的挚爱。没人对这一评价表示质疑。当时，Scaglietti和他的助手并不是盲目复制技术图纸，而是在金属线框上打造车身铝材。（这意味着，即使在空气动力构造上不做特殊的改动，也没有两辆车是完全相同的，这极大增加了其日后的价值）。

这些早期的Testa Rossa因“浮桥式”车身而著称，这种功能性设计目的是将冷空气汇集到前制动器。Scaglietti表示：“这一造型的灵感来自于F1，F1赛车的两侧都有流线型的外壳……我们采用类似的思路设计车身，将冷空气引向制动器，从而起到冷却作用。在很多方面看，法拉利250 Testa Rossa都是一辆带翼子板的F1赛车。那时候看起来不错，现在看起来更漂亮，但由于缺乏高速稳定性，最终促使法拉利废弃了这种浮桥式设计而采用封闭式车身。

1958年是Testa Rossa最具有历史意义的一年。这些车厂赛车经过迅速的升级换代，具有了更实用的封闭式车身和更复杂的De Dion后部悬挂，从而夺得了那年锦标赛六项赛事中四项的冠军。以下人物和





赛事赫赫有名: Collins和Hill取得了布宜诺斯艾利斯和赛百灵大赛的胜利, Musso和Gendebien取得了Targa Florio大赛的胜利。

然而, 最值得一提的是, Hill和Gendebien赢得了勒芒耐力赛的桂冠。(Stirling Moss、Jack Brabham和Tony Brooks在Nürburgring和Goodwood击败阿斯顿·马丁的DBR1和DB3S而夺冠。这一英国品牌与Testa Rossa身价相当, 目前也拥有着众多价值不菲的跑车。)

第二年, 宾尼法利纳 (Pininfarina) 重新改进了Testa Rossa的车身设计, 并将建造工作交给了另一位金属加工巨匠Fantuzzi。这次, 阿斯顿·马丁胜出, 法拉利仅取得了赛百灵赛事的胜利。

1960年, 各项冠军殊荣再度回归。而且, Gendebien和Paul Frère驾驶这款车, 在La Sarthe赛道创造了又一个辉煌的战绩。有趣的是, 1960年, 法拉利取得了与德国新贵保时捷相同的积分, 并凭借第三名成绩的加分赢得了世人赞誉。谁能想到, 在法拉利正要实施战略收缩, 转而专注F1赛事之时, 保时捷却逐渐开始称霸世界跑车赛场。

Hill和Gendebien在1961年折桂, 帮助法拉利领先玛莎拉蒂, 获得车队冠军。在接下来的赛季, 为适应一些规则上的变化, Testa Rossa变身为330 TRI/LM, 在允许范围内提升了发动机的性能, 并引入一个“实验”级别。在法拉利最关注的勒芒赛事上, Hill和Gendebien如愿取得了又

一次胜利。底盘号0808是法拉利生产的最后一辆Testa Rossa; 特别之处在于, 它是唯一一辆使用4.0升V12发动机的Testa Rossa, 同时又是最后一辆在La Sarthe夺得总冠军的前置发动机汽车。这款特殊的跑车不仅代表了法拉利Testa Rossa传奇的结束, 也代表了整整一代赛车选手的最终谢幕。

为了创造Testa Rossa的神话, Phil Hill做出的贡献最大, 那么, 用他的话做为本文的结束, 再好不过了。他在20年后告诉

《公路与赛道 (Road & Track)》杂志: “虽然这部330在设计上有几分粗犷, 但驾驶起来可不是那么一回事儿。而且, 它的速度真的很快。有了它, 我才能够打破Mike Hawthorn保持的勒芒单圈记录……” ■

110→117

眼见为实

现在去马拉内罗和摩德纳的游客不可错过的几个景点: 有机会参观伟大的男高音歌唱家卢西亚诺·帕瓦罗蒂的家、精致的美食艺术、当然还有法拉利的神奇世界。

撰文: Antonio Ghini

摄影: Gabriela Noris

当人们谈到意大利时, 头脑中最先想到的地方有哪些呢? 是美轮美奂无与伦比的威尼斯和罗马? 还是辉煌华丽的文艺复兴之

都佛罗伦斯, 亦或是时尚之都米兰? 又或许是马拉内罗, 至于个中缘由, 会阅读这本杂志的人必然心知肚明。在意大利, 人们只需步行或乘坐公共交通便可欣赏这些绝世美景。但在这些城邦之外, 意大利的美丽传说仍在延续。有时, 要找到这些独特的景点是需要稍许毅力的。可惜的是, 与那些著名景点相比, 这些地方往往鲜为人知。典型的例子就是位于萨索洛的公爵宫, 这座美妙绝伦的宫殿曾经是埃斯特家族的夏宫。甚至是一些较为知名的景点有时也会被旅游路线忽略。摩德纳城被联合国教科文组织认定为世界文化遗产, 尽管如此, 到此地旅游的游客人数却还是寥寥无几, 拥有壮丽城堡的维格诺拉, 以及拥有奇妙魅力的诺南托拉也同病相怜。游客在错过这些美妙景点的同时, 也就错过了品尝当地美食与美酒的机会。产于摩德纳地区的蓝布鲁斯科葡萄酒享誉全球, 摩德纳的传统香醋和帕玛森干酪也同样知名, 该地区生产的香肠更是口感美妙, 驰名已久。

