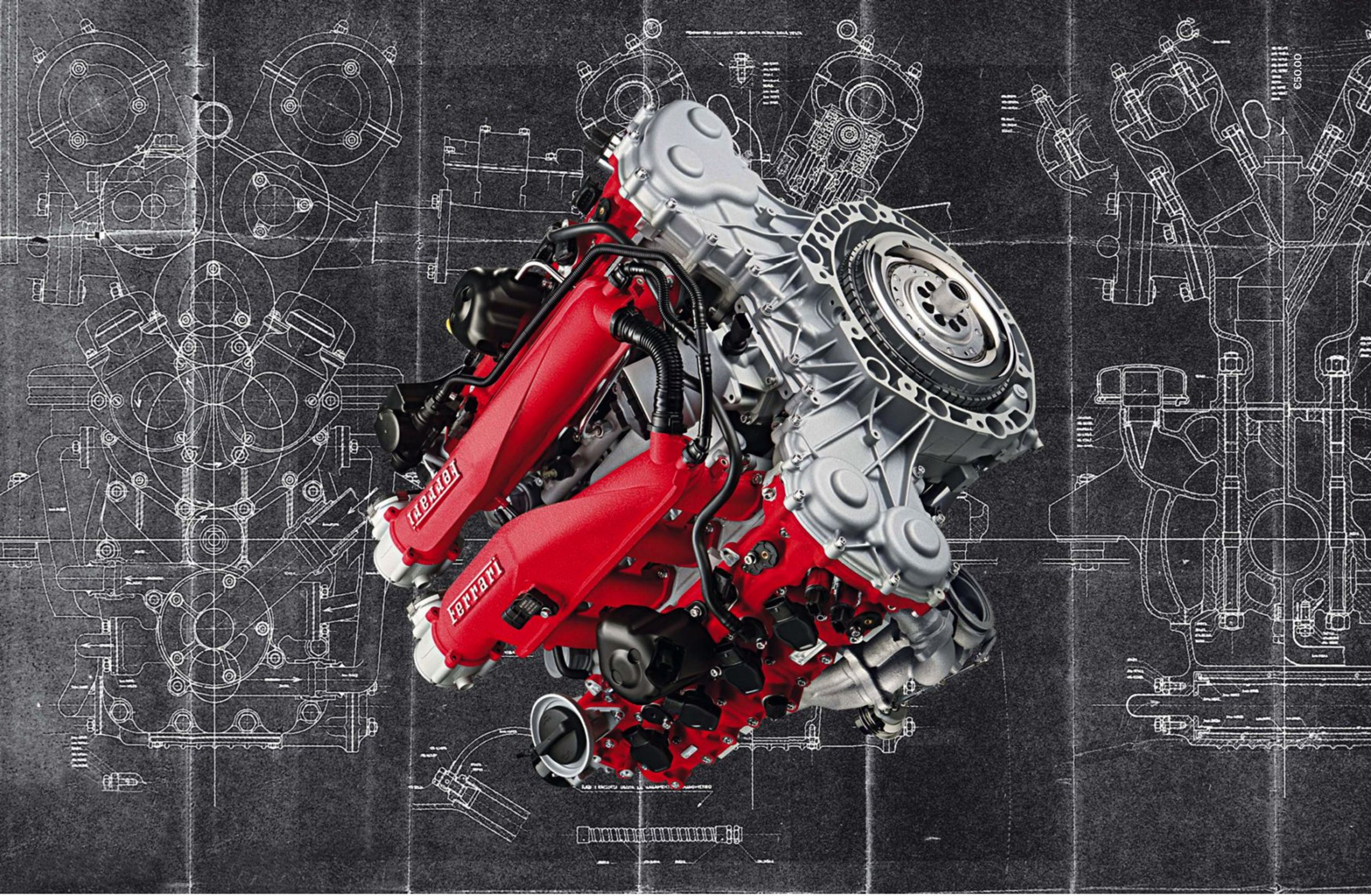
25

THE OFFICIAL *FERRARI MAGAZINE*

THE ENGINE ISSUE

WWW.FERRARI.COM

95993423


Ferrari
Ferrari
Ferrari



RALPH LAUREN

INTRODUCING THE BLACK SAFARI FLYING TOURBILLON

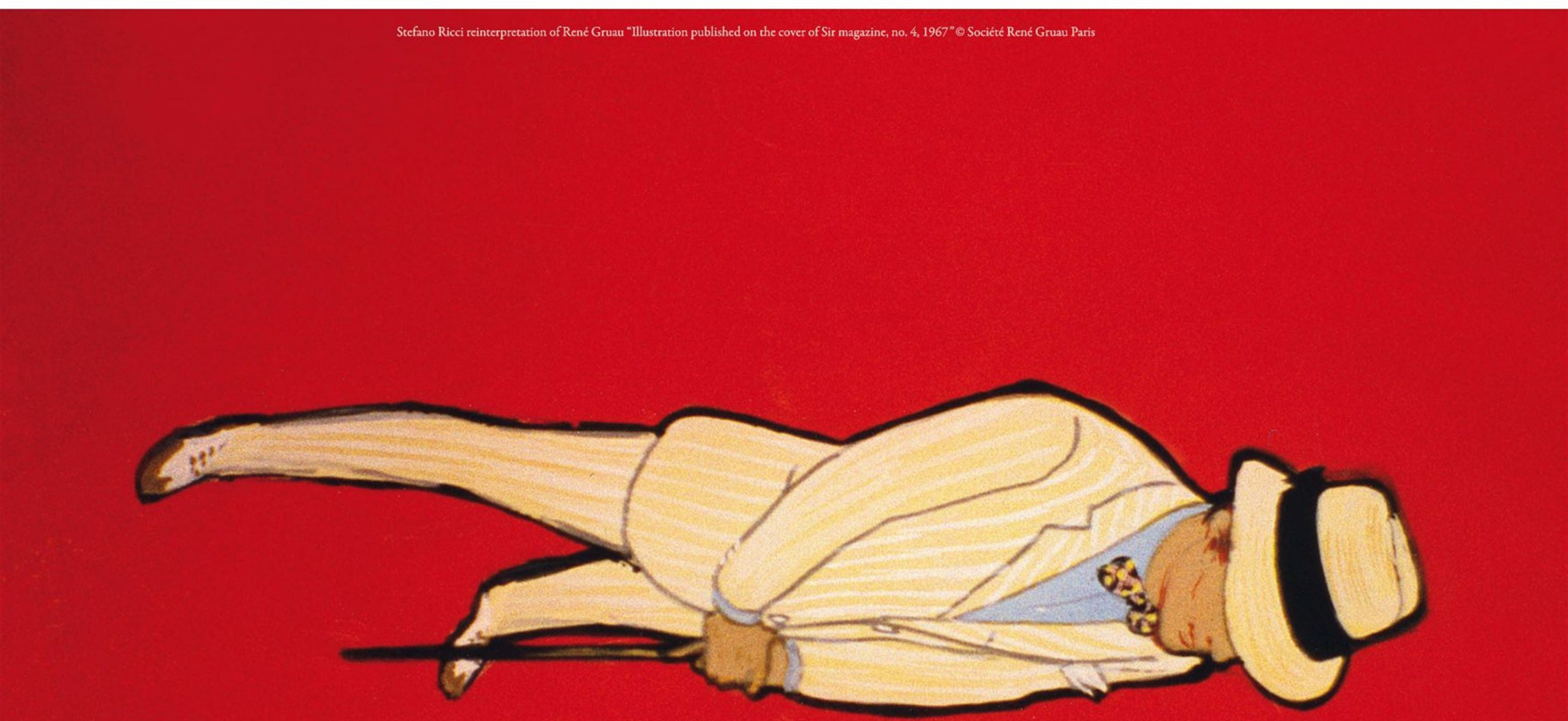
45MM MODEL. SHOT-BLASTED STAINLESS STEEL CASE. SELF-WINDING TOURBILLON MANUFACTURE MOVEMENT EQUIPPED WITH A MICRO-ROTOR. SAPPHIRE CRYSTAL CASE BACK. 40-HOUR POWER RESERVE. SWISS MADE.

NEW YORK LONDON PARIS MILAN
HONG KONG MACAU SHANGHAI TOKYO

FOR A COMPLETE LIST OF STORES, PLEASE VISIT RALPHLAURENWATCHES.COM


12
10
2
9
3
8
4
RALPH LAUREN
SWISS
MADE

Stefano Ricci reinterpretation of René Gruau "Illustration published on the cover of Sir magazine, no. 4, 1967" © Société René Gruau Paris





STEFANO RICCI

TRIBUTE TO

Gianni

WWW.STEFANORICCI.COM

CONTENTS



18 **NEW GENERATION FERRARI ENGINES**
How the LaFerrari, California T and F14 T are using advanced engine technology to enhance performance

28 **V12 GLORY**
One of the great symbols of Maranello successes on and off the track, the V12 engine remains a cornerstone of Ferrari's history – and of its future

38 **V8 POWER**
Taking the 458 Italia, 458 Speciale and the 458 Spider out on the roads around Lake Garda to showcase the enduring charms of the Ferrari V8 engine

48 **2, 4 & 6 DIVIDE AND CONQUER**
How six, four and even two-cylinder engines have all had a vital part to play in the Ferrari story

56 **TIME? IT'S A MATTER OF OPINION**
We meet Jean-Claude Biver, Chairman of Hublot's Administrative Board, at his home in Montreux, Switzerland

64 **PERFECT SYMBIOSIS**
Shell has partnered Ferrari since the Prancing Horse first entered F1 and is playing a key part in helping the Scuderia as the sport begins a new era

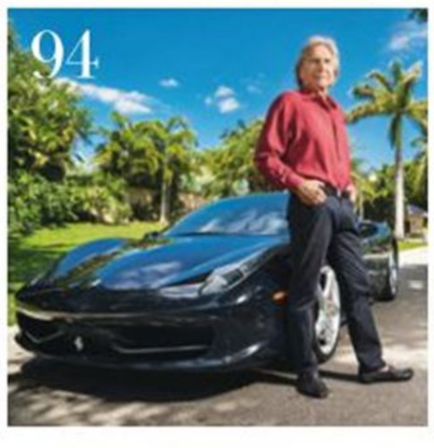
74 **AGAINST ALL ODDS**
When Tazio Nuvolari, one of the great legends of motor racing, returned to Ferrari in the twilight of his career, he found fresh inspiration as a driver













82 **ON DISPLAY**
The ever-stylish Museo Enzo Ferrari in Modena provides a backdrop for the new season's looks

94 **A PROFESSIONAL GENTLEMAN**
Nick Mason interviews Derek Bell, the British racing driver whose long and winding CV includes an often overlooked stint driving for Ferrari

104 **A BRAVE NEW WORLD**
The Banco Santander's head offices on the outskirts of Madrid are setting the green standard for others to follow

110 **SWIMMING HORSES**
During the 1950s, a number of powerboat racers were equipped with Ferrari engines. We tell the story of the startling, record-breaking results

118 **GET BACK**
The Ferrari FF's V12 engine plays along in perfect harmony with a Beatles soundtrack on a magical mystery tour from Liverpool to Hamburg

124 **RICHNESS IN DETAIL**
Ferrari's new Genuine concept offers clients the chance to add the latest Maranello accessories to their car

128 **USELESS ENGINES**
The Swiss artist Jean Tinguely created deliberately malfunctioning mechanical sculptures to challenge our ideas of a prescribed order

THE MASTERGRAFF ULTRA FLAT TOURBILLON

GRAFF

THE MOST FABULOUS JEWELS IN THE WORLD

WWW.GRAFFDIAMONDS.COM

THE OFFICIAL
FERRARI MAGAZINE

ISSUE 25: MAY 2014

EDITOR-IN-CHIEF ANTONIO GHINI
EDITOR JASON BARLOW
DEPUTY EDITOR MATTHEW BARKER
EDITORIAL COORDINATOR STEFANIA GUIDI
ART DIRECTOR HELEN NILAND **CONTRIBUTING ART DIRECTOR** IAN STEVENS
MANAGING EDITOR CRISTINA DIONISI
PICTURE EDITOR JOSHUA LAWRENCE
CONTRIBUTING EDITOR NICK MASON
DESIGNER MARK GILLMAN
PICTURE RESEARCHER FERRARI IMAGE SERVICE (LAPRESSE)
PRODUCTION CONTROLLERS EMMA STOREY, FRANCES SEAL **PRODUCTION COORDINATOR** EMMA CURLEY
EDITORIAL DIRECTOR DARIUS SANAI
DEPUTY MANAGING DIRECTOR ALBERT READ
MANAGING DIRECTOR NICHOLAS COLERIDGE
ADVERTISING SWAN GROUP – ALESSIO POLIGNANO: POLIGNANO@SWANPUBBL.IT

CONTRIBUTING WRITERS

CESARE DE AGOSTINI, VITTORIO DINI, ANDREW FRANKEL, GERALD GUETAT, SOPHIE HASTINGS, JEAN-JACQUES HIS, JOANNE MARSHALL, FRANCESCO SCALETTI, PETER SECCHI

CONTRIBUTING PHOTOGRAPHERS & ILLUSTRATORS

ALESSANDRO BARTELETTI, NICOLA CARIGNANI, MAURICE HAAS, MATT HOWELL, STEFFEN JAHN, REGINE MAHAUX, GABRIELA NORIS, BRIAN SMITH, HENRY THIBAULT

CONTRIBUTORS



Vittorio Dini

Vittorio took on his new position as Ferrari Powertrain Director after gaining some crucial experience in the world of Formula One. For this issue, he discusses the glittering history of Maranello's V8 engines (page 40).



Alessandro Barteletti

Alessandro specialises in auto and aviation photography. For this issue, he shoots the California T and the LaFerrari (page 20), and, on Lake Garda, the 458 Italia, 458 Speciale and 458 Spider (page 40).



Jean-Jacques His

One of the key men in the history of Ferrari racing engines, Jean-Jacques has brought his vast knowledge from the track to Maranello road models. He talks about V12 engines in this issue (page 30).



Matt Howell

Voted Photographer of The Year by The Guild of Motoring Writers in 2013, Matt is a commercial and editorial photographer. For this issue, he shoots the 750 Monza and the Dino 246 GT (page 50).



Cesare De Agostini

Cesare was born in Mantova, the city of Tazio Nuvolari. His books Gilles Vivo and É Sempre Questione Di Cuore won the Premio Bancarella Sport and Premio Coni. He writes about Nuvolari for this issue (page 76).



Brian Smith

Pulitzer Prize-winning photographer Brian has taken the portraits of Bill Gates, Anne Hathaway and George Clooney. For this issue, he shoots the former Ferrari F1 driver Derek Bell (page 96).

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.

©2014 The Condé Nast Publications Ltd. *The Official Ferrari Magazine* is published by The Condé Nast Publications Ltd, Vogue House, Hanover Square, London W1S 1JU; tel +44 20 7499 9080; fax +44 20 7493 1469. Court of Modena authorisation n. 969. Colour origination by CLX Europe Media Solutions Ltd. Printed by Rotolito Lombarda SpA, Seggiano di Piotello (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.

4719/14

propaganda3.it

86' Domino

A Riva is a Riva. Always.



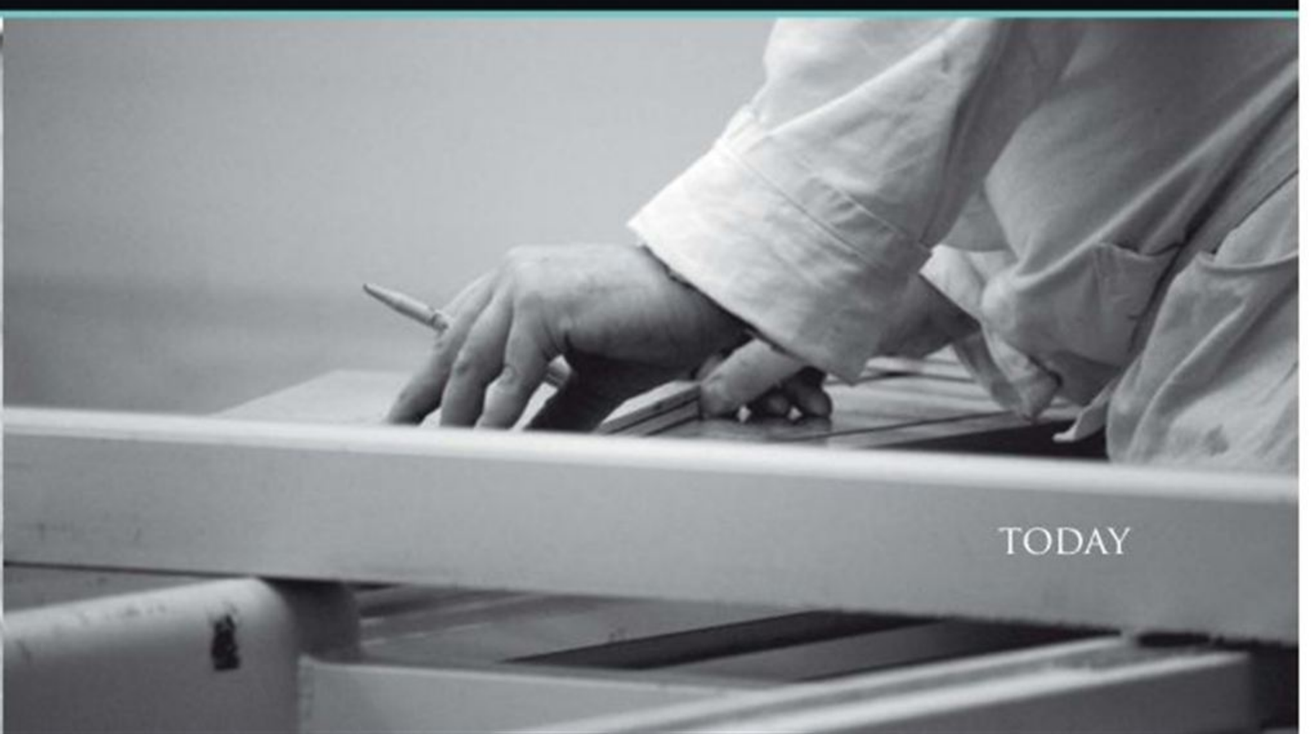
Riva

A Ferretti Group brand

www.riva-yacht.com

Iseo · Aquariva Super · Rivarama Super · Rivale · SportRiva 56' · 63' Vertigo · 63' Virtus · 68' Ego Super · 75' Venere Super · 86' Domino · 92' Duchessa · 122' Mythos







Why the horse will bring success

This year, China celebrates the Year of the Horse. Ferrari, as it does every year, celebrates its relationship with China

China has always been able to maintain its alluring splendour through the ages thanks, in part, to the importance and cultural significance of signs and symbols, and the traditions passed on from generation to generation.

The fact that each year celebrates one of the animal signs in the Chinese zodiac is one example of how these symbols continue to play a part in contemporary China.