意大利2015年米兰世界博览会, 定会吸引大批游客到意大利游玩。摩德纳地区的展示项目重点突出两个享誉全球的名字: 法拉利和帕瓦罗蒂。游客不仅可以全面感受法拉利的气息, 而且还可以深入了解伟大的男高音歌唱家卢西亚诺·帕瓦罗蒂, 他的故居现已改造成一座博物馆, 而恩佐·法拉利博物馆则举办了纪念帕瓦罗蒂特展。探索法拉利和帕瓦罗蒂的奇妙之境: 摩德纳是一座细品美食与极速跑车之都, 在这里, 游客可以欣赏趣味各异的不



同景点，他们可以选择自驾游或者是往返于景点之间的舒适的全新班车，这种班车的往返时间为一小时，十分便捷。法拉利顾客更是可以享受私人定制行程，参观法拉利工厂，并出入法拉利独家供应的顶级饭店与旅馆。法拉利顾客必须到马拉内罗一游的另一个原因：他们将有机会探索这块奇妙之境。

摩德纳

埃斯特公爵家族统治了这座城市250年之久，摩德纳是一座典型的小巧而又高贵的意大利城市：公爵宫、罗马大教堂及其知名的Ghirlandina钟楼、坐落于著名的大广场上的市政厅、竖立着贝尔尼尼为弗朗斯西科·埃斯特一世制作的半身像的埃斯特画廊以及奢华的埃斯特图书馆。徜徉于摩德纳的街巷，你既可以享受现代时尚与美食，也可以领略古老市场、传统小店以及餐厅的独特风味。在这些历史悠久的餐厅中，最知名的是哪一家呢？那就是米其林三星大厨Massimo Bottura开设的La Franciscana。

摩德纳，卢西亚诺·帕瓦罗蒂博物馆之家

帕瓦罗蒂的妻子尼科莱塔（照片右上方）重现他的传奇人生，在他们与女儿一家三口共同居住的乡间别墅，用帕瓦罗蒂的遗物、生前使用过的文件和相关影片，追忆她心爱的丈夫。游客可以选择在这栋别墅的餐厅或花园用餐，同时伴有帕瓦罗蒂基金所支持的学校培养出来的歌唱家们

的表演。这些专业歌唱家让游客有机会亲耳聆听艺术大师的高超歌技。

摩德纳，恩佐·法拉利博物馆和引擎博物馆

位于恩佐·法拉利出生地的这座博物馆拥有全新的跑车展览空间，伴随着视频和录音中帕瓦罗蒂美妙无比的嗓音。汽车博物馆展出了法拉利历史上配备经典引擎的各款跑车，其中历史最悠久的要属20世纪50年代法拉利为F1赛事制造的配有双汽缸引擎的Lampredi跑车。

这座博物馆位于恩佐·法拉利的父亲曾工作过的工坊所在地，它最为引人注目的地方是配有完整内部运作理论解释的分解版LaFerrari Hy-KERS引擎。展览主体为法拉利各款经典跑车，讲述了法拉利超级跑车的悠久历史，其中包括帕瓦罗蒂的爱车玛莎拉蒂Sebring，以及20世纪30年代出产的阿尔法·罗密欧跑车。展览空间播放的影片讲述了帕瓦罗蒂与恩佐·法拉利的友谊故事，以及恩佐·法拉利成就丰硕的生平故事。

LESIGNANA，4座摩德纳奶酪工厂

这座美丽的奶酪工厂每天都生产帕玛森干酪，将奶酪制造商的古老知识与现代化严谨制作工艺以及严格的卫生操作完美融合。游客可以参观整个生产流程，其终点为发酵室，工作人员不间断地检查每一个拥有独家证书的奶酪圈，以确保最终产品的优良品质。用刀切开奶酪时，空气中

弥漫着纯正的帕玛森干酪的浓香。此处还设有干酪店，受到美食诱惑的游客可以就地购买。

摩德纳，ACETAIA GIUSTI

Giusti是摩德纳地区历史最悠久且最为知名的传统黑葡萄醋生厂商中。游客可以了解这个家族企业如何通过构建一个获奖品牌，使香醋这种主要在当地市场销售的产品日益繁荣。除了传统的小瓶香醋，游客还可以参观更为古老的装在古典酒瓶中的香醋。这个展览可以使游客了解浓缩葡萄浆是如何转变成黑葡萄醋这种特殊产品的。现场提供香醋品尝和购买。

摩德纳HOMBRE有机农场

该农场为帕尼尼家族所有，因其收藏的各款足球贴纸而享誉全球，Azienda Hombre这座有机农场允许游客参观饲养在开放式围栏中的优良家畜群，同时还可以欣赏其收藏的玛莎拉蒂汽车和跑车。这一系列跑车当初面临被拍卖的命运，这无疑会使这一完整的系列被拆分得四零八落，而帕尼尼家族设法将其全部买下，从而保持了这一系列的完整性。农场商店售卖优质有机帕玛森干酪和其他优质当地产品。

萨索洛

萨索洛以陶瓷产品享誉全球。它是世界陶瓷业中心，生产各种用于装饰或建筑的陶瓷产品。由于陶瓷产品种类繁多、质量上乘、技术新颖，现在已经可以生产出在几



年前完全不可想象的瓷砖产品。除陶瓷之外，萨索洛还拥有其他景点：历史悠久的市中心不仅保留了传统的艾米利亚风格，而且还是公爵宫所在地，这座宫殿是埃斯特公爵的夏宫，完美地沿袭了17世纪贵族宫殿的辉煌与华丽。宫殿内部不仅装饰有壁画，还装饰着许多古典与现代艺术作品。

马拉内罗

法拉利在马拉内罗这座意大利小城占有极重要的地位，它的重要性甚至使当地的一些景点都相形见绌。为了表示马拉内罗对法拉利的成功产生的影响，位于市中心的恩佐·法拉利大礼堂（每当法拉利车队赢得比赛时，教堂都会敲响铃声以示庆祝）举办展览，记录了这个1947年时还是个小型农业城镇的地区的历史，而那一年也正好是第一辆法拉利汽车生产制造的年份。从大广场漫步到博物馆的途中，会经过全新的杰斯蒂奥赛车部（Gestione Sportiva）大楼，沿着工厂继续前进，就会看见风洞实验室和其他各种重要建筑物。穿过城堡、教堂和华丽的图书馆回到市中心，就可以在传统艺术和当地店铺间漫步徜徉。

摩德纳，卡斯特尔维屈罗， 克莱托·查理酒庄

酒庄坐落于大片艾米利亚乡间土地上，它的历史可以追溯到1860年，以生产蓝布鲁斯科葡萄酒而闻名。这个酒庄采用历史悠久的传统酿造方法，同时引进了现代化的

控温不锈钢箱进行发酵。这是酒庄的拥有者查理出于质量控制的目的，长期以来始终坚持的特殊要求。游客可以在淳朴的游览区域内尽情呼吸传统酿造技艺所生产的葡萄酒气息，同时欣赏其间展览的一系列优质葡萄酒。这里的长桌上摆放着美味的当地食物，搭配美酒，更显得美妙无比。

马拉内罗，法拉利博物馆

从没有哪个地方同时出现过如此多罕见的F1赛车——从1955年产的Supersqualo到最新车款，应有尽有。法拉利：不容错过的天赋与秘密。每个展区都展示着法拉利历史上的重要时刻，使参观者了解法拉利车队的发展历程。皮耶罗·法拉利解释了为什么他父亲始终不愿意制造小型车，罗伊·拜恩揭示了迈克尔·舒马赫的赛车秘密，保罗·宾尼法利纳则解释了法拉利赛车与普通车款之间的相互影响。同时，莫罗·福尔杰里展示了几乎不为人知的法拉利4x4，约翰·巴纳德详细阐述了F1赛车排档的转变之源，弗拉维奥·曼佐尼则展示了来自设计部的原型。最后，乔盖托·乔治亚罗展示了他最为机密的两款法拉利原型，宾尼法利纳的长期设计总监莱昂纳多·菲奥拉万蒂展望了赛车的未来。

诺南托拉，格维雅尼酒庄， 红酒商店与博物馆

所有热爱汽车以及法拉利的人都熟知起泡泡酒的大名。格维雅尼家族出产绝佳的蓝布鲁斯科红酒，在吉斯·维伦纽夫时

期曾经是法拉利的赞助商——这种赞助关系不但基于商业利益，更基于激情。在各大起泡酒品牌中，最知名的就是格维雅尼。格维雅尼酒庄拥有一个充满学术氛围的博物馆，用于展览农业文化与葡萄酒文化。除此之外，这个酒庄之所以无与伦比，还在于其入口处陈列着的汽车和奖杯，比如维伦纽夫与乔迪·斯科特于1980年驾驶312 T5获得的奖杯，以及埃尔顿·塞纳于1994年在伊莫拉赛道发生事故时驾驶的那款Williams FW16赛车。红酒商店商品种类丰富，为选购纪念品的游客提供了多重选择。

穆萨——卡斯泰尔诺沃兰戈内， 维兰尼博物馆

维兰尼（Villani）是顶级香肠生产商。维兰尼的其中一座工厂就坐落在卡斯泰尔诺沃兰戈内市的中心广场上，上面竖立着一座猪的铜像，用于纪念它们作为该地区最受欢迎的香肠原材料所作出的贡献。这座博物馆展览着选用一级优质原材料制成的各种香肠，散发出令人难以忘怀的当地风味。除了猪臀火腿（*culatello*）之外，游客还可以品尝一种低脂熏香肠（*mortadella*）（根据维兰尼的来源地命名为博洛尼亚），更不用说各种著名的意大利萨拉米香肠和库巴式风干火腿（*coppa*，风干猪肩肉）。除此之外，博物馆还展览着这些当地美食的历史，游客可以在商店购买到大多数展览商品。





摩德纳, ACETAIA MALPIGHI

现代艺术方法呈现出对现代制醋艺术的完美阐释。Acetaia Malpighi家族酿造黑葡萄醋的历史已经传承了好几代,如今,家族的年轻后裔会带领游客参观多种不同的香醋。当然有贴着商标的传统瓶装香醋,但为了满足主厨们颇具冒险性的品味,他们还酿造出了各种不同口味的香醋。博物馆设计独特,设有宽敞的商店和品尝区,给予游客完全的参与感。

诺南托拉

诺南托拉拥有大量的高塔与大型修道院,它们是到诺南托拉旅游时不可错过的美妙景点。修道院收藏着4500多幅卷轴,有些卷轴上署着腓特烈·巴巴罗萨、卡诺萨的玛蒂尔达,甚至是查理曼大帝的签名。最近几年,这些建造于八世纪的罗马修道院建筑得到了扩张和修缮,它们曾见证了大量历史性事件的发生。虽然修道院在2012年的地震中遭到了损坏,但仍然不失为一个值得参观的景点。

斯皮拉波托, 传统黑葡萄醋和博物馆

在位于斯皮拉波托市中心的古老宫殿中,一群富有激情的人将摩德纳的传统黑葡萄醋保留了下来。在阁楼中发酵成熟的小瓶香醋中,包括意大利乃至世界知名的米其林三星大厨Massimo Bottura的定制香醋。这个家族不但管理着这座可爱的博物馆并负责保存历史文献,同时还进行年度盲品大会,根据每一种香醋的质量评出分

数。这是一项十分严肃的工作:完全的匿名性确保了生产商耐心的制造工艺可以得到应有的赞赏。同时,公会还为专业品鉴师组织课程并销售黑葡萄醋,虽然这种香醋的产量有限,但销售成绩绝佳。