This year is the Year of the Horse. In antiquity, the horse was considered the fastest means of transport, and a symbol of success. It is also, of course, the symbol of the strongest brand in the world, Ferrari.

So, what better occasion could there be to link these two great success stories in China?

The many events planned during 2014 centre around the horse symbol, and aim to bring together Chinese Imperial seals and Ferrari. Tradition and modernity are united in their common goal: to reach their destination successfully.

In our Yearbook edition we will be featuring both production and Tailor-made cars, embellished with the symbol of the Year of the Horse, and will include images that demonstrate how such seemingly diverse cultures can meet under the symbol of pragmatism and progress.



CHEF'S SPECIAL

When Massimo Bottura, chef at the Osteria Francescana in Modena, was awarded the White Guide Global Gastronomy Award, known as the "Nobel Prize of Gastronomy", it was further confirmation that the Modena native is now truly at the top table of international cuisine.

The Francescana boasts three Michelin stars and sits third in the World's Best 50 Restaurants (an annual poll produced by the UK-based *Restaurant Magazine*). The *White Guide* award was presented by the Swedish publication of the same name for "continuously reinventing one of the world's most beloved cuisines and elevating it to new heights. In constant dialogue with a rich but conservative tradition, he has developed a dazzling culinary artistry."

Bottura's talent stems in part from his way of life, love for his hometown and a strong connection to the traditions of his native land. It's not unusual to find the chef taking part in an impromptu game of football with his staff in the cobbled streets of Modena's old town in a free half-hour before the Osteria opens for business. Such moments are truly spontaneous. It's all about team spirit; something that is a crucial part of being Italian.

During an evening of celebration, which was held at the Stockholm Ferrari dealership after the award was presented, Bottura prepared a number of his special signature dishes.



Cavalcade in Sicily

This year's exclusive annual event takes place in June

The Cavalcade, the traditional rally reserved exclusively for Ferrari clients, will take place again this year, from 18 to 22 June.

After the journey through the history of the Prancing Horse in 2012 and the Tuscan adventure of 2013, this year the event will take the 80 participants over to Sicily, covering all types of roads and including a stretch to the top of Mount Etna.

The headquarters of the rally are in Syracuse, capital of the Magna Graecia and location of a myriad of majestic monuments, including the famous Greek Theatre. For more information, visit cavalcade.it.



Infotainment technology

CarPlay is now available in the Ferrari FF

One of the star attractions at this year's Geneva International Motor Show was Apple's CarPlay infotainment system, presented with the FF, the first car in the world to use the new concept. CarPlay allows Ferrari clients to use their iPhones in their cars to make calls, use maps, listen to music and access messages, either by voice command or by using the central touch-screen display. Easy to download, CarPlay's icons, features and apps will be instantly recognisable to all iPhone users. The system makes using infotainment smarter, safer and more fun.

FERRARI SPA

CHRISTOPHE CLARET



POKER







www.christopheclaret.com

ENGINE START

Two Ferrari museums – and the many reasons to visit them

As well as all the historic models, the Museo Enzo Ferrari in Modena also presents a new video charting the remarkable life of the man who founded the Company. Not to be missed is the new exhibition at the Museo Ferrari in Maranello, themed around California and Ferrari's presence in the US. Both museums are open every day





CALIFORNIA DREAMING: AN UNMISSABLE EXHIBITION AT THE MUSEO FERRARI IN MARANELLO

There's a close connection between Ferrari and California that stretches back to 1957, when Sergio Scaglietti completed the first 250 Spider model to bear that name, and has continued unbroken ever since.

Certainly, the half-century that separated that magical model from the hugely successful California, which first appeared in 2008, only saw the bonds across the Atlantic grow stronger. California has always been the most vigorous and passionate Ferrari market in the US, for a number of reasons, all highlighted in this new exhibition at the Museo Ferrari in Maranello.

The glamour of Rodeo Drive and Beverly Hills in Los Angeles, the world of the Oscars and Hollywood, the concours d'elegance at Monterey and the one at Pebble Beach, the races at Laguna Seca, Silicon Valley technology: they make the state a particular kind of automotive wonderland, especially when it comes to those cars that are able to unite exclusivity, beauty, technology and history.

The *California Dreaming* exhibition transforms the museum into a truly immersive experience. Together with the car in which Alberto Ascari attempted to conquer Indianapolis, there are unique pieces, such as the 712 Can Am and an Indy racing car from the 1980s, subsequently converted to an Alfa Romeo version for kart racing in the US. There are also displays of Ducati and Yamaha GP motorbikes, all of which played leading roles in the epic contest between Valentino Rossi and Casey Stoner out on the dizzying Corkscrew Turn at Laguna Seca.

Displayed in a room devoted to the fabled LA of glamour and surf are Scaglietti's fabulous Californias, with the California T and a number of rare models, such as the 275 GTB/4 NART Spider, one of only 10 ever built.

Next door is the Hollywood area, with Italian Oscar winners and films in which Ferraris have played leading roles. There is a room dedicated to the Pebble Beach Concours d'Elegance that has been totally transformed into a golf course, in homage to the concours, which takes place on the Hotel Lodge greens, with the cars on display placed in similar positions to those you would find at Pebble Beach. The models on show are truly spectacular, with some of the most prestigious Superamerica cars, an extremely rare 250 GT California Spider "Passo Corto", a Thomassima III, created by the innovative Californian designer Tom Meade after converting a 250 GT's chassis, and an incredible Testa D'Oro, a unique example built by the Swiss designer Luigi Colani, and based on a Testarossa chassis.

The final room in the exhibition (though of course the museum's spectacular permanent Formula One area remains open) is devoted to technology and Silicon Valley. Here, displayed in truly astonishing ways, are some examples of Ferrari's technological innovation. Among the exhibits is the much-coveted LaFerrari.

Visitors are invited to photograph both the exhibits and themselves at the museum, and then post the images with the hashtag #MuseoFerrariMaranello. No doubt other people seeing them will think they were taken in California, given how brilliantly the exhibition reproduces the unique atmosphere of the US state.

THIS PAGE
above, the Museo Ferrari in Maranello has been completely renovated, and one of the rooms re-creates the unique atmosphere of California; below, the Museo Enzo Ferrari in Modena

MODENA: ENZO FERRARI, HIS ENGINES AND 100 YEARS OF MASERATI

Not just a museum, the Museo Enzo Ferrari is also a time machine, where visitors are treated, at half-hour intervals, to an incredible film, which is shown on a 150m screen, on the ceiling and on the walls with the aid of 19 projectors. The film tells the story of Enzo Ferrari who discovers racing as a child, then as a brave racing driver, as a Scuderia manager and as the constructor celebrated around the world. The engines that have made the Company famous are shown in the house where Enzo was born, adjacent to the museum. From July to December, there will be another exhibition to mark a century of Maserati. The museum is a celebration of the extraordinary role played by Modena in motorsport history.

The two museums are both easy to reach, thanks to a connecting shuttle bus. To buy a ticket at a reduced price, visit museiferrari.com

FERRARI SPA; ALESSANDRO DOSSELLI



Follow no *one*

Blazing a trail is not new to you. It's who you are. We understand. That's why the G650™, with speed up to Mach 0.925, is the fastest ultra-long-range civilian aircraft in existence. It's what you expect of the leader in business aviation – and of yourself.

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

Gulfstream™
A GENERAL DYNAMICS COMPANY



Colour accents

Introducing The Accessories collection: a range of 100-per-cent “Made in Italy” items in leather and silk, and in a variety of colours, from red, blue and yellow to black and white. All available at Ferrari Stores worldwide and from store.ferrari.com



ABOVE
black leather six-keyring wallet; white leather card and notes wallet; blue leather purse; red leather, card and vertical-notes wallet; yellow leather glass case

RIGHT, TOP
Ferrari F430 perforated blue leather sunglasses; Ferrari F430 perforated yellow leather sunglasses; GT blue and yellow leather glass cases

RIGHT
F1 Car silk, all-over-print ties

FAR RIGHT
Ferrari F430 grey/black/black sunglasses; black leather glasses case; white leather GT cross-body shoulder mini-bag; red leather ladies’ belt (12mm) with Prancing Horse emblem





FOR THE NEW EMPERORS



BEIJING - Sparkle Roll
BEIRUT - Atamian
DOHA - Ali Bin Ali
DUBAI - Levant International

HONG KONG - Prince
ISTANBUL - Greenwich
LONDON - Harrods
MIAMI - Kings Jewelers

MONACO - Kronometry
MOSCOW - Mercury
NEW YORK - Cellini
PARIS - Kronometry

www.dewitt.ch - info@dewitt.ch

DEWITT

REVOLUTIONARY BY TRADITION

A couple of questions



FERRARI ENGINES ARE WORLD FAMOUS. HOW ARE THEY CHANGING WITH TURBO TECHNOLOGY?

We put this question to Amedeo Felisa who, along with being Ferrari CEO, is the true technical soul of the Company

'Generally, turbocharging is used to increase the power of normal production engines. This is done in such a way that turbocharged engines offer a good level of performance with benefits both in consumption and emissions. At Maranello, we thought that we should, and could, do more.

'Our V8 engines have been acknowledged several times as the best engines in the world. This means they are able to deliver maximum performance with a level of efficiency that reduces both consumption and emissions.

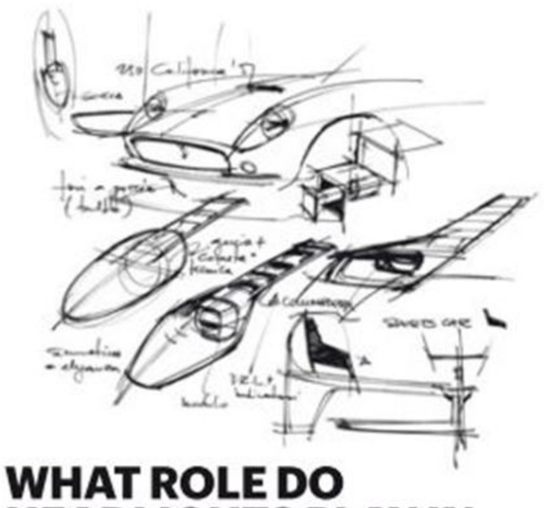
'This is the result of technical solutions that range from the kind of direct injection we designed, together with better aspiration, to the radical reduction in the occurrence of surging, through to the use of a dry sump. And this is just to mention a few of the main attributes. All of this also contributes to the extraordinary sound that characterises our cars.

'Starting from this basis, and wanting to maintain the excellence of the naturally aspirated Ferrari engine, we looked at the application of turbocharging in a different way: leaving intact all the prerequisites of the naturally aspirated engine (in practice, staying with the naturally aspirated engine) and taking from the turbo the additional advantages it can bring.

'And so the California T engine was created. The forced induction obtained by two turbocompressors, low-mounted laterally to contribute to the car's excellent centre of gravity, is the result of in-depth work on the specification of the length of the air ducts and related coupling to the new twin-scroll system. This cancels out one of the defects that previously characterised this technology, namely the lag in accelerator response, due to the turbine's inertia. The California T engine's response is every bit as fast as that of a naturally aspirated engine.

'Once this vital problem had been overcome, the task of our engineers was to exploit the forced induction in order to produce more horsepower and torque with the considerable benefit of obtaining a further reduction in consumption and emissions. Anyone who's worried about the sound of the engine can relax. To get the right sound frequency, work was carried out on the combustion order of the cylinders and the precise specifications of the exhaust geometry, thus achieving exactly the same emotions as every other Ferrari model for the California T.

'Our satisfaction in creating the California T is having been able to transform turbocharging from an engine oddity into a feature that improves the excellence of a naturally aspirated engine. It's a true revolution destined to show the way for possible future developments.'



WHAT ROLE DO HEADLIGHTS PLAY IN THE DESIGN OF A CAR?

A trivial question? Not at all. We put it to Flavio Manzoni, Head of the Design Centre at Maranello, a man with responsibility for styling new Ferraris

'In general, the headlights are the most expressive element in the front of the car because there's an anthropomorphic association with the car's "face".' Manzoni takes out a pencil and paper to show what he's talking about. 'Nowadays, the headlights correspond to the eyes, but they are also an element that conveys technological innovation. So, they have been transformed from large pupils to complex objects that suggest expressivity and innovation.'

You might think that those who design Ferraris, or are asked to comment on the work of the celebrated Pininfarina, rarely make any reference to the Company's design tradition. Manzoni proves this wrong, but with a caveat: 'Referencing the past has to be an almost subliminal act, something one must notice but without making it too obvious. This process of subtle quotation is something we do with all our models.'

While he talks, Manzoni continues to draw. First, two pointed arch shapes, rather like droplets. 'For the California T, we started off with the headlights, taking the droplet shape of the streamlined headlights of the 1957 California. We gave this shape a more stylised touch and then added a kind of little technical tail, here at the top, to insert the indicators and the DRL, the compulsory day-time light.' The two oval shapes are changed, taking on a completely different design, which is immediately recognisable as that of the California T's headlights.

It's a brilliant idea and one that seems simple once it's on paper: the resources of contemporary technology conferring modernity on a classic and seductive design created almost 60 years ago by Sergio Scaglietti, all with the sole aim of giving the car a more aerodynamic shape.

Manzoni carries on drawing. A more severe shape appears on the paper. A tail is added. And the physiognomy of another model is revealed: the LaFerrari. 'The California is a classic car that demands symmetrical and harmonious shapes. In the case of the LaFerrari, the headlight is in an L-shape, even if the principle is the same, the look of the car is more glowering…'

But why this recurrent use of a tail that changes perception of the real shape of the headlight? 'Because Ferraris have receding noses and this allows us to make the most of the elongated shape to insert the lights required by law.'

At one time manufacturers were supplied with headlights that were substantially, if not exactly, the same, but now the inclusion of the headlight configuration in the design requires the production of made-to-measure lights.

'Yes, our headlights are made to order for us and not just because of their shape. Technology too requires changes. On Ferraris we have sights that point the distance light in the way we specify.'

Again, it seems simple. Just as it's simple to understand that the desire to keep the circular rear light, as in the Ferrari tradition, does not prevent finding new ways of designing that fundamental element of the car's rear.

One last question. Are retractable headlights, once so common on Ferraris, gone for good? 'Not necessarily, but we need to bear in mind many things, not least that the weight and mechanism of this option are not exactly in line with the project goals of a Maranello car these days…'



JUST LIKE THE GOOD OLD DAYS

During free testing at the Malaysia Grand Prix, Ferrari mechanics showed just why the races of yesteryear are so missed by Formula One connoisseurs. Compared to the sterile and scientific approach of present-day F1, the operation carried out on Fernando Alonso's car, which had broken a steering arm in a collision with the Russian driver Daniil Kvyat, was incredible. Everybody, beginning with the TV commentators, thought that Alonso's practice was over at the time of the accident; instead, in a miracle from another age, the mechanics removed the damaged part and replaced it with a new one in the space of just three seconds, enabling Alonso to get back on the track and record a time that sent him through to the final Q3 session. Amazing!

CORBIS; REX FEATURES



ULTIMATE PERFORMANCE

Together with the Scuderia Ferrari team we share a passion for world-class technology, performance and speed. That's why Ferrari has chosen us as its endpoint security provider.

They can be confident that their challenging IT security needs are being expertly managed by Kaspersky Lab. So they can focus on what matters most – continuing to be the most successful team in Formula 1 history.

Kaspersky Lab: Scuderia Ferrari's choice for IT security

kaspersky.com/business

Be Ready for What's Next

KASPERSKY lab



REGINE MAHAUX



The one thing of which I’m certain is that every Ferrari engine will always have three attributes that make it unique. First, that seemingly endless supply of power; second, the technological advancements that come from continuous research in Formula One, and that can be easily adapted to road cars; and, finally, the one thing that can never be changed, the sound, which continues to prompt the world’s greatest orchestral players to say that no symphony can come close to the notes of a Ferrari engine in full flow.

To prove how these engines are so important to us, even if we are, of course, always looking to the future, we are currently putting together an exhibition, in the very same house where Enzo Ferrari was born, in Modena. The Museum of the Ferrari Engines will show the extraordinary journey the Maranello engineers have taken, from the Company’s very beginnings right up to the present day.

LUCA DI MONTEZEMOLO
CHAIRMAN FERRARI

New Generation Ferrari Engines

Ferrari's new breed – the LaFerrari, the California T and the F14 T – all use advanced engine technology to enhance performance and enrich the Prancing Horse driving experience. We explain how and why

WORDS ANTONIO GHINI **PHOTOGRAPHY** ALESSANDRO BARTELETTI

It has taken well over a century for us to look at the internal combustion engine from a new perspective, one totally different from all those who, in various different ways, played a part in its development. In 1876, Nikolaus Otto built the first internal combustion engine, and its aim was to produce energy by mixing air and fuel and combusting it. Despite the extraordinary development of engines in the intervening years, it's a principle that has remained unchanged, whether the target is to achieve high performance or to reduce consumption.

In both cases, there has been one constant component spurring on designers and constructors. Fossil fuels, despite crises and periods of uncertainty, are still the most convenient and readily available, especially when compared with the various alternatives.

In the past, the commitment to reduce emissions and consumption was certainly important, but was mainly carried out by attempting to get the best from a process designed to transform fuel into energy through combustion in the chamber.

This year's all-new Formula One regulations have helped to change the perspective. The search is no longer for the horsepower delivered by the best possible combustion of a set amount of energy, but for the maximum energy that can be produced by a set amount of petrol, used in the best possible way. In addition, the generation of electric energy is now used to improve the overall performance of the vehicle.

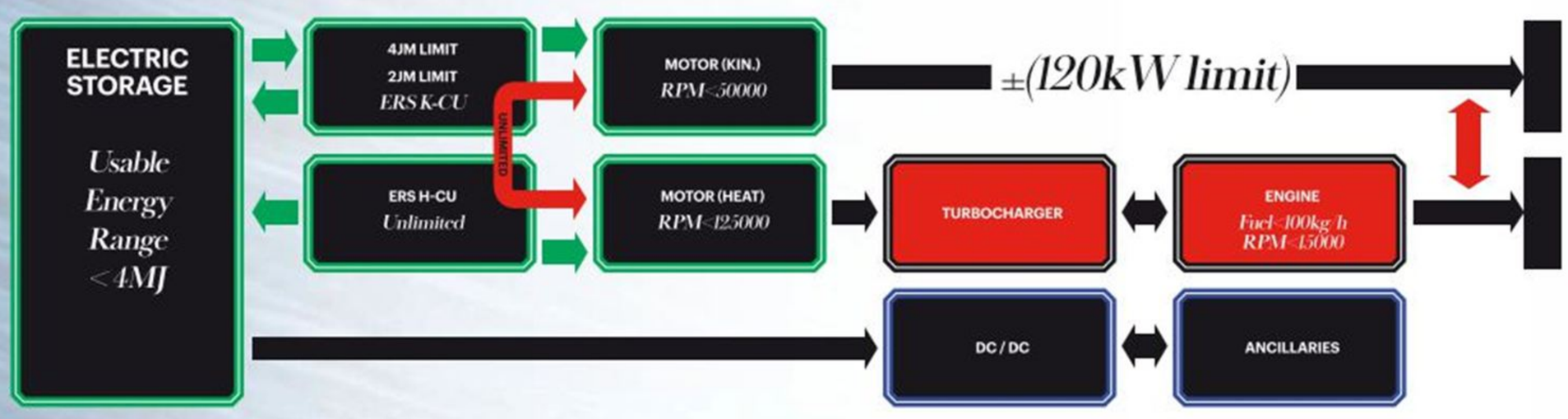
An endothermic engine does not only produce horsepower from combustion through converting the energy from the petrol into power at about 25 per cent, it also produces high-temperature emissions that can be used in various ways: to activate a rotor that, propelled by the exhaust gases, activates a second rotor, which increases the quantity of air taken into the combustion chamber.

> "The new 2014 Formula One rules have helped to change the perspective"

This is the so-called turbocharger, which allows more fuel to be used and guarantees more horsepower. Rather than letting the resultant heat dissipate, it can be harnessed to produce high-voltage electrical energy, which can be used as power. The same is true of the kinetic energy, which would be lost during braking and deceleration and that is similarly turned into electricity.

Put together, this transforms what

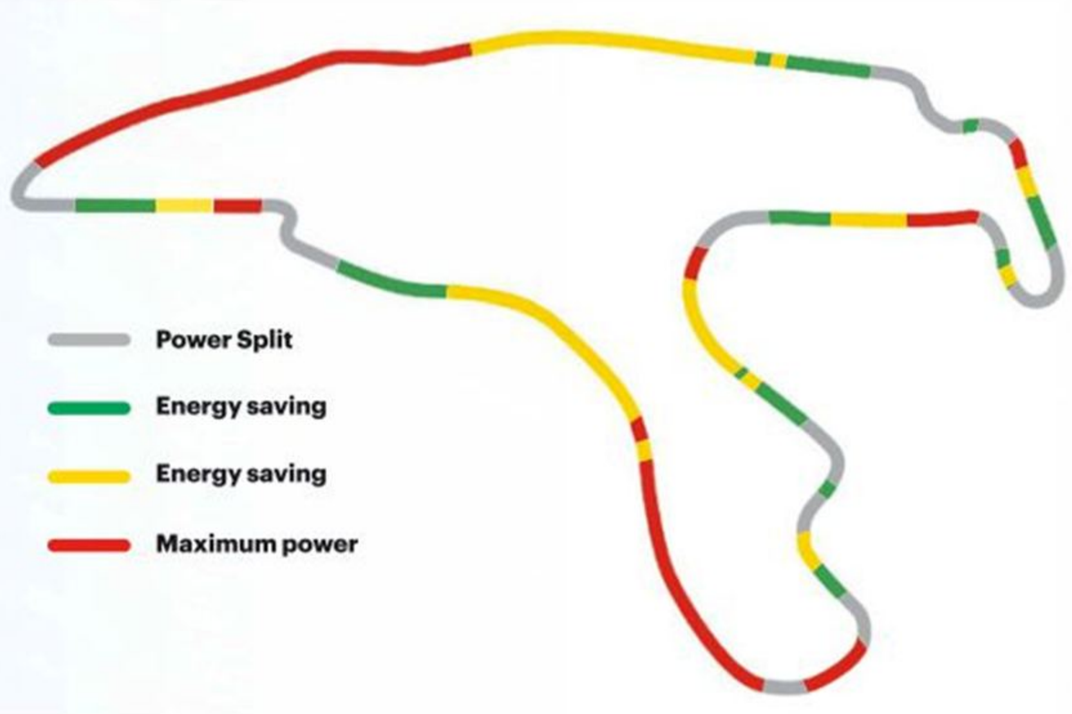
Formula One: why the engine has become the "power unit"



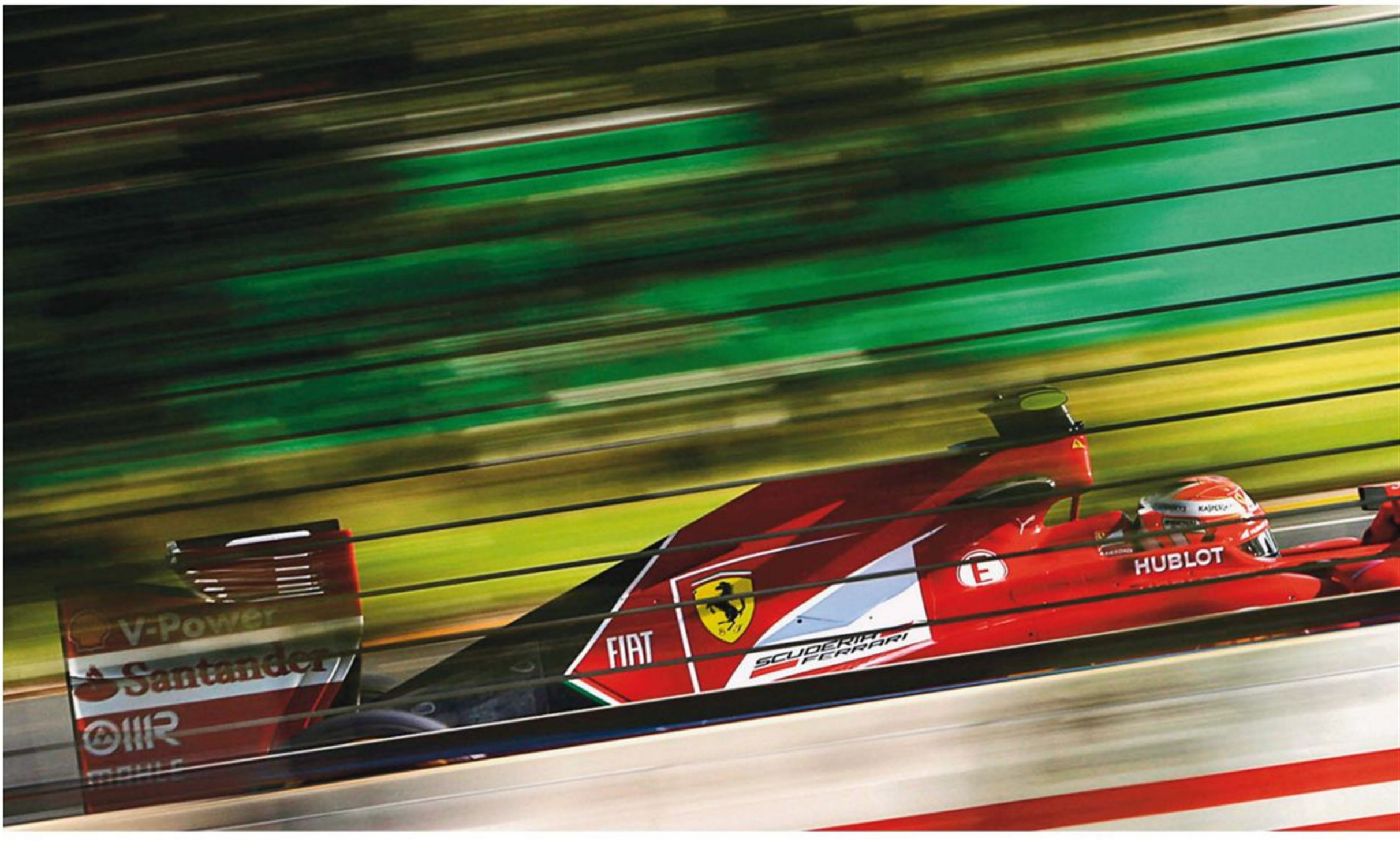
- *The endothermic 1.6-litre V6 is boosted by a turbocharger. In addition, there is a complex double system for recovering energy that would otherwise be lost.*
- *The first part recovers and harvests thermal energy via the Motor Generator Unit – Heat (MGU-H) and converts it to electricity that can be stored in the battery and redeployed to assist the main engine.*
- *The second is the kinetic energy system (MGU-K), which harnesses energy that would otherwise be lost during braking or acceleration. The high-tension electricity produced in this way is sent to the battery and used by KERS in line with the latest F1 regulations. In effect, the Ferrari F14 T actually uses three different energy sources, all fully integrated, and collectively known as the "power unit".*

When the engine technology currently being tested in F1 reaches road cars, the application will obviously be different. In particular, the reduction in fuel consumption will not be mandated by regulation, as is currently the case (a maximum of 100kg of fuel is allowed in a grand prix, compared to 150kg or more in 2013). However, the general principles involved – improving efficiency and performance while reducing consumption and emissions – are certainly worth striving for.

The diagram shown here helps us understand the complexity of managing that 100kg of fuel during a race. The track is divided into sections to obtain maximum efficiency. Obviously, it's not just the driver who manages the power unit section by section, but instead there's a combination of a programme mapped out pre-race, with direct intervention from the driver when needed. Complicated? Possibly, but has meaningful progress ever been easy?




FERRARI SPA; LORENZO BELLANCA



we used to call an internal combustion engine into a power train, which can then slightly increase the percentage of energy produced in equal measure to the petrol consumed.

One really can't over-emphasise the massive opportunity this new experiment represents. It may be true that our fossil fuel reserves are still at a relatively reassuring level, but it's just as true that population growth figures show no sign of abating any time soon, and that more countries are embracing mass motorisation.

This state of affairs compels those who operate in the mobility sector to work for the future, searching for a balance, which nature requires, with ever more urgency. Significantly, it's down to motor racing, with its constructors who are so well versed in carrying out advanced technical research, to find solutions that will gradually cross over to everyday driving.

Ferrari provides the perfect example of this. Having experimented with bio-fuel, which didn't prove particularly interesting and certainly didn't do too much to ease the concerns of the human race, it has now developed for road cars both the Hy-KERS engine, which, on the LaFerrari, adds to the power by recovering almost 170hp from the kinetic energy that would otherwise be dispersed, and the new-generation turbo.

Hy-KERS is a concept that has, of course, been developed from F1, using the valuable contributions of professional drivers, and then transferred to normal road use.

With the LaFerrari, the contribution from







F14 T

The F14 T was created to comply with the regulations for F1 in 2014. This can be seen immediately in the low nose that is almost pressed down on the front wing, in the implementation of safety devices and, above all, in its entirely new engineering. Compared to the naturally aspirated 2.4-litre V8 engine of 2013, the 1.6-litre turbocharged V6 engine makes use of increased power from high-tension electricity. This is produced in two ways: by recovering kinetic energy, which would otherwise be lost in deceleration and braking, and by making use of the high temperature and flow of unused exhaust gases to drive the turbocharger. In this way, a considerably smaller engine can achieve performance levels similar to last year, but with a fuel saving of over 30 per cent. A valuable experiment for road cars of the future.



© FERRARI SPA





THESE PAGES
the F14 T in action during the opening rounds of the 2014 F1 season. A much-anticipated development of the new power train will see traditional technologies united with electric innovations





THIS PAGE
the LaFerrari is the finest expression yet of Ferrari's F1 experience and cutting-edge engineering know-how transferred to a road car





“Will the Ferraris of the future still be Ferraris? Yes, in more ways than one”

electricity is effected automatically, without any manual intervention from the driver (as used to be the case in racing), ensuring that the car benefits from unique, uncompromised power and performance, despite a reduction in emissions and consumption.

In the case of the California T, the contribution to the improvement in performance, alongside a reduction in emissions and consumption, has its roots in special research carried out into the possibilities provided by overcharging, which, as shown in the new F1 regulations, offers extraordinary scope for the future.

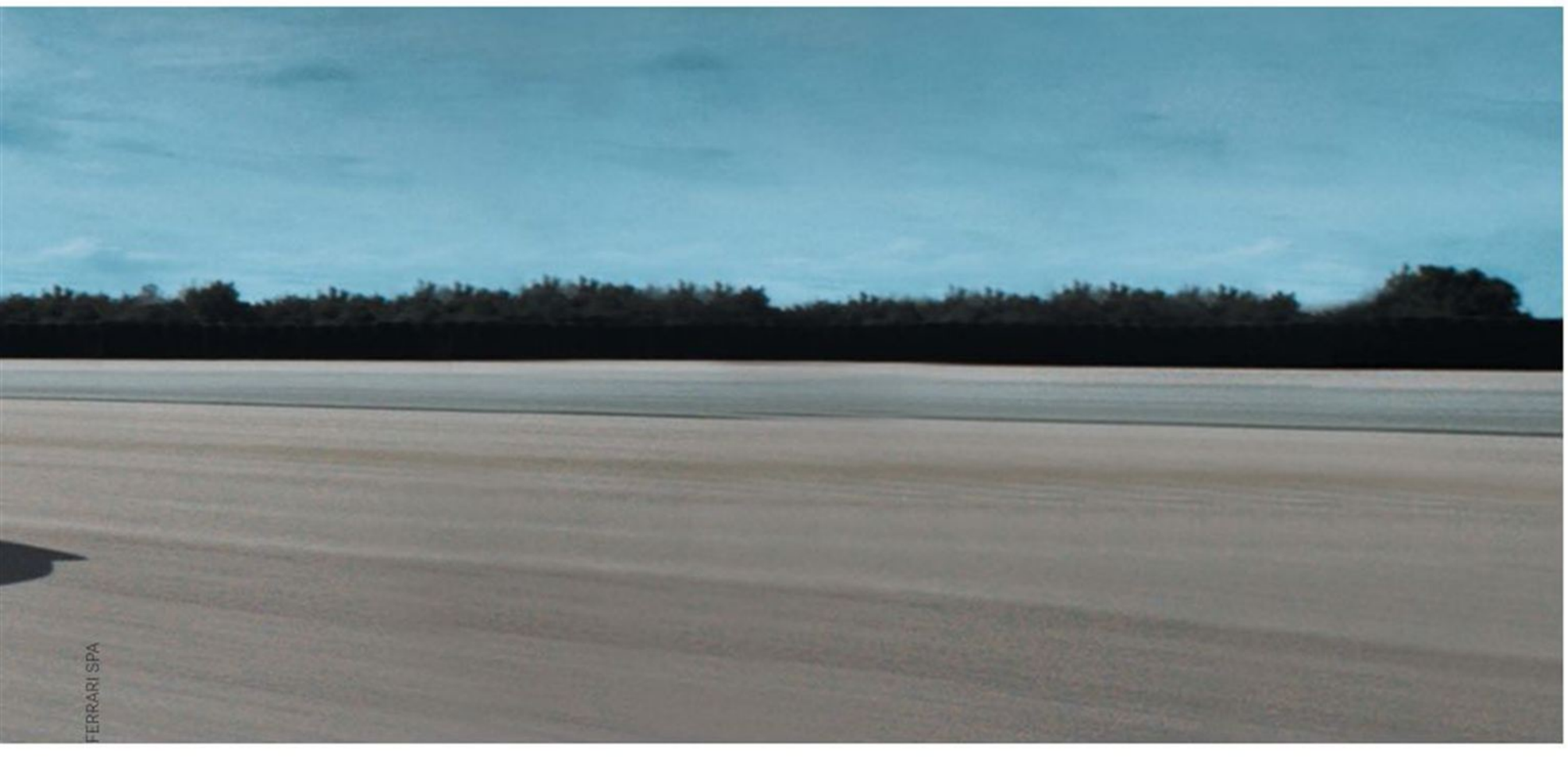
Will the Ferraris of the future still be Ferraris? Yes, and in more ways than one. Firstly because, as we’ve seen, it’s within the sporting realm, the Company’s natural home, that the test bench for developing and testing new technologies lies. And, if such technological advances are born out on the track, it’s obvious that they will then go on to provide great progress when it comes to road cars.

The LaFerrari is a shining example of this, with levels of power and performance unimaginable since the early 1970s’ “monsters” that used to race in the CanAm, with their 750 or 800hp.

With the California T it’s even more obvious. It offers its drivers the most thrilling of Ferrari’s V8 normally aspirated engines, with unbelievable responsiveness in acceleration, and more than







FERRARI SPA



LAFERRARI

The LaFerrari follows in the tradition of limited-series supercars that began with 1984’s 288 GTO and continued in 1987 with the F40, 1995’s F50 and the 2002 Enzo. It represents the culmination of the technological heights attained by Ferrari and applicable to cars regularly intended for use on the road, as well as on the track. The use of various types of carbon fibre for the body and chassis, as tested in Formula One, aerodynamics able to adapt to the conditions of use in the most efficient way, electronic control systems and the use of electric power on the principle of F1’s KERS, are just a few of the characteristics of this coveted model.

THIS PAGE
a few images taken from a short film about the LaFerrari, which can be found at ferrari.com

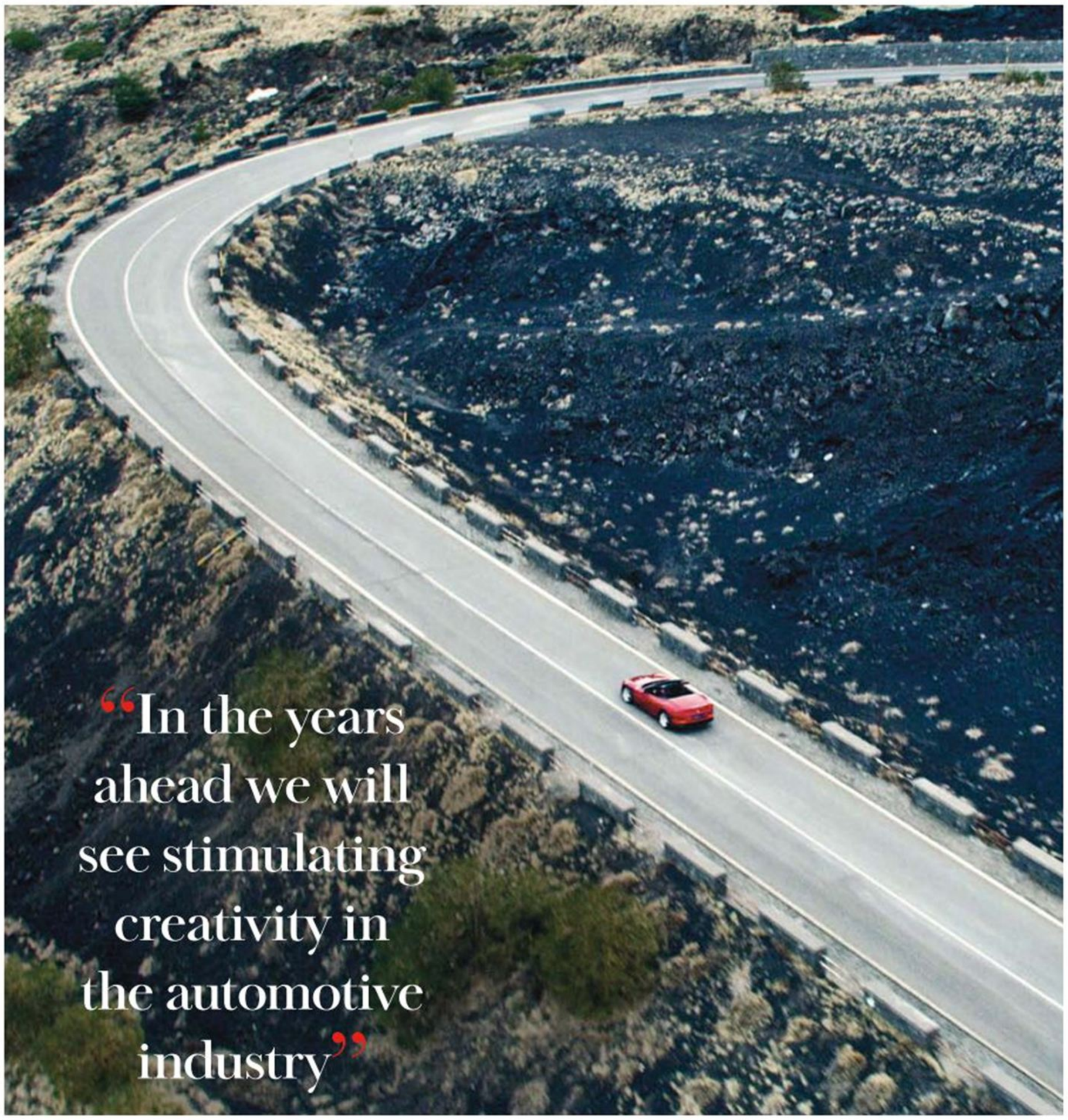




THESE PAGES
the new California T provides evidence of Ferrari's mastery of the latest turbocharging technology. Its high-revving V8 and variable torque management ensures that it feels like a full-blooded Ferrari









CALIFORNIA T

The California T is the latest Ferrari road car. The naturally aspirated Ferrari V8, recognised as the world’s best engine, has been newly enriched by the advantages offered by the latest generation bi-turbo. The California T offers an engine with all the character and sound of a traditional Ferrari engine, together with the benefits of this new technology, which eliminates turbo lag and dramatically reduces consumption and emissions.