小结

欣享之旅,专门为意大利2015年米兰世界博览会设计,但对公众开放

开放期为五月至十月

自己开车,或者乘坐往返于博洛尼亚市与勒佐·艾米利亚市的高速车站之间的“探索号”特别班车

班车共有15个站点,囊括了所有景点

参加游览的游客需要购买“探索法拉利与帕瓦罗蒂之境门票”,该票48小时内有效

如欲获取更多信息,请访问www.visitdiscover.ferrariandpavarottiland.it或拨打+39 059 6138089 ■

130→135

薪火相传

法拉利的学徒项目大获成功,将法拉利公司的传奇性专业知识传承给新一代年轻人。

撰文: Matthew Barker

摄影: Jude Edginton

激情——您将在这本杂志中多次看到这个词。这个词是法拉利的核心,贯穿着法拉利公司框架中的每个部分,无论是F1还

是工厂车间,无论是公司总监还是品牌经销商,都秉持着这一理念。法拉利公司在招聘新员工时也期待他们具有这种激情。

尤其是在培养年轻人这一方面,这始终是“跃马”精神中必不可少的一部分。法拉利北欧分公司(FNE)的学徒项目已经有五年的历史了,这一项目为汽车行业和其他行业的类似项目树立了新的标准。

法拉利技术服务部主管Luigino“Gigi”Barp是该项目整体运作的监督负责人。Barp解释说,“我们以能力和性格为标准挑选人才。我们可以传授给他们一些特定的理念,但他们首先必须要有激情。”这个项目在英国实施,得到了英国政府的支持,项目遵循严格的选拔标准,包括前期能力测试和之后的一系列面试。合格的候选人(挑选比例约为千分之几)开始进行为期三年的学徒期,在此期间,他们会接受诊断学、机械设备和电子学培训,同时也会参与到正在进行的法拉利项目中。

每推出一个新款和每进行一次技术创新之后,都会对进行相应的技能更新,首先是网络课程,然后是程度更深的实践指导,涵盖每一个车款的生产、技术准备和电子学。犹如Barp所说,让学员和工厂建立深厚的联系是十分重要的。“我希望马拉内罗的工作人员和全世界所有法拉利的工作人员之间可以建立起一种紧密的联系。和同事建立良好的关系时十分重要的。同事不应该仅仅是电话那端徒有声音的陌生人。

而应该是更为熟悉与亲密的人。”尤为重要的是，导师和辅导员都是前任和现任的法拉利技术人员。这其中存在着一种传承感，一种两代人之间薪火相传的使命感。Barp说，“将自身的专业知识传递给其他人，是法拉利公司的传统。法拉利向来如此。这意味着你不仅传授技术方面的知识，也同时传递这法拉利的灵魂。如果你没有法拉利的灵魂，就会成为一个单纯的机器。如果你对汽车没有热情，那你就无法专心钻研相关技能与知识。这在法拉利是绝不可能出现的情况。而且，如果你对自己的工作没有热情，那你就不能将这种激情传递给客户。”今年，学徒项目将进行扩张，将更早以前的车款也纳入其中。“项目的目的在于为历史注入新鲜血液。在技术方面，我们保持着超一流的领先地位。但是这些全新的课程是为那些永恒而经典的车款设计的。如果你想要研究特斯拉罗萨 (Testarossa) 或288 GTO，那么这就是你应该选择的课程。”Barp指出，法拉利的员工流动率已经大幅下降。人们之所以选择在法拉利工作，是因为他们有强烈的愿望，也因为他们热爱自己的工作。

“如你所知，在法拉利，每个人都是独特的一员。而且，如果你没有激情，根本无法在法拉利工作。”

我们和一批最近刚完成该项目课程的学徒交谈，在他们身上很容易发现Barp所指出的态度和激情、以及对法拉利的辉煌过往和全球声誉的归属感和认同感。这些学徒都来自英国，并在英国受训，他们背景各异，但都聪明、乐观、自信。换句话说，

他们简直是为法拉利而生。22岁的Jack Twohey于2014年完成了项目课程，如今在马拉内罗的艾格汉姆经销店担任技术人员，这是英国首家法拉利经销店，其历史可以追溯到1960年。“我至今为止所学到的最重要的东西是什么？我觉得可能是这份工作所需要的职业道德和职业态度。刚来到车间时，你才18岁，你连其他人的名字都不知道，但每个人都十分友善。回想起来，每次当我寻求他人的帮助时，都得到了积极的回应。”21岁的Georgina Slack在位于利兹的JCT600 Brooklands法拉利专营店担任技术人员。在一个被男性主导的世界里，作为一位女性工作人员，是否十分艰难呢？“你可能会觉得你需要证明自己，但我喜欢这种挑战，喜欢不断激励自己。所以这其实根本不成问题。我是团队的一员。你永远都不应畏惧新的挑战。当我接到第一个离合器维修任务时，感到非常气馁，但你必须坚持下去。然后当你看着汽车驶离时就会默默对自己说，‘是我让它跑起来的。’回家之后可以与母亲分享这种喜悦……”年轻的技术人员负责研究最新车款，在这个过程中，总是有一个导师为他们提供支持。23岁的Amdadul Islam是HR Owen公司皇家花园的技术人员，他说：“在法拉利工作就像身处一个大家庭一样。我们到工厂去，工厂的工作人员非常友好。这里与意大利相距甚遥，但当你去意大利时，你会意识到我们是一体的。”Amdadul花了一上午利落地拆卸了一辆612 Scaglietti。从他的表现来看，我们丝毫感觉不到面对如此复杂的引擎让他