20 per cent reduction in consumption and emissions, compared to the previous engine, thanks to the latest engine technology.

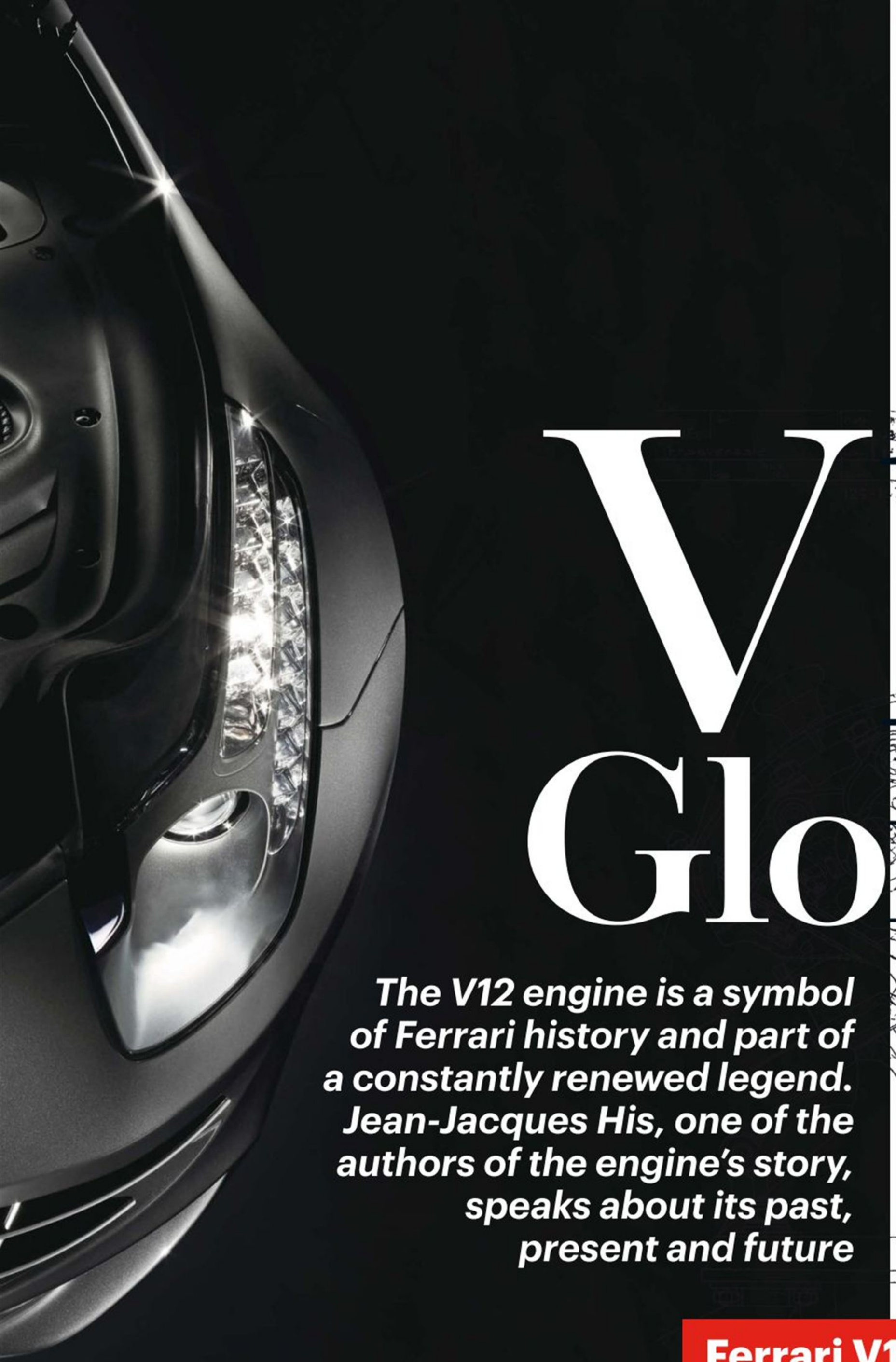
These are fascinating times. In the years ahead, we will see new and stimulating creativity in the automotive industry, and extraordinary opportunities for those who love cars and produce exclusive, advanced interpretations of them, as Ferrari has always done.

These opportunities will quickly be passed on to customers: think of the F1 transmission, the E-diff and the sophisticated vehicle control systems that guarantee enjoyment and safety, to name just some examples.

And, to those who wonder what effect all this will have on an old 250 GT or Testarossa, we say don’t worry. The past will always retain its powerful fascination, and Ferrari has always known how to look constantly ahead without betraying its past and great traditions.

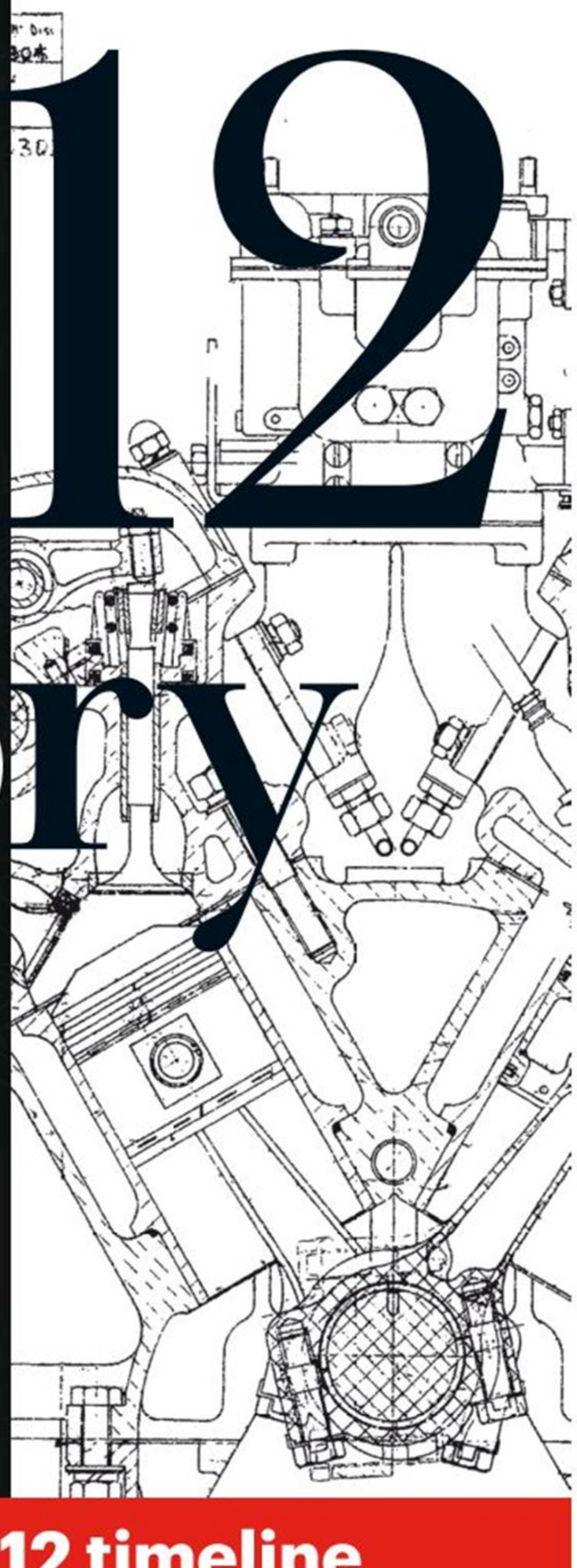
Because for Ferrari it has always been the future, and the creation of new traditions, that counts.

WORDS JEAN-JACQUES HIS **PHOTOGRAPHY** GABRIELA NORIS



V12 Glory

The V12 engine is a symbol of Ferrari history and part of a constantly renewed legend. Jean-Jacques His, one of the authors of the engine's story, speaks about its past, present and future



Ferrari V12 timeline



The constant thread in the Ferrari narrative since the very beginning

1947
125 S
V12 60° 1496cc
Max rpm 7000
Max power 100hp

"We have been part of a technical revolution. The F12berlinetta and 458 Speciale are truly remarkable cars, and the progress curve from say, the F355 or 456 GT of 20 years ago to today's cars, seems exponential. But I've been doing this for 40 years and we've always seen this sort of evolution. In fact, we made the same sort of progress from the 308 GTB to the F355. It's what Ferrari sets out to achieve.

'I was working in the Company's Formula One engine department in the 1980s when we knew we would be moving from turbocharging to the normally aspirated engine [for the 1989 season]. It seemed like a pity because every year we improved the performance and the fuel economy of the turbo unit by a huge amount. So, we went to the V12, and I was pretty sure it would not improve that much. We started with about 620hp at 12,800rpm, and we got to 19,000rpm very quickly. And very soon we reached 200hp-per-litre, and then 300. The improvement rate was incredible to me, even after 15 years of experience with race engines. I simply could not imagine it would improve that much!

'From the engine development point of view, we approach the eight and 12-cylinder models in broadly the same way. Except that the emotion we are striving to achieve is slightly different. Comparing the 458 to the F12, we paid more attention to the amount of torque the V8 develops, because the characteristics of the F12's V12 mean there is huge torque already. So, the V8's torque management is different. And you can see how we've evolved it even further with the new California T's variable torque management system, which delivers the optimum torque curve

"In the FF, Ferrari's creative and engineering energy combines in a unique way"

THESE PAGES
progressive and elegant, the FF fits perfectly with the monumental interiors of Trezza sull'Adda's hydro-electric power station and its potent generators



1948
166 F2
V12 60° 1496cc
Max rpm 7000
Max power 160hp

1948
166 Inter
V12 60° 1995cc
Max rpm 6000
Max power 115hp

1948
166 S
V12 60° 1995cc
Max rpm 7000
Max power 150hp

1950
275 F1
V12 60° 3322cc
Max rpm 7300
Max power 300hp

1951
340 America
V12 60° 4101cc
Max rpm 6000
Max power 230hp

1953
250 MM
V12 60° 2953cc
Max rpm 7200
Max power 240hp

1957
250 Testa Rossa
V12 60° 2953cc
Max rpm 7500
Max power 290hp

1960
250 GT
V12 60° 2953cc
Max rpm 7400
Max power 210hp

according to the gear the driver has selected.

'In the past, our V12 was less stressed, in terms of specific performance and rpm. We didn't need to push it quite so hard. For example, the engines in the 456 and the 550 Maranello operated well within themselves and had a certain character as a result. There is not as much room to increase displacement [with the V12], and we've gone to 6.2 litres on the F12berlinetta, seeking maximum power without sacrificing torque in the lower rev ranges. With the F12, we started to apply the thinking we had applied to the new [4.5-litre] V8 engine family, on the ducts, camshafts, combustion chamber, and maximum engine speed. Now the F12's specific power output is 122hp-per-litre, and it is working harder than before to unbelievable effect.

'Otherwise, as an engineer it's the same kind of work. In fact, in the 1990s, we tried to develop tool-kits and solutions that were useful for both engine types. The technology at our disposal is now much more advanced. Aerodynamics is the area that has probably most benefitted from computer analysis. The aero guys come to us and say, "we need a new diffuser, so we need to redesign the exhaust system", as they did on the 458 Speciale. We have to do it, that's the point!

'But it's not just aerodynamics and electronics. There is still huge progress to be made in internal combustion. The V12 is, of course, a signature Ferrari unit, having been part of the story from the start. Changing legislative demands make it a challenge in terms of reducing emissions, but we are committed to the 12-cylinder. There is a new 48-volt technology coming – a sort of low level hybridisation and energy recovery system – which will help us meet the targets.

'Meeting the legislative directives is one thing,

"The F12berlinetta was designed to provide maximum horsepower without sacrificing any torque"





1962
250 GTO
V12 60° 2953cc
Max rpm 7400
Max power 290hp

1964
275 GTB
V12 60° 3285cc
Max rpm 7400
Max power 260hp

1964
275 P
V12 60° 3285cc
Max rpm 7700
Max power 320hp

1964
512 F1
V12 180° 1489cc
Max rpm 12,000
Max power 220hp

1967
330 P4
V12 60° 3967cc
Max rpm 8200
Max power 450hp

1968
365 GT 2+2
V12 60° 4390cc
Max rpm 6600
Max power 310hp

1969
365 GTB4
V12 60° 4390cc
Max rpm 7500
Max power 352hp

1969
212 E
V12 180° 1990cc
Max rpm 11,800
Max power 290hp

THESE PAGES
the F12berlinetta and architectural splendour: Ferraris have always been a symbol of Italy, a country where art and culture are international points of reference



1969
312 B
V12 180° 2991cc
Max rpm 12,000
Max power 450hp



1971
365 GTC4
V12 60° 4390cc
Max rpm 7700
Max power 310hp



1973
365 GT4 BB
V12 180° 4390cc
Max rpm 7700
Max power 380hp



1978
312 T3
V12 180° 2991cc
Max rpm 12,000
Max Power 515hp



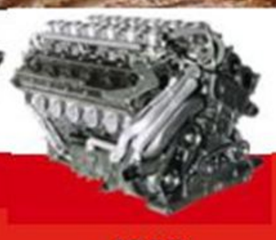
1981
512 BBi
V12 180° 4943cc
Max rpm 6800
Max power 340hp



1984
Testarossa
V12 180° 4943cc
Max rpm 6800
Max power 390hp



1985
412
V12 60° 4943cc
Max rpm 6500
Max power 340hp



1989
035/5 F1
V12 65° 3497cc
Max rpm 12,500
Max power 600hp

but we also have to create solutions that our customers are satisfied with. For example, the LaFerrari could run on pure electric power if we wanted it to, or if our clients wanted it to. The LaFerrari is like an F1 car with doors – it has a full carbon chassis and everything is done to the very highest level of sophistication. So much so, in fact, that you don't notice that the hybrid system actually imposes some constraints, principally in the area of weight, because we have balanced it with such advanced design features.

'Now, that works on the LaFerrari. The question is, are we able to do this on the California? For the time being, the answer is no. Because you can't cancel the weight of the batteries and the electric motor, which penalises the overall package.

'At Ferrari, we accept the various challenges stoically. We find the solutions. It doesn't matter that the California's engine is turbocharged. What matters is that we design and create the best engine. That we do a better job than anyone else. Look at the past decade. We had the F430. Then the 430 Scuderia with some incredible new chassis solutions, and then the 458 Italia… Great progress.

'The FF is another example of how Ferrari's creative and engineering energy combines in a ground-breaking way. When you get to the end of an engine project, you think you have put everything you know into it. But yet, step by step, you find a few more horsepower here and there. The evolution comes, week by week, month by month, maybe with some learning from another project. Really, we never stop working.

'There are 70 people working in the engine and gearbox department. Every single component has

"Our rate of progress seems exponential, but it has always been this way at Ferrari"

THESE PAGES
muscular, modern and capable of being driven in all conditions thanks to its four-wheel drive, the FF creates a spectacular contrast with the majestic Liberty architecture of the hydro-electric power station, designed at the start of the last century by Gaetano Moretti





1991
512 TR
V12 180° 4943cc
Max rpm 7250
Max power 428hp



1992
F92 A
V12 65° 3499cc
Max rpm 15,000
Max power 740hp



1992
456 GT
V12 65° 5473cc
Max rpm 6250
Max power 442hp



1994
F333 SP
V12 65° 3997cc
Max rpm 11,000
Max power 675hp



1994
412 T1
V12 75° 3497cc
Max rpm 15,000
Max power >700hp



1995
412 T2
V12 75° 2997cc
Max rpm 17,000
Max power 690hp



1995
F50
V12 65° 4698cc
Max rpm 8500
Max power 520hp



1996
550 Maranello
V12 65° 5473cc
Max rpm 7500
Max power 485hp





1997
F310 B
V10 75° 2998cc
Max rpm 16,000
Max power 730hp



1998
F300
V10 80° 2996cc
Max rpm 16,300
Max power 775hp



1999
F399
V10 80° 2997cc
Max rpm 17,500
Max power 790hp



2000
F1-2000
V10 90° 2997cc
Max rpm 17,300
Max power 805hp



2001
F2001
V10 90° 2997cc
Max rpm 17,300
Max power 825hp



2002
F2002
V10 90° 2997cc
Max 17,800
Max power 835hp



2002
575M
V12 65° 5748cc
Max rpm 7250
Max power 515hp



2002
Enzo
V12 65° 5998cc
Max rpm 7800
Max power 650hp

"The V12 is a Ferrari signature, one we are committed to. It's been part of the story since the very beginning"

GETTY IMAGES



THE V12 AND THE F1 GEARBOX

When Ferrari's revolutionary semi-automatic won in its debut race, in the 1989 Brazilian GP, it set F1 on a new path. But, as then-Engine Director Jean-Jacques His explains, the F1-89's gearbox was the happy by-product of work on the 1987-88 turbo engines. 'We had major turbo lag, and we were trying to cut the interruption we suffered when the clutch was engaged. When Mansell won, it was a big surprise – it was the first time the new transmission had actually completed a full-race distance.' Ironically, 1989 saw a return to normally aspirated engines.

its evolution, and we grab everything we have learned. The process doesn't just involve physics and fluid dynamics, it's chemistry, too. It's a race between ignition and combustion. In the 1970s and 1980s, Ferrari didn't have access to the resources a big company would have had, but now with the computer tools… we use them in a very different way, but we have the same tools. So, the difference between a small company like ours and a big company is no longer that obvious.

'As to the future, well, it's incredibly exciting. Cast your mind forward 20 years to 2034, and maybe the overall weight of the car will have been reduced to 1,000kg or so. It is certainly one of the biggest engineering challenges the automotive industry faces. Most of the weight in a car is the comfort features that the customer requires, and more and more of these are being added. They all come with a weight penalty. In the end, maybe we should diversify what we offer, sacrifice some comfort for more performance, but such a development will mean a major shift in the consumer's mind-set. We are in the market, competing with strong rivals. We have to compete, which means including certain features.

'My favourite Ferrari is the 458 Italia, and from the history books the 250 SWB. Not only because it's a V12, but because it was a race car that could be used every day. Something that I believe is also true of the 458 today.'

The F12berlinetta's V12 is the reigning International Engine of the Year, in the "over-4.0-litres" and "best performance engine" categories



2003
F2003 GA
V10 90° 2997cc
Max rpm 18,300
Max power 845hp

2004
F2004
V10 90° 2997cc
Max rpm 18,300
Max power 865hp

2004
612 Scaglietti
V12 65° 5748cc
Max rpm 7250
Max power 533hp

2005
SuperAmerica
V12 65° 5748cc
Max rpm 7250
Max power 533hp

2006
599 GTB
V12 65° 5998cc
Max rpm 7600
Max power 612hp

2009
599 XX
V12 48° 5998cc
Max rpm 9000
Max power 720hp

2011
FF
V12 65° 6262cc
Max rpm 8000
Max power 651hp

2012
F12berlinetta
V12 65° 6262cc
Max rpm 8250
Max power 730hp

V8 Power

Ferrari's first V8 engine appeared in 1961. Since then, the Company has produced a series of increasingly dramatic V8s. Vittorio Dini, Powertrain Director at Maranello, explains how

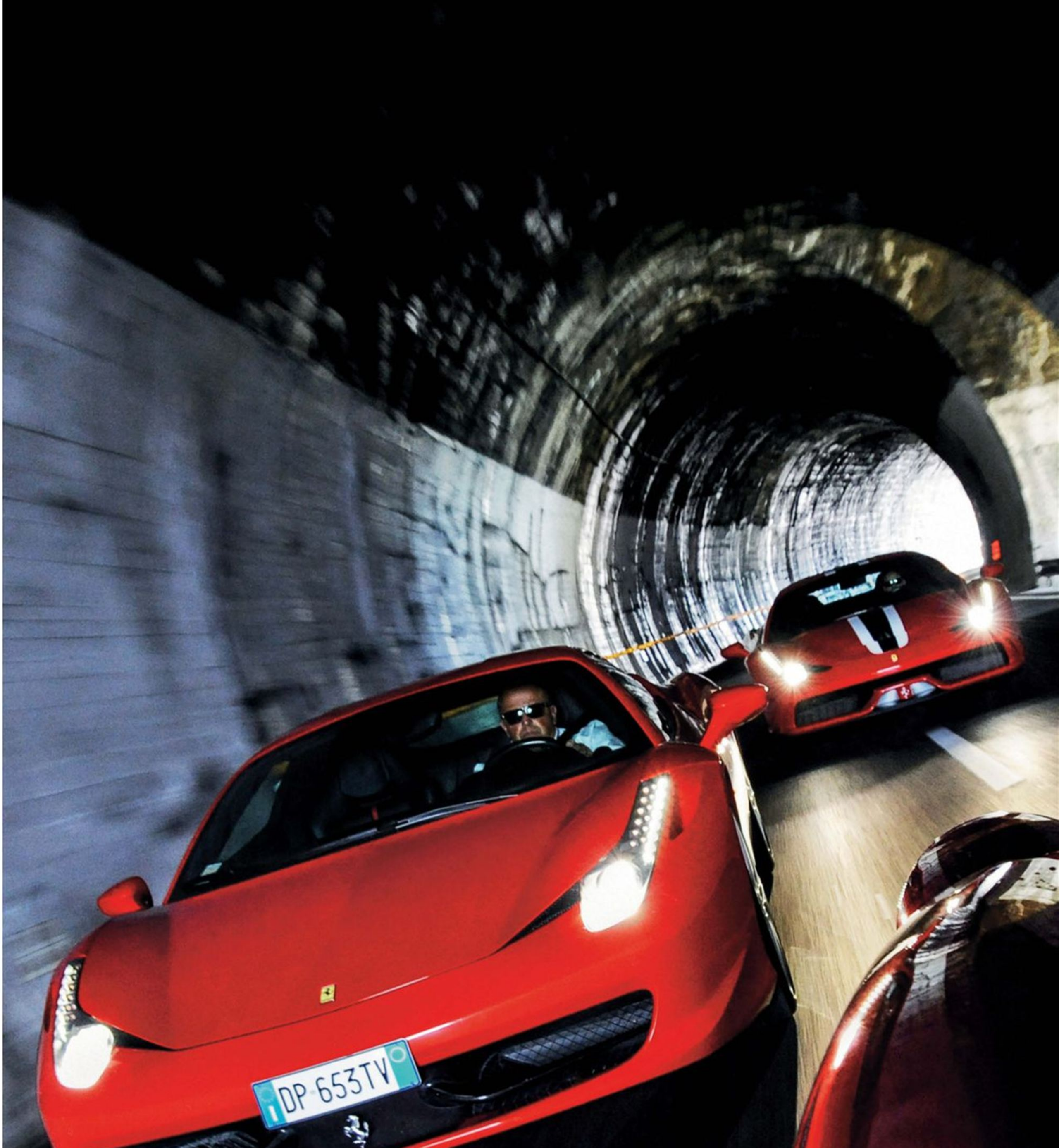
WORDS VITTORIO DINI **PHOTOGRAPHY** ALESSANDRO BARTELETTI

The Ferrari V8 timeline



More than half a century of eight-cylindered magic

1961
248 GT
V8 90° 2458cc
Max rpm 7500
Max power 190hp


DP 653TV



‘What is the essence of a Ferrari engine? For me, it is that it delivers its performance immediately where and when you require it. We are in a fascinating phase with the new generation of engines. Look at the California T – it has more power, more torque, more performance, but less consumption and lower emissions. We have seen incredible progress, and it’s all been achieved in half the time it used to take. But it’s a much more demanding world, both in terms of legislation and the speed at which our competitors introduce new models and new innovations. We cannot stand still for a moment.

‘Ferrari is a unique environment, with unique challenges. Balancing the empirical and the emotional can be difficult. We are engineers, after all. Is it true that we would sacrifice something logical to deliver more emotion? Yes, it happens. We have never made a choice that puts numbers before the emotion. If it’s a question of engine noise or how to maximise the feeling transmitted though the throttle pedal, we always go the more emotional route. Sometimes we will try another solution that gives the same engineering result without compromising the emotion. But a Ferrari engine is about the noise it makes, the sensation, the feeling. It’s something you don’t understand at the beginning… It takes a few years for a young engineer to accept it!

‘The process of developing a new engine begins with a definition of targets for the power unit. Of course, you know already if it is a V8 or a V12, and what type of model it is destined for. The targets include performance, fuel consumption, emissions, the torque curve… this is done in parallel with the definition of the whole vehicle in terms of its overall weight, weight distribution, the packaging and configuration.

‘We then begin working with a reference engine, and start to

THESE PAGES
the apogee of the normally aspirated Ferrari V8 is the 4.5-litre unit installed in the 458 Italia, Spider and Speciale. Accelerating out of a tunnel in all three cars reinforces the emphasis Ferrari places on the emotional soundtrack that underpins the experience





1963
158 F1
V8 90° 1487cc
Max rpm 10,700
Max power 190hp



1973
Dino 308 GT4
V8 90° 2926cc
Max rpm 7700
Max power 255hp



1980
308 GTBi
V8 90° 2926cc
Max rpm 7700
Max power 255hp



1982
208 GTB Turbo
V8 90° 1990cc
Max rpm 7800
Max power 220hp



1982
308 Quattrovalvole
V8 90° 2926cc
Max rpm 7700
Max power 240hp



1984
GTO
V8 90° 2855cc
Max rpm 7700
Max power 400hp



1985
328
V8 90° 3185cc
Max rpm 7500
Max power 270hp


GETTY IMAGES



FERRARI'S LANCIA

Lancia was dealt a cruel blow when its star driver, former Ferrari pilot Alberto Ascari, was killed at the midway point of the 1955 season. His death, together with mounting financial problems, forced the team to quit motorsport. A deal saw Lancia's racing assets – eight D50 cars and engineers – put under Ferrari control. The D50's clever 2.5-litre V8 engine was the work of Vittorio Jano, who had worked with Enzo Ferrari when the Scuderia raced Alfa Romeos in the 1930s, and would go on to write the next great engine chapter at Ferrari in the 1950s and 1960s. The car, reworked at Maranello and driven by Fangio, brought Ferrari its third world title.

> "When it comes to noise and driving sensation, we will always go the more emotional route"

understand what we need to do to reach the various targets – the displacement of the engine, the power output, the bore and stroke, which type of camshaft, ducts, intake and exhaust manifold we will use. There is basically a loop of modifications that are checked by calculation to allow us to see if the parameters that we set are being reached.

'Things have changed enormously in the past 20 years. Back in the 1990s, those preliminary calculations were much more difficult to accomplish. I started in Ferrari's test department in January 1995; the 360 Modena was my first project in Maranello. The methodology to make these kinds of measurements dated back to the late 1980s. It took much longer back then to run one calculation – on a concentrated performance parameter, for example – because we used a huge super-computer, one that had to be programmed with a perforated sheet. You prepared all the input data and wrote code, and the interface with the machine was not very user-friendly. You could run a test on a camshaft profile and then had to wait a couple of days for the result. The concepts were broadly the same [as they are now], and it usually involved differential equations, but it took a lot of time and resulted in some graphs you had to plot manually.

'Having established the flow co-efficient of the parts, we would then do a lot of work on the flow bench. We do this now by pre-screening using CFD [computational fluid dynamics], working up perhaps 10 different permutations, from which we choose maybe the best two or three. The main difference now is that we use the same amount of time, but can test 10 times the number of possibilities. Give the software five different parameters, on a particular performance target, and it can give you the optimum configuration. For example, the torque curve, or the minimum residual gas in the combustion chamber.

'[On the 360 Modena] it took at least a year to define it – at the beginning we had too much power and not enough torque. Nowadays we would define 95 per cent of these issues in a matter of months. That said, while we have vastly more sophisticated firepower and methodologies in 2014, we also have more demanding targets. So, one could say that, when it comes to developing a new V8, the overall difficulty remains roughly the same. Meeting the latest legislative directives is a huge challenge for everyone in the automotive industry.

'There are still engineering challenges, too. CFD has given us greater confidence when it comes to the combustion process



1986
GTB/GTS Turbo
V8 90° 1990cc
Max rpm 7750
Max power 255hp



1986
034 Cart
V8 90° 2648cc
Max rpm 12,000
Max power 690hp



1987
F40
V8 90° 2936cc
Max rpm 7750
Max power 480hp



1989
348
V8 90° 3404cc
Max rpm 7500
Max power 300hp



1994
F355
V8 90° 3495cc
Max rpm 8500
Max power 380hp



1999
360 Modena
V8 90° 3586cc
Max rpm 8500
Max power 400hp



2003
Challenge Stradale
V8 90° 3586cc
Max rpm 8500
Max power 425hp



2004
F430
V8 90° 4308cc
Max rpm 8500
Max power 483hp

THESE PAGES
the 458 Speciale, Spider and Italia in formation on the winding roads that surround Lake Garda



2006
248 F1
V8 90° 2398cc
Max rpm 19,000
Max Power 760hp



2007
F2007
V8 90° 2398cc
Max rpm 19,000
Max power 760hp



2007
430 SCUDERIA
V8 90° 4308cc
Max rpm 8500
Max power 503hp



2008
F2008
V8 90° 2398cc
Max rpm 18,200
Max power 760hp



2008
F430 Spider "Bio-fuel"
V8 90° 4308cc
Max rpm 8500
Max power 493hp



2008
California
V8 90° 4297cc
Max rpm 7750
Max power 453hp

2009
458 Italia
V8 90° 4497cc
Max rpm 9000
Max power 570hp

2009
F60
V8 90° 2398cc
Max rpm 18,000
Max power 760hp

2011
150 Italia
V8 90° 2398cc
Max rpm 18,000
Max power n/a

2012
F2012
V8 90° 2398cc
Max rpm 18,000
Max power 760hp

2013
F138
V8 90° 2398cc
Max rpm 18,000
Max power 760hp

2013
458 Speciale
V8 90° 4497cc
Max rpm 9000
Max power 605hp

2014
California T
V8 90° 3855
Max rpm 7500
Max power 560hp



“Ferrari is at the very peak when it comes to normally aspirated engines”

and injection. What is still difficult to define is engine knocking [this happens when fuel is improperly ignited, and the fuel/air mix occurs in the cylinder outside the optimum point in the combustion process]. It is probably the most important thing we need to do on turbocharged engines. It’s what is missing and what we need. Do we have eureka moments? We might have a moment when a previously unexplained phenomenon is explained. When we find the right software models to predict knocking, we will certainly be happy.

‘One of the other industry obsessions is downsizing. Are we looking at a V6 turbo in a road car? We are evaluating the concept. We didn’t downsize too much on the California T, but one of the main drivers in the next few years is to comply with European legislation. So, we have started the downsizing phase to reduce CO_2, together with turbocharging. In terms of the engineering challenges, I don’t dislike forced induction. After 20 years of working on naturally aspirated engines, of getting to the top – over the top, you might even say – we are now ready for a new challenge. Ferrari is at the very peak in normally aspirated engines, and now we are stepping into turbocharging. We are aware that there may be a gap in our knowledge compared to where we are with normally aspirated engines. In my view, lower-emitting internal combustion engines are a better solution to the emissions problems we all face. There is still a lot to learn, a lot to do. The politicians in Europe are pushing for lower CO_2 emissions, which I think is correct, not as an engineer but as a human being. As engineers, we have to do our best to meet the challenges as they are presented.

‘My favourite Ferrari V8? It has to be the 458 Italia. Looking back, maybe an F40. Personally, I prefer a mid-engined V8 Ferrari – for me it’s more useable and even more agile. You feel like the car has been tailored specifically around the driver, like you are somehow wired up to it. It really is incredible.’

Among many other industry accolades, the 458 Italia’s V8 won the prestigious International Engine of the Year award in the “over 4.0-litres” and “best performance engine” categories in 2011 and 2012

THIS PAGE
it’s always very thrilling to find yourself at the wheel of a Ferrari and to see the Prancing Horse. The excitement increases when the rev counter goes up and you feel the full force of a seemingly endless power

SINGHA CORPORATION

SUCCESSFUL PARTNERSHIP BEGINS

SINGHA - THE OFFICIAL SPONSOR OF FERRARI CHALLENGE TROFEO PIRELLI
NORTH AMERICA • EUROPE • ASIA PACIFIC

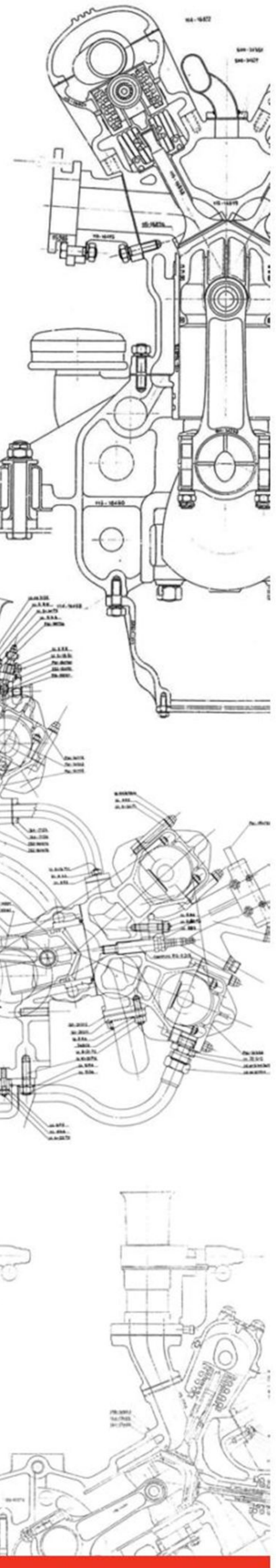
Sponsor
Ferrari Challenge
Trofeo PIRELLI

mysinghaclub

Changes in competition rules have always pushed Ferrari towards different experiments with engines. These include an unborn two-cylinder, the celebrated four-cylinder world champion and the six-cylinder, making its comeback this year

WORDS FRANCESCO SCALETTI **PHOTOGRAPHY** MATT HOWELL

2, 4 & 6 Divide & Conquer



Two, four and six timeline



The most significant two, four and six-cylinder engines that round out Ferrari's history

1951
500 F2
4 in line 1984cc
Max rpm 7500
Max power 185hp

Maranello, one Sunday in May 1951. In both 1952 and 1953, international regulations would restrict the World Championship to Formula Two cars with a maximum engine capacity of two litres; after using 12-cylinder engines in the two preceding years, the Scuderia was considering its designs for the next season's competition.

Aurelio Lampredi describes the situation: "I was at the factory. I used to go there on Sunday mornings as well to look over and check my work. Because when the designers weren't there I had the opportunity to check over my week's work. Ferrari came along and told me that the new 2.0-litre F2 car had been approved. 'What would you do?' he asked me. 'I'd make a four-cylinder engine,' I replied. 'Fine, why don't you sketch it out right now?' I pointed out to him that the morning was already over, that it was Sunday. He insisted. I took a piece of paper, laid it out on the table and settled down. I was excited. At a certain point I saw passing beneath my eyes a couple of crusty white bread sandwiches, like they used to make then at Maranello and, at the top of a glass, the inviting froth of Lambrusco wine. It had been Ferrari who had fed me, very quietly, without interrupting my creative momentum… towards 4.30pm, Ferrari came back and asked how things were going. 'I've finished,' I said!"

Lampredi had come up with the solution of a cylinder-head design, which was prolonged by around half the length of the stroke, and cylinder liners screwed into the head itself; hence the cylinder head gaskets were removed, allowing better retention of gases and making the engine block, which was lower and more robust. From this sketch, a series of important engines were born that brought Maranello its first two world titles.

As in the Ferrari tradition, this engine served as the starting point for the creation of larger-capacity power units. The cylinder block and the cylinder head were created from light alloy, the crankshaft rotated on five main bearings. There was great precision in details, such as the valve train, which was twin-cam and gear-driven rather than chain-driven, and in the use of a single intake valve with the exhaust managed by a system of coil and "hairpin style" springs.