感到有丝毫为难。这份工作的内容就是完成这类任务并发现潜在的危险信号。“是的，你必须十分有耐心，但你在工作时仍然承受着一定的压力。你需要学会全神贯注于工作本身。”James Prior跟Amdadul一样，也在皇家花园工作，他对Amdadul的话表示同意。“马拉内罗的整体气氛平静沉稳。这是我首先察觉到的一点。在这里工作，数量并非主要指标。我们真正追求的是极致的完美。你需要有极其敏锐的观察力，因为顾客的眼睛是雪亮的，他们十分关注每一个细节。重点在于精湛的技能和方法。”21岁的Stuart Dunk也是艾格汉姆的技术人员之一。“某些公司的工作方式让人感到略显僵化。但在法拉利，你可以切实地体会到传承之感。同时，每一次推出新款车型，你都可以通过一门入门课程和其他深度课程对新车有所了解。课程始终在不断更新，所以你可以与最新的技术与时俱进。这是作为一名技术人员所必须具备的素质。同时你也需要年轻人才，尤其是精通新式电子设备的人才。“比如我父亲，他刚买了iPhone 5但却不知道该如何使用……”，21岁的Daniel Fergus说道，毕业之后，他选择了一条不同的道路，他没有成为一名技术人员，而是选择在皇家花园的车间控制部门工作。”我曾经是一名学徒，学习了所有的专业知识、技术知识，我知道技术人员的专业需求，也听得懂他们所谈的内容。我很容易就可以把相关专业转化到自己工作中。”那么，在法拉利工作对新一代年轻人来说到底意味着什么呢？Georgina微笑着。“用



一个词概括吗？一切。”Stuart说，“这不是单纯的工作。它意味着更多。而且我要说这也不仅仅是一种职业规划。这是一种生活方式。”对Amdadul来说，“这是一个梦想。”

Daniel笑着说，“我认识的人都很嫉妒我……”“简直让人难以置信。你知道自己正在为汽车行业最伟大的品牌工作。”Jack思考了一会儿。“我记得自己在晚上看着灯火通明的工厂想到，‘哇，这太独特了……’法拉利并不仅仅是一个品牌。它无疑是比品牌更为深刻的东西。”那么对James来说又如何呢？“所有人都可以通过后天努力学习知识。但唯独激情是与生俱来的。”Gigi Barp一定感到非常光荣。

若想了解更多关于如何申请法拉利北欧分公司学徒项目的相关信息，请浏览

ferrari-apprenticetraining.co.uk网站。

小结

法拉利学徒项目旨在培训学员，使他们了解最新的技术，并保持最高的客户服务水平。

为期三年的项目使学徒有机会在得到全职工作的同时，接受广泛的产品培训，最终获取正式资格。

完成学业之后，学徒会获得NVQ三级证书、IMI技术证书、高级学徒资格证书和关键核心技能证书，根据他们所选择的专业领域，证书将有所不同。■

136→143

天时、地利、人和

伟大的斯德哥尔摩

优美的现代内饰设计，饱含激情的品牌和文字，优雅的经典建筑——这仅仅是斯德哥尔摩展厅重新开业活动的一个缩影。热烈祝贺Autoropa经销商的杰出工作。

阿尔卑斯山女王

FF在由法拉利中欧举办的奥地利阿尔卑斯山冰面试驾活动中展示了它的非凡实力。至少45名现有客户和潜在客户参与了试驾，为帮助他们熟悉驾驶，公司还举办了冰面卡丁车赛。场面气氛异常热烈，以至于无人感到寒冷。

在柏林总会有更好的

柏林Riller & Schnauck新展厅开业，参加开业活动的宾客共有300名之多。剪彩之后，庆祝会司仪Messrs Schnauck、Bianchi和Leloup带领宾客参观了优雅的新建筑。

四国车迷欢聚一堂

瑞典、挪威、芬兰和丹麦四国的法拉利车主俱乐部主席们推出了一个有趣的创意，他们共同举办了一场盛大而成功的活动，为来自四国的法拉利车迷提供了一次欢聚一堂的机会。我们要向Henrik Berggren致意，是他最先想到了这个主意。

FISICO颁奖典礼

法拉利车队俱乐部举办了经典肥皂盒系列比赛，冠军在博洛尼亚车展上接受了吉安卡罗·费斯切拉 (Giancarlo Fisichella) 的颁奖。这些小型单座赛车手们的技术不断精进，追求以真本事取胜，他们的表现也越来越令人满意。

2015新年快乐！

历史悠久的荷兰经销商Kroymans与客户们一同迎接新年，如今这已越来越成为一种备受欢迎的传统。他们制定了接下来12个月的驾车和会议计划，并提供了美酒佳肴。

在布鲁塞尔梦想成真

位于根特郊外的蒙扎经销商自1977年以来一直是法拉利激情的代言者。在近期举办的布鲁塞尔梦想之车展上，售后团队庆祝法拉利公司在过去一年里再次取得卓越成绩，并向欣喜的参观者们展示California T和FF车款。图片展示了车展上的售后团队，车展于1月23至25日举办。

经典的黄色

法拉利赛车以黄色外观参加Francorchamps Garage比赛；Bianchi和Berger曾驾驶GTO赛车在1964年的环法大赛中夺冠，这款车的发动机罩采用了黄色条纹设计。为纪念这些令人惊叹的车型，Francorchamps专为此次活动打造了一款定制的F12berlinetta。主办方在梦想之车展结束后还为客户举办了庆祝派对。