Fuel was supplied by two horizontal Weber carburettors; lubrication was by dry sump, while the ignition system used two spark plugs per

> "Lampredi's engine was the starting point for larger-capacity power units"

THESE PAGES
four and six cylinders meet on the road: the 750 Monza featuring Lampredi's screwed-in cylinder heads and the little Dino with its V6



1953
625 TF
4 in line 2498cc
Max rpm 7000
Max power 220hp



1954
306 S
6 in line 2977cc
Max rpm 6600
Max power 230hp



1955
252 F1
2 in line 2493cc
Max rpm 5200
Max power 160h



1956
500 TR
4 in line 1984cc
Max rpm 7400
Max power 190hp



1957
Dino 156 F2
V6 65° 1489cc
Max rpm 9000
Max power 180hp



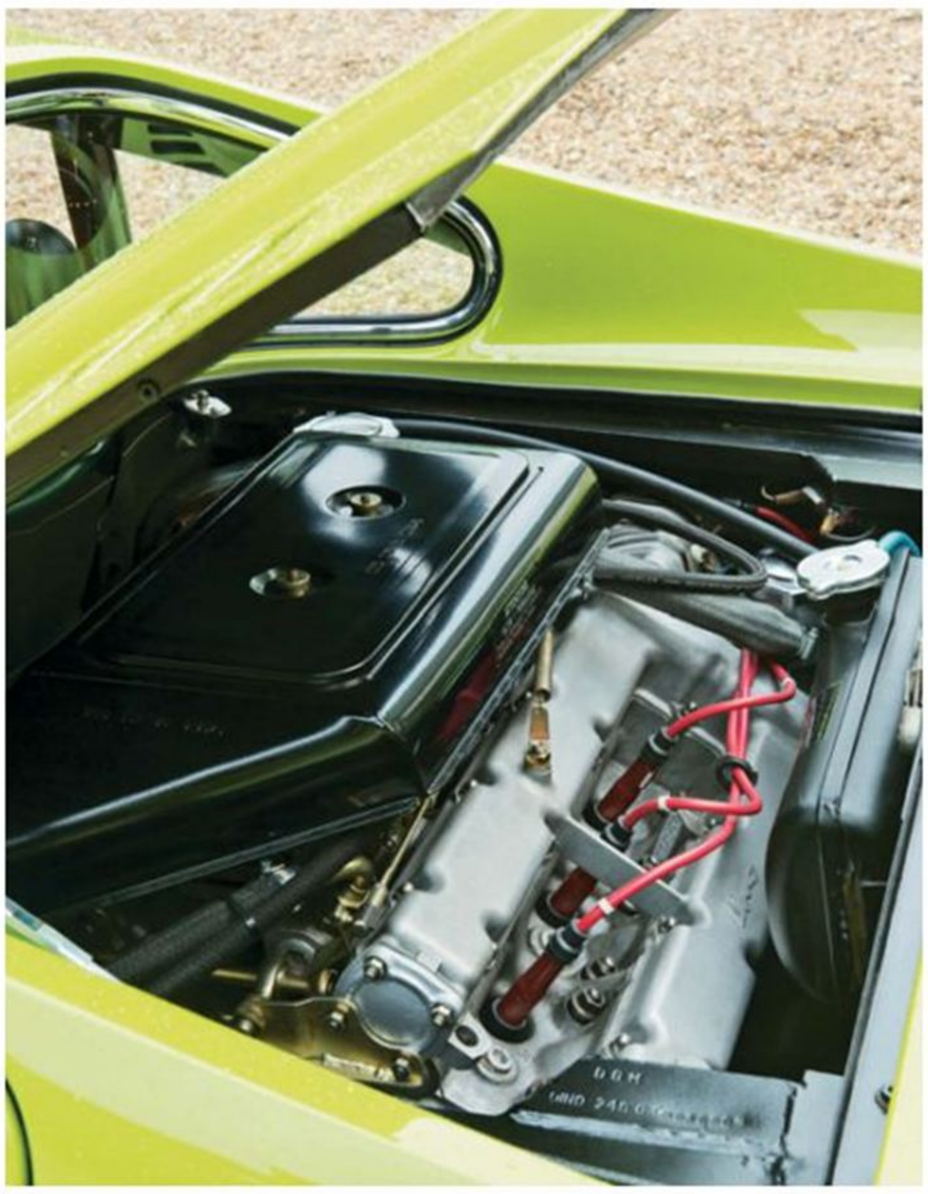
1959
854
4 in line 848cc
Max rpm 7000
Max power 68hp



1960
156 F2
V6 65° 1476cc
Max rpm 9200
Max power 185hp



1961
156 F1
V6 120° 1476cc
Max rpm 9500
Max power 190hp





THIS PAGE
far left, the Dino 246 GT's V6 was born as a 2.0-litre engine, before developing into 2.4 litres; left, the 750 Monza's compact four-cylinder 3.0-litre engine. This sub-division guaranteed high torque values and an overall ease of propulsion

cylinder and magnets. The 2.0-litre engine made its debut at the Modena Grand Prix on 23 September 1951, with Alberto Ascari at the wheel: the outcome was victory and fastest lap time.

The 500 engine, with a bore of 90mm, a stroke of 78mm and a total displacement of 1985cc, produced in its early versions of 1951 a maximum output of 165hp at 7,000rpm, with a compression ratio of 11.5:1.

This first success signalled the beginning of an extraordinary story for the racing car, with the conquest of two consecutive world titles in 1952 and 1953 at the hands of Ascari, bringing 14 victories out of 15 entries for the Maranello cars.

The four-cylinder Lampredi unit began its adventure in four-cylinder sports car racing on 29 June 1953 at the Gran Premio dell'Autodromo at Monza, with a 3.0-litre engine named the 735 S and a 2.5-litre engine called the 635 TF-S, driven by Ascari and Hawthorn, respectively. The 1954 season saw new Formula One regulations raise capacity to 2.5 litres and the Lampredi engines were consequently modified to meet the new requirements by working on the bore.

In the same year, a four-cylinder sports car, the 750 Monza, made its debut at Brianza in the Gran Premio Supercortemaggiore, with a brand new 3.0-litre engine of 103mm bore and 90mm stroke.

The increase in capacity continued with the development of the 857 S with its 3.5-litre engine and then with the 860 Monza, used by Scuderia Ferrari in competition during the 1956 season.

In 1956, too, a new sports car aimed at customers arrived. This was the 2.0-litre 500 TR, followed, in 1957, by the 500 TRC. Both these cars were characterised by the red colour of the cylinder head covers. In the same year, at Le Mans, Ferrari lined up the 2.5-litre 625 LM.

Less remarked upon, but no less interesting, were Ferrari's small four-cylinder engines. In 1959, an engine of only 849cc was produced, the 161, that was followed in 1960 by the 973cc 164 and in 1960 by the 173, with an engine capacity of 1.3 litres, for future use in the ASA 1000 cars.

The last four-cylinder engine to be designed was in 1983, project number 030. It had a bore of 90mm and a stroke of 58.9mm, an engine capacity of 1.4 litres, fuel feed from two KKK turbochargers and an output of 880hp at 10,600rpm. The engine was tried out as an alternative to the V6 for F1, but was never used on the race-track.

Back in 1955, Lampredi embarked on the design and testing of a 2.5-litre engine, with only two cylinders for use on tracks of medium rather than high speeds that required frequent acceleration out of bends. The valve train included the classic Lampredi twin-cam design with screwed cylinder liners and with the innovative inclusion of four valves per cylinder. Intake was via two two-barrel carburettors – that is, one carburettor per cylinder, with resulting specific fuel intake for the single valve. However, the results were not convincing and the project was eventually abandoned.

Following the birth and development of the four-cylinder engine, Lampredi planned an in-line six-cylinder, that would have the advantage of better balance and the possibility of creating engines with greater capacity.

The first such engine was the 114 of 1954, with a capacity of 3.0 litres. The first increase in capacity came with the 118, of 3.7 litres, which was used at the 1,000km Buenos Aires in January 1955. Ferrari was extremely strong in the World Sports races and there were continuous developments, to the extent that the six-cylinder engine was increased to as much as 4.4 litres for the 735 LM model.

However, even in the early 1950s the Prancing Horse technicians had been experimenting with six-cylinder engines, settling on a 120° V configuration: the type 183 was of only 1.0 litres, the type 333 was 2.0 litres, and the series concluded with the type 415 of 2.4 litres.

The 1956 season saw the creation of an unprecedented 65° V6, the 134, created by



1962
196 SP
V6 60° 1983cc
Max rpm 7800
Max power 200hp

1967
Dino 206 GT
V6 65° 1986cc
Max rpm 8000
Max power 180hp

1967
Dino 166 F2
V6 65° 1596cc
Max rpm 10,500
Max power 210hp

1981
126 CK
V6 120° 1496cc
Max rpm 11,000
Max power 580hp

1984
126 C4
V6 120° 1496cc
Max rpm 11,000
Max power 660hp

1985
156 85
V6 120° 1496cc
Max rpm 11,000
Max power 780hp

1986
F1/86
V6 120° 1496cc
Max rpm 11,500
Max power 850hp

1987
F1/87
V6 90° 1496cc
Max rpm 11,500
Max power 880hp



Exceptional exceptions

The Dino 246 GT and 750 Monza prove that small can indeed be beautiful

WORDS ANDREW FRANKEL

Within the confines of what is legally allowed on the public road, it would be hard to think of two Ferraris more different in concept, design and execution than those you see here. One is a raw and difficult front-engined racing car, the other a sonorous and sweet handling mid-engined road car. What could they possibly have in common?

Only that, within the world of Ferrari, they are defined if not as outsiders, then certainly exceptions to prove the rule that, if nothing else, Ferraris are powered by engines with eight cylinders, or 12. These cars have neither. The Dino 246 GT has six cylinders, the 750 Monza just four.

But both could hardly be more deserving of their places in the pantheon of Maranello's finest. And there is something else their engines share, save their time-honoured twin cam, two valves per cylinder configurations. Both were originally conceived for racing – the Monzas by Aurelio Lampredi, the Dinos by Vittorio Jano – and can trace their roots back to engines that won the Formula One world title. To drive them together on the road is to see two cars arriving at that same magical spot reached only by the very best Ferraris, but from completely opposite directions.

I'll take the Dino first, because it provides the ideal warm-up for the Monza, as easy to drive as its stablemate is hard. Iain Stewart's 246 GT is the perfect example, restored to exactly as new, including its remarkable paintwork and towelling seat inserts. Correctly, there are neither Ferrari badges nor any Prancing Horses to be found on its immaculate bodywork.

It may not have been called a Ferrari, but as you sit in its slim bucket seat, see the Veglia dials, the steel gearlever rising from its exposed gate and that leather bound wheel with is three alloy spokes, the Dino is as redolent of the brand as any of the era. Pump the throttle a couple of times then turn the key and, in an instant, the 2.4-litre V6 catches and starts singing its rich and unique tune, less sharp but more melodic than the V8s and closer in character to a V12.

The Cambridgeshire roads we are on suit the car so well you could almost believe it was developed in the English countryside, rather than the Maranello hills. By modern standards, it is not fast, but that scarcely matters. If ever there was a car that proved that it's not how fast you go, but how you go fast, this is it. You notice first the soft and supremely comfortable suspension, next the extraordinary delicacy of the steering. Above all, the Dino is a precision instrument, a car for connoisseurs more interested in how beautiful a car feels than how quickly it can be made to go.

And then there is that engine. Even if its complex and fascinating song does not betray its racing roots, its addiction to revs certainly will. The paint on the dial says it will go to 7,700rpm and, while the newness of the engine in the green Dino means we'll not be going quite that high today, I know from others I've driven that, even at that speed, it just wants to go further.

The other Ferrari is not like this. The sound of its 3.0-litre, four-cylinder engine is not pretty; you might even call it ugly. But the way it spits un-silenced anger and aggression from its single side exit exhaust perfectly suits the character of the car. The 750 Monza celebrated its 60th birthday this year and this example is a legend of the breed, driven by Masten Gregory (known as "the Kansas City Flash") at Le Mans in 1955.

The thinking behind its four-cylinder engine was to promote torque, create a compact engine that could be located well back in the chassis and combine it with a transaxle gearbox between the rear wheels whose weight would provide the traction required to cope with the monstrous potential of the engine. So, while a Testarossa with the same capacity but three times the number of cylinders works best between 6,000-8,000rpm, the Monza pulls hardest from less than half such speeds, but cannot produce quite the same power. It has around 265hp, compared to perhaps 300hp for a comparable V12. Coupled with an ultra short wheelbase, it's actually best suited to tight tracks like Monaco rather than wide-open circuits like Le Mans.

The gearbox pattern is the same as the Dino's, but its action is utterly different. While the 246's lever slides easily from slot to slot, the Monza has no synchromesh and requires you to change with speed, strength and precision: if you try to be gentle, it will spit your choice of gear back at you.

You have to treat the Monza like the racing car it is, even on the road. It hates being driven slowly and will cough, bang and misfire if you do. It is an entirely binary car, brilliant at being parked with the engine off or being driven as fast as it will go and nothing in between. I have been blessed with the privilege of racing this car for nearly 10 years and right on the limit it is both frightening and rewarding in almost equal measure.

While in the Dino you are brothers brought together to share a mutual passion for the open road, the Monza challenges you to a duel: if you are to master it, you must fight with all the resources you can muster and earn its respect the hard way. Do that and it will thrill and inspire you like no road car ever could.

These are such different cars, separated as they are by age, configuration, discipline and execution. But together they prove that a Ferrari needs neither eight cylinders nor 12 to be a true Ferrari. What matters is the quality of those cylinders, far more than their quantity. For that is what provides the passion, that is what makes them Ferraris. And these two have as much of that as any I know. ■

THESE PAGES
the Dino hot on the heels of the 750 Monza, as the two immaculately restored cars drive through the English countryside



> “It seems incredible that Ferrari was able to develop so many engines”

another of Maranello’s famous engine designers, Vittorio Jano, and linked to the name Dino, the inspiration for this split.

The engine, which originally had a capacity of 1.5 litres and an output of 180hp at 9,000rpm, was the progenitor of a series of engines with the same architecture, such as the 2.4-litre type 143, which subsequently became the 146 in its 3.0-litre version. The year 1958 saw the start of work on a new family of engines, the single camshaft 60° V6, tested in competition with the 2.4-litre Dino 246 S, which raced in the 1960 1,000km Buenos Aires.

In the same year, after trials of the first 2.4-litre mid-engined racing car, Ferrari technicians designed a 120° V6, the type 178, for the following season, as well as the type 176, a V6 with the same characteristics but with a 65° angle. It was this latter configuration that enabled the Scuderia to win the 1961 F1 World Championship Drivers Title with Phil Hill.

This unit was also to be used in the 246 SP sports cars, initially in a twin-cam version, the type 171 S of 2.4 litres, then the 60° V6 single camshaft type 190 of 2.0 litres and the 192 of 2.8 litres.

It seems incredible that Ferrari was able to develop so many engines. And in following seasons there arrived, once again for sports prototype cars, the 1.5-litre twin-cam 65° V6, followed by the first version of the 2.0-litre 225.

The V6s played a leading role in another major development: central transverse mounting, which arrived with the presentation of the Dino 206 GT road model, with a 2.0-litre engine followed by a 2.4-litre version with the 246 GT and GTS.

In 1980, Maranello saw the creation of an unprecedented 120° V6, with fuel feed via two turbochargers, for use in F1; the various versions developed between 1981 and 1986 were victorious in 12 races and allowed the Scuderia to win the World Championship Constructors Title in 1982 and 1983. For subsequent seasons, in 1987 and 1988, Ferrari selected a 90° V6.

Gerhard Berger’s successes came in the last two races of the 1987 season, but the Scuderia’s two drivers succeeded in recording a historic one-two in the Italian Grand Prix at Monza, with Berger in first place and Michele Alboreto in second, less than a month after the death of Enzo Ferrari: a tribute to *Il Commendatore*.

Now, 25 years later, Ferrari is lining up in F1 with the F14 T. Its turbocharged hybrid engine, however, has a familiar layout: the V6 that has so often been victorious in the past.

THANKS TO TONY WILLIS AND OWNERS RICHARD FRANKEL AND IAIN STEWART


Time?
It's a matter
of opinion



THESE PAGES:
Jean-Claude Biver, Chairman of Hublot's Administrative Board, with his 275 GTB4 at home in Montreux

Jean-Claude Biver is recognised as one of the true geniuses of Swiss watchmaking. When you meet him, it's easy to understand why. His commitment to perfection and love of innovation derive from some of human nature's finest attributes – the need to remain childlike, a love of tradition and a taste for excellence

WORDS ANTONIO GHINI **PHOTOGRAPHY** MAURICE HAAS

Circles. Circles like those of the wheels on the cars in his Ferrari collection; or those circles, perfect in their form and magical in their flavour, of the cheeses he produces at high altitude with milk from his own cows. Or perhaps even a circle as the shape of his highly sophisticated mechanical watches.

The circle seems to be a recurring element in the life of Jean-Claude Biver, the driving force behind Hublot but, even more so, the iconic figure of



contemporary Swiss watchmaking. 'Whatever is round has its own natural dynamism,' he explains. 'Our planet is round and, now that we are all connected with one another, now that the world has become a single village, in which what we do is no longer just a matter for ourselves but for everyone, "roundness" is also a sign of respect for our present and for our future.'

Biver is speaking in his home-cum-farm, with its view of Lake Geneva, near Montreux. Outside, cows are preparing to go up to their alpine pastures and courtyard animals and nature



CORBIS

THESE PAGES: *the choice to have a sporting presence is part of a precise strategy for Hublot: to attract new clients today and to reach any prospective client in future. Two examples of this can be seen with Ferrari in Formula One and with the 2014 FIFA World Cup. Below, left, the Key Of Time Titanium watch, which can be set to run faster or slower, depending on the wearer's preference; below, right, Romero Britto's football, created to mark the presence of Hublot as the official timekeeper of the football World Cup*

PRESENCE IN SPORT

There are sports that are a perfect match for the media objectives of a great watchmaker, notably Formula One and football. Biver's decision to give the Hublot brand a presence with Ferrari and with the football World Cup looks both to the present and to the future. To the present because the world of these sports, including drivers and footballers, is made up of wealthy people, able to buy high-value watches. To the future, because the young people who aspire to purchase goods of this kind will embed the brand in their imaginations. And, one day, when some of those young people are in a position to allow themselves a major purchase, this symbol will re-emerge and for them the brand will have a special value, one enriched by memory.



> "The circle is a sign of respect for our present and our future"

is already alive with spring; that clean nature of the past that Switzerland so magically succeeds in preserving. 'The circle also stands for the good management of the company. If whoever is in charge knows how to do things in such a way that the spokes that represent the various activities, from production to marketing, from finance to human resources, from advertising to sales, are all the same length – so certain sectors do not outweigh the others – you create a perfect circle that signifies success.'

Biver has just returned his 275 GTB4 to his



> “Hublot is always trying to be unsettling; it doesn’t want to repeat the past”

garage (‘I do at least 5,000km a year in this, it’s not bad…’), and he’s about to leave for an important watch fair where Hublot will present new watches of astonishing technology and stylistic innovation, but he never stops seeing things according to a long-term vision, which is the key to his company’s success.

I ask him whether this new world of respect and empathy that he foresees will become a reality or remain a utopia. He replies with conviction: ‘Of course! It’s a utopia for those of us born in the 20th century. Industrial, financial and political power is still in the hands of people born then. The 21st century doesn’t exist yet, because the young people who are the children of the digital revolution have not yet come to occupy positions of power. Imperialism is already finished and, needless to say, the 21st century will end in 2100.’

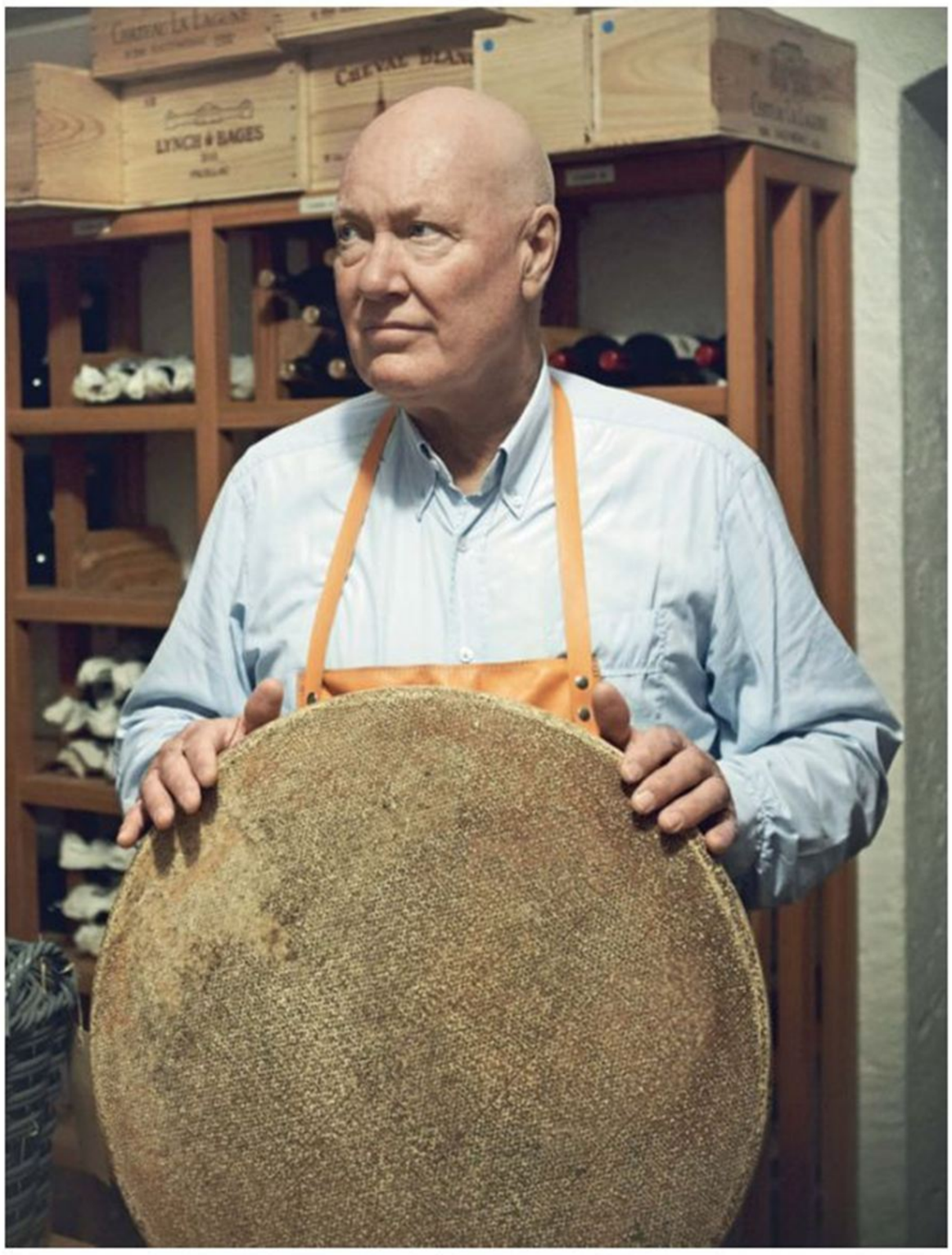
Proof that the man is a visionary is supplied by the clear vision according to which his company operates, one able to now even offer a watch that can slow down or speed up time. Who has never felt the desire to say, “I wish this moment would never end”? With a Hublot MP-02 Key of Time watch, you can do just that; make the hours pass more slowly or, should you wish, more quickly.

‘It’s an extraordinarily complex mechanism: you can regulate speed or slowness but, when you decide to return to reality, you just have to press your finger on a button and right away you come back from dreams to the present. Hublot is always trying to be unsettling; that is, it doesn’t want to repeat the past. Mechanical nature represents the link with the past, innovation is the future… this is the circle that closes on itself, the circle that always returns in our lives. A mechanical watch, even a grand complication – and much more so, in some



COWS AND WATCHES

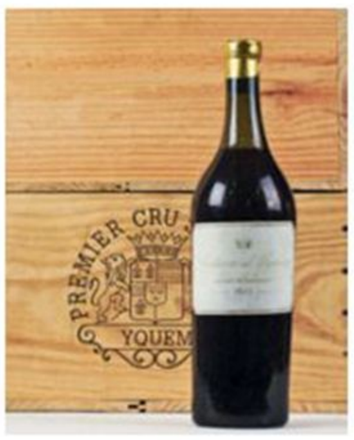
The festival held every autumn, when the cows return from their high alpine pastures, is a tradition that is fading away. However, it is one that Biver likes to keep, celebrating his cows' return home every September. His Emmenthal cheese, produced with milk that comes from high-mountain flowers and grass, has become a highly desirable Hublot Christmas present. 'There's a very strong link between the art of the Swiss watchmaker and the work of the farmhands. Cultivating the land and raising animals is work that demands care, precision and method, exactly like that of the watchmaker. And, in the past, it was precisely the farmhands, in the long winter months, who spent the day in assembly work for the watch manufacturers. Who would have imagined that the great tradition of Swiss watches came from the countryside?'





THESE PAGES
left, Biver at the wheel of his 275 GTB4, which fits perfectly with Lake Geneva's beautiful setting; right, the annual cows festival that celebrates the return of the cattle from the alpine pastures; above, right, Biver with the Emmenthal cheese he produces on his farm

IVAN SIMEONE



IN THE CELLAR – NAPOLEON'S SAUTERNES

Without memory there is no future. If we leave no traces we have lived in vain. Sauternes, according to Biver, is a wine created from the union of God and man, and that allows us to go back through time via memory. 'I recently opened a bottle of the 1872. Sublime. Without the dominant sweet note any longer. It gets close to God and allows you to return, in your mind, to what was happening in the world at that time. The three oldest bottles I have are of the 1811, from the years of Napoleon and his exploits...' Biver explains the secret of the Château d'Yquem Sauternes: grapes picked one by one only when they have lost their water, and about the wine that preserves its qualities over the years, improving in taste as a result of its concentrate of juice without water.

THESE PAGES
six images that sum up Biver's greatest passions: cars (pictured below, left, with Luca di Montezemolo at Mugello), Sauterne wine, high-precision watchmaking and his dairy farm at Montreux







SWITZERLAND AS BRAND



Nations and individual cities, such as Milan and London, are brands. It is their products that make them so. Watches for Switzerland, or Ferraris for Italy (just like Chianti or Amarone wine), are sold abroad and become flag-wavers for their country of origin. Countries need to be aware of the importance of their products and the image they convey. Switzerland enjoys a reputation for quality, precision, service, neutrality, institutional stability, security. And we must not believe that countries like China, currently perceived as producers on behalf of others because they have no well-known brands of their own, will remain so. The examples of Japan and of Korea clearly prove this.



cases, given the performance of some of our watches – is like a classic Ferrari: it just needs a skilled person with a screwdriver to repair it. It will be there forever, exactly like a Ferrari, not ephemeral like most of the objects that have become part of our lives today.'

Just how much this principle brings Ferrari to mind can be demonstrated by one undeniable fact: Ferrari has never felt the need to develop a unified styling. There hasn't been any need, because those innovative elements that continue to characterise them have also always been united to the lines of their bodywork. And yet, undeniably, each Ferrari is instantly recognisable as such, without having ever to resort to cosmetic devices, which would contaminate its nature.

It's the same for Hublot, as can be seen in the beautiful new coloured timepieces inspired by pop art (Big Bang Pop Art), in addition to those that aspire to the absolute, such as the MP-05 LaFerrari. 'This means creating aesthetic tension,' explains Biver.

If the young people of the 21st century have not yet managed to change the world, there is conversely the opportunity for us adults to try and become children. 'Picasso spoke of having to wait until he was 65 years old before he could return to being a child,' Biver notes. 'We have to do things differently. Ferraris make me a child again. For me they represent pleasure, play. But also savage beauty, myth, prestige, technology, mechanical perfection, success. We must make the child that is inside us express itself, because this makes the world more joyful. Ferraris, like watches, are the meeting place of the past and the future.'

Three dogs have joined us in the living room. Cats, turkeys, hens and a green-blue cockerel are scratching about just outside the door. Biver seems like a child playing with his farm. However, his case is already packed, ready for him to go off and meet customers and colleagues. His way of doing things will not change. The child is alive and kicking in him. And it matters little if he is from the 20th or the 21st century.

Perfect symbiosis

Ferrari and Shell have enjoyed a close and highly successful relationship since the very beginning in 1947

WORDS PETER SECCHI


Shell
V-Power
Date
Time
Car
7
Trolley
Other
Info



The relationship between Ferrari and Shell dates back 85 years, a time when the motor car was yet to celebrate its 50th birthday. People did not talk simply about Ferrari cars back then, rather they spoke of Signor Ferrari's cars. It might be a point of semantics, but it is an important one in this story, because Shell first became involved with Enzo Ferrari back in 1929, when he was a driver racing an Alfa Romeo. Enzo's cars already bore the famous Prancing Horse *scudetto* (little shield) and they would soon carry the instantly recognisable Shell logo, too.

This was all well before the days of sponsorship. There were no exotic brands advertised on cars, no logos from fashionable clothing manufacturers or investment banks. If you produced the tyres, spark plugs or fuel that were actually used on the car, then a decal could be applied, but that was it. Today, the Prancing Horse and the yellow and red pecten shell are known internationally as two of the world's most valuable brands.

The partnership between the two companies is the most enduring in motorsport, even if, like all the best relationships, it went through the odd rocky patch. To list Shell and Ferrari's joint achievements in detail would fill this Magazine, but the short version is impressive nonetheless: 10 Formula One Constructors and 12 Drivers titles won together since the series officially began in 1950. Shell was there with Ferrari for the first ever race that year in Silverstone. Twelve months later, Ferrari was back at the English circuit, having created what

THIS PAGE
different times: Chris Amon's Ferrari 312 is refuelled by a pump attendant, just like at a garage on the road



“There were plenty of challenges for Ferrari and Shell in the run-up to the 2014 season”

would, for decades, be its signature engine configuration: the V12. With the “Pampas Bull” José Froilán González at the wheel, *Il Commendatore* saw his car record its first ever win in the World Championship, since then, at the time of writing, there have been a further 164 using Shell fuel.

In the early days of motorsport, blending fuels and lubricants was generally a process of trial and error. That is still the case today, although now we use the very latest technologies and can call on years of research. With the F1 technical regulations having been given such a radical shake-up, there were plenty of challenges for both Ferrari and Shell in the run-up to the 2014 season. This year’s cars are powered by a relatively small 1.6-litre turbo engine, with two different energy recovery systems, one harnessing braking energy, the other the exhaust gases; the same model used increasingly in road cars.

THIS PAGE
1963: a special fuel stop on the Boulevard Albert 1er, Monaco

Clearly, development in the harsh racing environment is producing benefits for road cars, fuels and lubricants. Perhaps this could be misconstrued as disingenuous; the major motor manufacturers have far greater research resources than

From the race-track to the road

How Formula One has become a test bench for road car lubricants

How can lubricants help improve the power and efficiency of the engine?
The main way is by minimising losses caused by friction. The amount of energy lost to friction can be reduced through oil formulation techniques, which in turn improves efficiency. This can be exploited to generate more power, resulting in improved lap times. However, it needs to be balanced against protection and engine durability.

How are lubricants used to improve the engine's durability?
Engine durability is even more important this year, because each driver is allowed five power units for the whole season instead of eight. The right lubricants play an important role by protecting the surfaces of the engine from excessive contact and wear. This is important to ensure the engine lasts the required lifetime and that it maintains performance throughout the season.

What does the 2014 V6 Formula One engine have in common with road car engines?
The 2014 engine is downsized, direct injected, boosted and combined with a hybrid system. These themes are already established in many modern road cars. Manufacturers are employing smaller engines in current production cars, often in conjunction with a turbocharger, and hybrid vehicles are growing in popularity – so many common philosophies are shared with F1. Some of the knowledge Ferrari extracts from the F1 engine will be applied to its road car engines and, similarly, in the future we will take the knowledge from the fuels and oils we develop for the 2014 F1 engine and transfer it to products available to motorists around the world.



GETTY IMAGES







“The fuel we have developed for Ferrari is totally bespoke”

an F1 team and much of this supposedly “new” technology is already in use in most road cars.

However, what F1 brings to the party is speed, not just on the track, but in terms of the research and development that move at such a dramatic pace. Speed is the norm when you consider that a team designs a completely new car each year. For 2014, Ferrari started working on its V6 as soon as the rules were announced a couple of years ago, and Shell was part of the operation right from the design stage, through the running of prototype engines, all the way to the signed-off product.

‘This isn’t particularly new ground for us because we experienced working with turbochargers in F1 in the 1980s, and that expertise is still around to a certain degree,’ explains Guy Lovett, Shell’s technology manager for Ferrari.

‘It’s also great for us because the concept, downsizing and turbocharging, is comparable to what’s happening in modern vehicles across the globe. The application of technology is the same. Obviously, we’ve got a wealth of experience formulating oils and fuels for downsized, turbo-charged engines. The beauty of F1 means we can tailor these formulations for the specific application of Ferrari’s V6 engine. The fuel we’ve developed for Ferrari is totally bespoke.

THESE PAGES
Shell works closely with the Scuderia throughout race weekends, with the Shell Trackside Laboratory based in the team’s garage



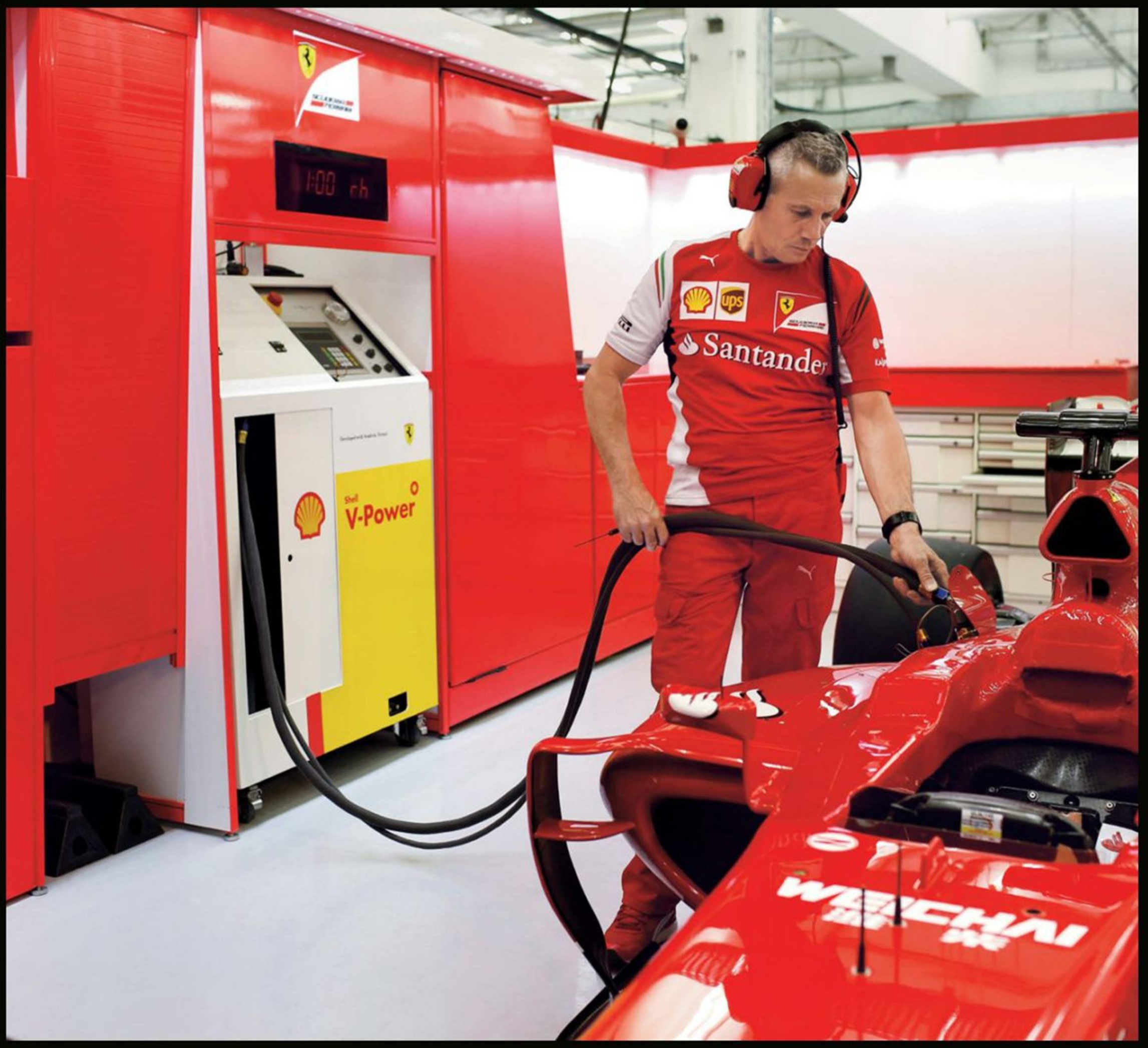
We design it for that application, whereas our commercial fuels have to perform well with different technologies from various manufacturers, vehicles and markets.

'The FIA mandates and regulates the fuel quite closely. A lot of parameters are governed and regulated, quite purposely so to keep it close to modern road fuel, which, again, is good for us, because it enables us to get that technology transfer from racing fuels and lubricants into road products. There is sufficient scope within the regulations to enable us to tailor and tweak certain components within the fuel blend that will allow us to optimise the power and economy for F1 engines. It's an avenue that plays directly into the sort of technology that we're trying to apply to commercial road fuels such as Shell V-Power. The 2014 regulations are a great move for Shell.'