两日海景观赏

位于滨海泰乌尔 (Théoule-sur-Mer) 美丽华酒店 (Hotel Miramar) 内的嘎纳法拉利经销商为一些最忠实的客户提供了试驾机会, 客户可以驾驶California T和F12berlinetta在美丽的公路上一路开往鄂斯特雷高地 (Esterel Massif)。这个精彩的活动计划, 受到了许多人的喜欢。

华贵尊享

就在嘎纳北面不远处, Al Gassan Motor经销商为California T选择了一处优美僻静的私家展厅。应邀参展的宾客们有机会在滨海公路上试驾这款新车——一个意外的惊喜。

攀登庇里牛斯山 (THE PYRENEES)

还有什么比庇里牛斯山上的积雪更能检验FF赛车的卓越性能和完美道路操控性呢? 经销商Modena Sport在雪顶附近举办了一场拉力赛, 让许多观众亲眼目睹法拉利如何在极其恶劣的山路环境中驰骋, 见证它的强劲马力。

四加二

一场在布拉格举办的独具特色的活动: 二十世纪60年代的知名自行车手埃内斯托·可纳哥 (Ernesto Colnago), 一个具有传奇色彩的人物, 同时也是打造精美法拉利自行车的著名制造商, 带着他最新款的自行车共同见证了California Turbo和FF赛车的发布。这是技术与性能的一次完美融合。

布拉格的圣诞节

圣诞购物者在布拉格街头疲惫地搜索着礼物, 经销商Scuderia Praha举办的圣诞派对令他们精神一振: 来自马拉内罗的精美赛车给所有垂头丧气的人们带来一股强大的正能量。

极速体验

Castle Combe赛道的速度极快, 这样的赛道只在英国才有。法拉利经销商Dick Lovett让客户们有机会尽情体验它的激情与刺激。这个经典的集结地让他们一睹California T和新款458 Speciale赛车的真正风采。

多宁顿 (DONINGTON) 赛道上的人们

一条艰难的赛道, 充满可怖的下坡和弯道。聚集在这条真正赛道上的法拉利车迷在专业教练的帮助下过了一把赛车瘾。这些赛道日活动总是很成功, 几滴小雨丝毫没有任何打消人们的兴致。

尊贵的奖杯

特别俱乐部挑战赛 (Special Club Trophy) 在汉普敦皇宫喷泉花园周边举行, 打破了这里往日的宁静。奈杰尔·艾伦 (Nigel Allen) 驾驶一辆完美的1968年款275 GTB夺得了比赛的奖杯。奖杯由重要人物迈克尔·肯特 (Michael of Kent) 王子殿下颁发。

雪中的微笑

法拉利北欧客户聚集在奥地利, 在这大雪纷飞的时候, 你可以测试FF赛车在许多恶

劣路况中的性能。赛车卓越的品质和舒适的内饰让人们很快忘记了天气的寒冷。

15周年庆典

在新加坡法拉利车主俱乐部成立15周年的庆典上, 有身穿晚礼服的美女, 也有身穿燕尾服的绅士, 而法拉利是最引人注目的焦点。在这个美妙的夜晚, 你很难辨别车手和他们的同伴, 他们打扮得截然不同, 曾是去年很多活动中的灵魂人物, 比如蒙古之旅、甲米 (Krabi) 驾驶之旅和法拉利Corso Pilota驾驶课程。

韩国顶级赛事

韩国FMK公司携手女子职业高尔夫协会 (LPGA) 世界排名第二的球手朴仁妃 (Inbee Park), 举办了一场法拉利高尔夫锦标赛。在十一月初的一个美丽日子, 24位法拉利车主与朴仁妃在韩国最豪华的乡村俱乐部打了一场愉快的高尔夫。俱乐部入口处展示了一辆Enzo和一辆599 GTO赛车。

绝对尊享

韩国Forza Motors Korea公司在首尔尊贵的洲际大酒店 (Grand International Continental hotel) 为订购California T赛车的客户们举办了一场豪华的年末晚宴, 以此告诉他们: 你们度过了成功的一年, 但拥有了California赛车, 你们的明年会更加精彩!

TURBO赛道

在菲律宾麦金利西方地产 (McKinley West

Estate) 的神奇场地里, Autostrada Motore 以最专业的方式向媒体和满怀期待的顾客们展示了California T赛车。主办方在一位专业车手的支持下, 为这一特殊活动专门设计了一条车道, 以此对新车性能进行测试。活动非常成功!

经典赛车智利之旅

Comercial Itala和法拉利智利俱乐部共同踏上了穿越智利北部山脉的三日之旅。从圣地亚哥 (Santiago)、蒙帕特里亚 (Monte Patria) 和拉塞雷纳 (La Serena) 出发, 10辆代表不同年代经典车型的赛车度过了一段令人难忘的旅程。

发动机的轰鸣

为弘扬法拉利的赛车传统, Comercial Itala在智利Codegua国际赛道举办了一场赛道日活动。客户们驾驶他们的赛车极速前进, 内心充满欣喜, 458 Italia、F12berlinettas和F430赛车组成一条壮观的车队。

经典与时尚

卡瓦利那经典车聚会 (Cavallino Classic) 的优雅竞赛 (Concours d'Eleganza) 活动在佛罗里达州的棕榈滩举行, 150多辆法拉利赛车接受了最高标准的评审。California系列是展出的众多法拉利经典车款之一, 其中包括时尚经典款法拉利California T。

征服DAYTONA赛道

五辆458 Italia参加了在Daytona赛道举办

的劳力士24小时耐力赛, 在两个级别的赛事上展示了赛车的速度与实力, 令法拉利在Daytona赛道的传统焕发生机。在比赛中, 两辆法拉利GT-LeMans和三辆法拉利GT-Daytona在它们各自的级别里领先, 从起点到终点一直你追我赶, 不相上下。

德克萨斯州土风舞会

在奥斯汀F1大奖赛上, F60America在充满了牛仔帽和德州烧烤的轻松牛仔氛围中发布。

DAYTONA赛道方格旗舞动

2015赛季法拉利挑战赛开幕式与著名的劳力士24小时耐力赛 (Rolex 24) 在Daytona国际赛道上联合举办。在两场精彩纷呈的比赛中, 共有29名车手驾驶458 Challenge EVO赛车在3.56英里长的高坡赛道上角逐。这个周末在Daytona国际赛道第一个弯道处的法拉利待客室里, 幸运的法拉利车迷有机会一连欣赏两场比赛的盛况。

北美赛季在奥斯汀圆满结束

第八轮、也是最后一轮2014年北美赛季法拉利挑战赛在德克萨斯州奥斯汀市的美洲赛道落下帷幕。在F1美国大奖赛进行的同时, 挑战赛车手在多场比赛中的激烈角逐令现场观众惊喜不断, 大呼过瘾。

大游行

进口商Al-Zayani是科威特城优雅竞赛 (Concours d'Elegance) 中最敬业的法拉利部门, 他们借此机会举办了独具特色的活动: 一场热闹的跃马车款游行, 始于市

中心的塔楼, 途经竞赛场地, 最后在毗邻阿拉伯湾的马里纳城结束。这次游行得到官方批准和内政部的协助, 场面激动人心, 是竞赛中不容错过的一大看点。

名副其实的车手

约50名阿联酋法拉利车主俱乐部成员驾驶他们的赛车在来自马拉内罗法拉利驾驶课程的专家们的协助下, 在迪拜Autodrome赛道上享受了一系列惊险刺激的赛车体验。这场活动由Al Tayer Motors联合举办, 获得圆满成功。毫无疑问, 在赛道上赛车是一种绝妙的体验!

卡塔尔的明珠

法拉利定制计划 (Ferrari's Tailormade) 中的第一辆完全个性化的FF无疑会是卡塔尔车展上的焦点。这款车名为“Perla” (珍珠), 而这并非偶然: 珍珠养殖业一直是该国的一个传统产业。这款车以极为精良的材质和毋庸置疑的尊贵气息赢得了参观者的爱慕。

一个值得纪念的日子

在2014年意大利汽车日, 泰国暹罗百丽宫 (Siam Paragon) 的展厅内只有一个明星——458 Italia, 它的意大利名字和意大利风格已对它做出了最好的描述。Cavallino Motors的总经理Nandhamalee Bhirombhakdi女士也出席了活动。除了展出的超级赛车, 许多车迷和客户还有幸欣赏到各式各样的意大利摩托车。

多么伟大的奖品!

年度最佳经销商竞赛是一场值得参与的挑战。法拉利大阪Cornes团队对此当然深有感触。在法拉利经销商年会上,他们被评为2014年在销售、市场营销和售后服务方面的最佳工作者。他们获得了F14 T赛车的全尺寸复制品作为奖励,一定感到欣喜若狂!

青山精品店

Cornes Motors在东京青山的繁华地段举办了Cornes Aoyama精品店的盛大开业活动。这个设计优雅的展厅完美展现出法拉利的卓越客户服务和高端个性化特色。为了这次盛大开业活动,精品店专门展出了新款游艇主题风格的FF定制版跑车。

尊贵嘉宾

在东京酒店举办的活动中,两辆定制车款成为150多名宾客关注的焦点:一辆游艇风格FF和一辆名为“Bushido”(武士道)的458 spider(武士道是一种源于日本武士的骑士精神)。两辆车均被视为尊贵嘉宾。

绝版吸气式发动机

458 Speciale A以经典的摩德纳黄色外观亮相广州车展。这一绝版车型V8 spider仅生产了499辆。许多人争相购买,竞争激烈。这是一个明智之举:这些特别车款必将受到收藏家们的追捧。

上海的千里马

优雅的全新法拉利上海浦西展厅在南京

路主要商业区开业。它位于最著名、最豪华的城市区域,完美展现了法拉利汽车的卓越魅力。展厅共分两层,将展出整个法拉利车系。此外,客户们还可选择通过法拉利定制计划定制个性化车款。

中国的神奇岛屿

海南岛三亚拉力赛提供五日驾车活动,客户们驾驶各式各样的赛车来到这里,共享愉快体验。沿着优美的滨海公路行进,客户们其乐融融,建立起强大的团队精神,通过欣赏车友和朋友们的赛车,他们也得到了极大的乐趣。

赛道上的三天

法拉利CORSO PILOTA驾驶课程在著名的上海赛车场上举办,学员们驾车在赛道上疾驰了整整三天。这次高级驾驶课程的学员包括法拉利车主和媒体代表,通过课程训练,他们会进一步了解跃马座驾卓越的通用性。

七十辆法拉利的壮观景象

沐浴在金灿灿的阳光下,70多名法拉利车主聚集在一起,准备开始一场为期四天的旅行,一路欣赏台湾的美丽风光。从位于首府高509米的雄伟台北101大楼出发,到著名的日月潭自然美景,再到气势磅礴的高雄港,这个惹人眼球的庞大跃马车队在所经之处无不引来艳羡的目光。毫无疑问,他们在高雄市的最后一次游行为这次万众瞩目、激动人心的活动画上了圆满的句号。■

144

恩佐的探索精神

雷诺的F1涡轮发动机的工作原理是什么?恩佐·法拉利想要亲自探索背后的真相。我亲眼见证了恩佐求知若渴的精神。

“我是恩佐·法拉利!”在我有机会说出“你好”之前,一个带着艾米利亚口音、极具辨识度的声音就先声夺人。我在雷诺的办公室的专线电话中听到过几次这个声音,所以感到熟悉(那是我被委任为法拉利传播部门的负责人之前的事情)。这真的是恩佐·法拉利本人:恩佐是一位来自马拉内罗、享誉全球的梦想家,他时不时会给我打个电话。

他给我打电话的原因十分有趣却也理由十足:雷诺在F1掀起了改革的风潮,是首支使用涡轮增压赛车RS01参赛的车队,这款车于1977年在英国大奖赛银石站首次亮相。其他车队使用的都是3.0升自然吸气式发动机,雷诺的实验性赛车似乎不太可能达成目标。确实,在投入使用的前几年,结果不尽如人意。这一新技术引起了各种问题:需要研发更小且转速更高的涡轮,需要加装中间冷却器以便在排气室中引进创新型冷却系统。此外,还要在最高车速接近300km/h的赛车上安装电子装置。

恩佐专注于未来,认为这项技术变革将会带来重大影响。因此,虽然他的公司隶属于菲亚特集团,但这位富有魅力的领导



者对于从竞争对手那儿购买涡轮增压赛车一事并无丝毫疑虑。雷诺不仅将涡轮引进到F1赛车上，还将其引进到普通汽车中。1980年，雷诺推出了型号为18的1.6升涡轮增压四门汽车。恩佐购买了一辆这款车，并经常亲自驾驶——有时是他的司机Dino Tagliazucchi驾驶，这位司机对这款车的评价被详细地记录下来。

“早上好，恩佐。有什么需要帮忙的？”我立刻回答。我声音中所包含的情绪无疑透露了我对马拉内罗的激情——当时，我无法想象十几年后（尽管是在那位伟人去世之后）自己会在那里工作，并彻底地改变自己的生活。“这个地方会下雪。我需要四个雪地轮胎，但不要合金的，不锈钢的就可以了。毕竟下雪时间不过几周，没必要为此浪费钱。”显然，我们会在24小时之内将轮胎送往马拉内罗。但是，如果不利用这个机会聊一聊，那似乎就太可惜了。“那款汽车怎么样？”他立马回到：“很好，就是座椅短了些。我的腿比较长...但其他都挺好。”

没必要让他给我寄书面观察报告和评价，在这种情况下，直觉告诉你可以进行到哪一步。所以，当1984年恩佐以优惠价格购买雷诺25——同样是涡轮增压、但更宽敞——来替换他的雷诺18时，我决定亲自送货。那是一个阳光灿烂的日子，车身闪耀着金色光芒。真是完美。恩佐已将办公地点搬到了Gestione Sportiva，那里通常大门紧锁，戒备森严，当我接近大门时，三位翘首以待的警卫意识到恩佐的新车到了，立刻升起门口的停车杆，指示我应该

把车停在哪里。恩佐本人似乎不会来，无法观察他见到车时的反应。“恩佐先生正在他的办公室等您。”

我走进了他的办公室，终于见到了他：他的气场极强，让人感觉那间宽阔的办公室内除他之外，别无他物。他戴着墨镜，墙上挂着他儿子Dino的照片，光线昏暗，模糊不清。照片下方摆放着一瓶假花，上面系着一条意大利三色旗彩带。这一切都跟许多新闻报道和文章中描述的一致——但这是真实的。

恩佐邀请我坐下，然后开始谈论各种事情。他理所当然地谈到了F1，如今法拉利也采用了涡轮增压发动机（这对雷诺来说是个大问题）。然后他谈到了意大利赛车手Michele Alboreto、Scuderia赛车总监Marco Piccinini、国际汽联主席Jean-Marie Balestre，以及在众多争议后被说服掌管F1赛车公司的Bernie Ecclestone。他还谈到了发动机，特别是他最钟爱的12缸发动机。

他谈了许多，我没有机会提出问题，而且令人难以相信的是，他赞扬了像雷诺这样的生产商，称它们的出现给这项被“英国车队”主导的赛事带来了改变，那些“英国车队”不满足于制造汽车、还企图成为规则的制定者！当我离开时，已经过去了一个半小时。那辆车已经不在原来所停的位置了。他会自己开那辆车还是会将它送到工作室检查这款车的创新？他是否还保持着入行至今的探索精神？

关于那天的谈话，有两点令我印象深刻：

首先，恩佐·法拉利是一位拥有强大的人格魅力，既聪明又精明，与外界所传的完全不同；其次，他指出了业界对涡轮增压技术的嘲笑将成为一个巨大的错误。如我们现在所见，这种技术正是未来所需要的。■

法拉利官方杂志 (The Official Ferrari Magazine)

《法拉利官方杂志》(The Official Ferrari Magazine) 为季刊。本杂志为180页，每年出版三本（三月、五月和九月）；每年十二月还会出版一份280页的杂志（作为年鉴）。本杂志将在发货前等待期和购车后的头三年由法拉利派送给所有客户。

订阅

订阅价€250；可通过magazine.ferrari.com 网站订阅或用电子邮件将姓名、地址、和付款方式发送到：subscriptionmagazine@ferrari.com。还可以致电服务中心：英语+39 02 642 3895；意大利语+39 02 642 3386；西班牙语+34 91 678 8975；德语+49 30 330 99822；法语+33 32 030 0318。

通过网站和平板电脑阅读

您可以通过《法拉利官方杂志》官方网站 (ferrarimagazine.com)，阅读重要采访的全文、独家照片，以及由我们主编使用他的化名Pistunzen发布的最新文章。您还可以在平板电脑上阅读《法拉利官方杂志》，将完整版本下载到您的iPad或Android设备中。