A new engine configuration is a huge change in itself for F1. In addition to specifying the new power unit, the FIA has also limited the amount of fuel a car can use per race to 100kg, which is approximately 30 per cent less than previously, so not only does the fuel have to provide plenty of horsepower, it has to ensure those horses eat as little hay as possible.

There's more: whereas up until 2013 each driver could use eight engines per 19-race season, this time the new power unit technology has to be reliable enough for each driver to use just five. That makes life even harder for the lubricants that must protect all those moving parts, as Lovett explains. 'Obviously bolting a turbocharger on to the engine is a huge change for the lubricant because we have to try to protect and lubricate a very hot turbocharger that's spinning in excess

THIS PAGE
2009: the final year of refuelling during a race. A magical operation has now become a distant memory



"Shell's commitment to the Scuderia goes further than developing and supplying product"

of 100,000rpm, both in terms of its power delivery and when it is in absorption mode from delivering power back to the Energy Recovery System. This presents more significant challenges with regard to protecting and lubricating that turbocharger, to keep it operating as efficiently as possible throughout its lifetime.'

Shell's commitment to the Scuderia goes further than developing and supplying product. At every grand prix a team of three Shell scientists are in attendance, working in the Shell Trackside Laboratory, within the Scuderia Ferrari garage. Over 70 fuel and oil samples are taken per race weekend to ensure that all is as it should be. The lubricant checks are a hi-tech version of a canary down a mine: using a technique known as Optical Emission Spectroscopy, the scientists can spot increased concentration of metal in the oil, which, if excessive, could signify a problem within the engine. If caught in time, it may just be a power unit lifesaver. This season, that work could be more vital than ever, as Ferrari and Shell tackle the challenge of what is a new era in motorsport history.

Enzo Ferrari once said his most important victory was the one yet to be won. It's a sentiment that still drives the team, and indeed its lubricant and fuel supplier, forward today.

THIS PAGE
2014: a limit of 100kg for every grand prix and fuel adapted to the engines of tomorrow


V-Power
Santander
14
Santander
FIAT
infor



In Brief

Away from the track, Shell is an innovation-driven global group of energy and petrochemical companies, with its headquarters in The Hague, the Netherlands, and a vision to become the world's most innovative energy company. Active in more than 70 countries worldwide, Shell employs 87,000 full-time employees and has a fuel retail network of around 44,000 service stations globally. Shell is listed on the stock exchanges of Amsterdam, London and New York. In 2012, Shell spent $1.3bn on research and development.

Shell's relationship with Ferrari first began in the 1930s, and the first Ferrari road car to leave the factory in 1947 used Shell lubricant and fuel. That is still the case today for all cars built at Maranello. Shell also provides gearbox oil and greases for Ferrari's road car production.

Shell powered Ferrari to its first ever Formula One victory, in a 375 F1 at Silverstone in 1951.

Since it has been using Shell fuels and lubricants, the Scuderia Ferrari has won 12 F1 World Championship Drivers titles and 10 Constructors crowns.

Fifty Shell scientists and other personnel invest approximately 21,000 hours a year in research and development around the technical partnership with Ferrari.

Shell V-Power race fuel contains up to 200 different components. As always, developments from this year's racing programme will provide knowledge for the development of the Shell V-Power fuel used in road cars.

Shell Helix engine oil has five main tasks: to lubricate, clean, absorb heat, minimise power loss through fiction and combat engine wear.

During a race weekend, Shell technical staff analyse more than 40 samples of oil from the two Ferrari cars and 30 samples of fuel.

> "Together, Ferrari and Shell are tackling the challenges of a new era in motorsport history"

THESE PAGES
from Alberto Ascari to Fernando Alonso, Shell has been a constant in Ferrari racing history



AGAINST ALL ODDS

How Tazio Nuvolari's return to Ferrari, scene of some of his greatest triumphs, re-energised the legendary Flying Mantuan

WORDS CESARE DE AGOSTINI

GETTY IMAGES



In 1947, Enzo Ferrari (then 49 years old) had already started out on his adventure as a constructor, taking small but sure steps, overseen by that little horse proudly climbing up to the sky. Meanwhile, Tazio Nuvolari (55 years old) was refusing to take the path of retirement and obstinately rejecting a lethal, unacceptable word: decline. Certainly his health was losing its robustness, as he explained to a friend: 'I finish races tired because of illness due to the combustion gases, and that demands periods of rest whose duration can't be predicted.' And yet he carried on, undaunted.

Italy at the time was surviving on ruins, hard work and genius. One of the clearest signs of revival was the throbbing of engines, which spread out along the avenues and roads of many cities. Improvised circuits were laid out over around 2,000 metres and with a total distance that rarely reached 60km; they were known, in keenly imaginative fashion, as *corse tipo aperitivo* ("aperitif-style races"). They were short, fast and quickly over and done with. They attracted large, enthusiastic crowds: a great show was guaranteed, and they helped people distance themselves ever more distinctly from the nightmare of the war.

The Sunday 6 July 1947, in Forlì, saw the first running of the Coppa Luigi Arcangeli, named after the ace of both handlebars and steering wheel who died while testing at Monza 13 years earlier. And it was right there, in the middle of Romagna (always a land of engines) that Nuvolari first slipped into the car that Ferrari had prepared for him: a 12-cylinder 1500, named the 125 SC. It had motorcycle-style mudguards sticking out from the body, two seats, a single pane of glass as the windscreen and a prominent number 72 painted on the side, between the nose and the bonnet. It was an epic meeting of minds.



KEEP DOWN!

"Please bring him back!" The mechanic Mambelli was clearly nervous at Nuvolari's request for his son Paride to sit next to him in the 1932 Targa Florio. "Don't worry, if there's danger, I'll tell him to keep down," he said. Afterwards, Mambelli asked Paride how it went: "I didn't see a thing, he kept telling me to keep down!"

Emerging out of the competitors in the programme's four races (750, 1100, 1500 and Corsa), the dual name of Nuvolari–Ferrari grabbed all the attention. The event had all the hallmarks of a major news story. However, the press of the day limited it to a brief news piece: "A great attraction was the presence of Nuvolari in his first race at the wheel of a Ferrari, which excelled itself in not succumbing to the vigorous driving of the 'maestro', who was racing against himself." After 58.8km and a little less than 42 minutes, at an average speed of 86km/h, Nuvolari triumphed.

Once over the finishing line, the car was surrounded, swamped by fans. As it advanced at walking pace a visibly tired Nuvolari raised his goggles to his forehead and lowered a small mask, a rather pitiful remedy for the noxious fumes. A mechanic jumped into the empty co-driver's seat, as if he wanted to help Nuvolari drive the car over the final few metres.

Enzo too was moved by the sight of the driver hobbling and contorted. *Il Commendatore* was waiting motionless in the pit with a bottle of mineral water ready to give Nuvolari a drink. He had done it dozens of times in the years of non-stop triumph with the Alfa Romeo team he managed. However, for Nuvolari breath was a more pressing need than fluids. Enzo, not yet engineer *honoris causa*, remembered the moment in his first book, *Le Mie Gioie Terribili*: "When, in 1947, a car bearing my name began our competitive activity, he came to say to me: 'Ferrari (he never called me by first name), I'm ready.'"

Ready for what? To be taken on with a signed and countersigned contract? To travel here and there in Italy or even in Europe according to a full diary? No, that was not possible. In addition to his poor health, Nuvolari had had to bear the unimaginable sorrow of the death of a second son.



PREVIOUS PAGES
Tazio Nuvolari was known for his bravery and unique driving skills

THESE PAGES
far left, Nuvolari in action during the 1948 1,000 Miglia, a race he dominated until just a few kilometres from the finishing line; left, Nuvolari in 1935 in Nice with the Alfa Romeo of the Scuderia Ferrari

In Brief

- Tazio Nuvolari started out in motorcycle racing in 1920
- He raced cars until the age of 56
- Nuvolari won the Grand Prix of Belgrade, the last grand prix to be raced before the start of World War II
- His last race was the 1950 Palermo-Montepellegrino hill climb, where he finished first in his class
- One of his most celebrated victories was the 1936 George Vanderbilt Cup in the US, at the wheel of an Alfa Romeo

"I've been pretty unlucky," he wrote to his friend Karl Durr, "but in any event I'm trying to be strong and to bear with resignation the terrible losses I've suffered." In these circumstances, his powers of recovery were sorely tested. The Sunday after Forlì, 13 July, he got into the cockpit of a Ferrari for the second time. The great races were only a memory, the triumphs of Monza, the Nürburgring and Barcelona distant traces. What was available to him was the classic aperitif race: 30 laps and 90km on the streets of Parma.

Nuvolari's participation excited the public and added a certain nobility to the race. Many people had a clear memory of the name and of the man; of when he had lit up a motorcycle race riding a Norton 500; there was a great struggle with Achille Varzi, and victory was only lost due to a broken chain and two broken valves.

That was in 1924, the year when, at the Polesine Circuit, Nuvolari met a tall, solidly built man, wrapped in large overalls, who spoke little but always to the point. He was Enzo Ferrari, a driver for Alfa Romeo, forging a legendary partnership.

Back to Parma, 13 July 1947. Everything is ready. The meagre group of 1500s has been joined by a much bigger one of 1100s. Nuvolari is first on the left; on the right is his team-mate Franco Cortese. Ready… and off! Everyone springs into action but Ferrari number 80, Tazio's Ferrari, stays still. Silent. The engine had died. He sets off in 15th place. In the lead, of course, is the second Ferrari, Cortese's, followed by Guido Barbieri's Maserati, and then the rest. On the fourth lap, the clocks stop at one minute and fifty seconds (average speed 98.182km/h), a time that remains unbeaten. The chase continues. The most astonishing of all his exploits is the inch-perfect overtaking manoeuvre on Giovanni Quintavalla, who hadn't even realised Nuvolari was on his tail. People remembered how the Ferrari managed to overtake in areas seemingly lacking the required physical space. On the 18th of the 30 laps, Nuvolari took the lead: he had overtaken 14 cars.

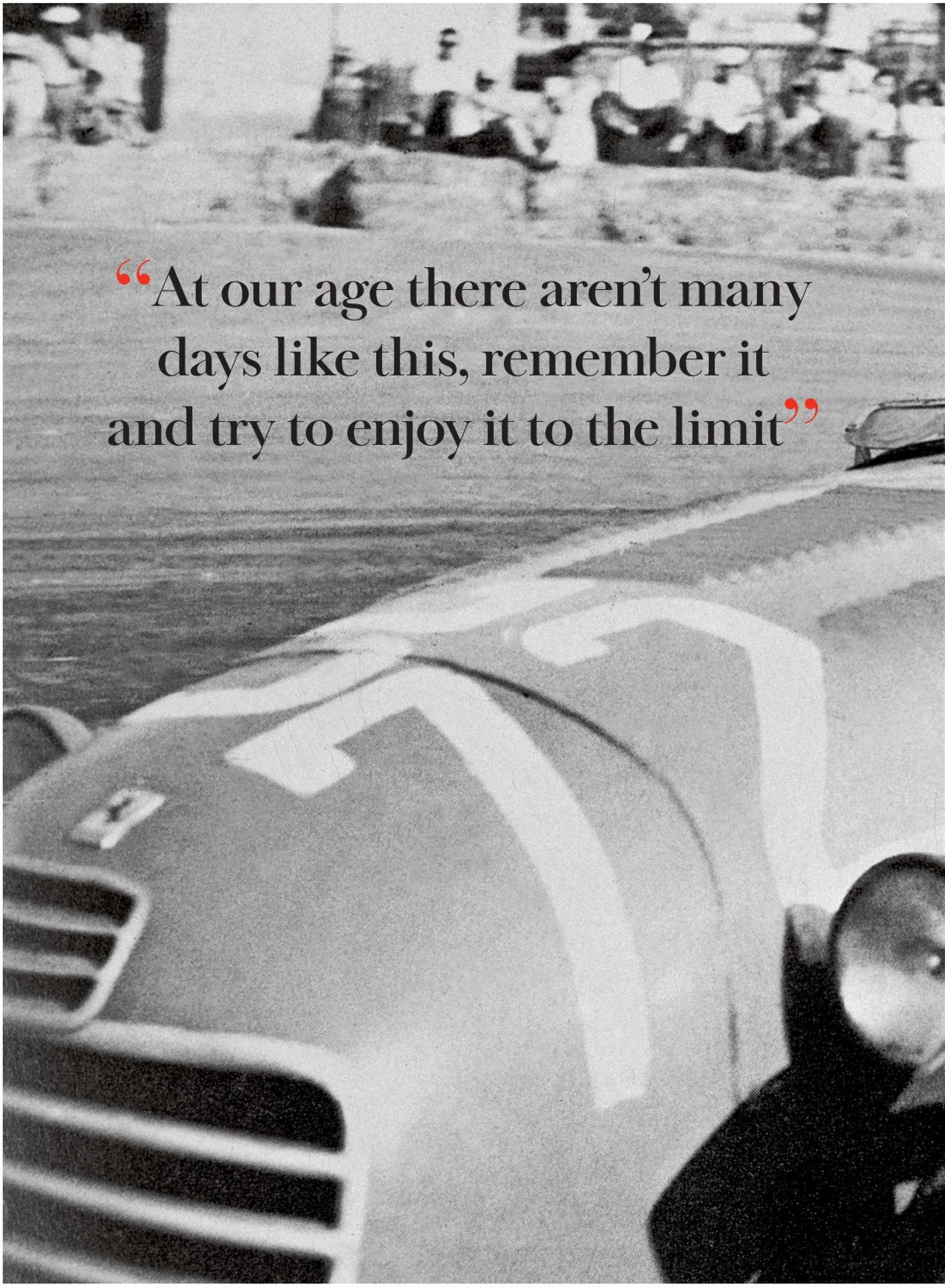
> "Nuvolari was rescued by Miss Parma, who joined him in the Ferrari for a lap of honour"

Journalist Franco degli Uberti wrote in *Auto Italiana* that "all the votes of the thousands upon thousands of spectators present were for him." At the end of the race, the crowd broke through the barriers, as they had done a week before. It was like an avalanche was burying the Ferrari. The driver, now that the nervous energy had gone, was suffering, as he had done at Forlì.

However, coming to his rescue this time was Miss Parma, elected the evening before at the Festa del Sorriso (Festival of the Smile), with Nuvolari himself on the jury. She duly joined him in the Ferrari for a lap of honour, along with an enormous bouquet of flowers.

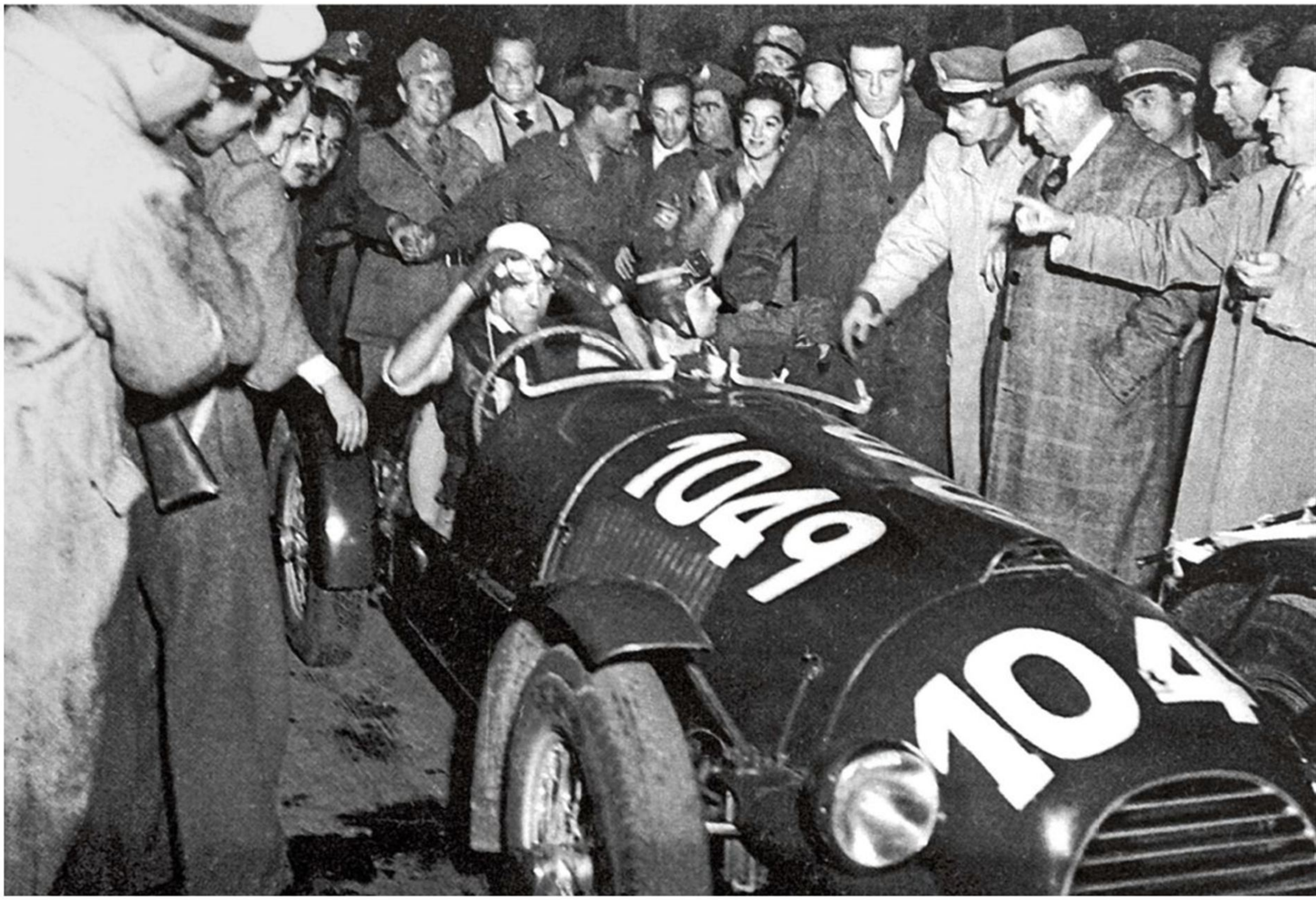
Next up, a race at Livorno's Montenero Circuit, held at the end of August. "This track motivates me," Nuvolari wrote to Enzo. "Montenero has always been my favourite race, given that it's

LAPRESSE; REX FEATURES


“At our age there aren’t many days like this, remember it and try to enjoy it to the limit”



ARCHIVO MILLANTA



a drive you might call a 'champion's drive', given the difficulties that put both car and driver to the test."

Enzo replied: "Dear Nuvolari, I'm back from the mountains, where I went to spend the August holiday with my son, and this morning I found your letter of the 14th of this month in which you tell me of your desire to race at the Livorno circuit in one of my cars. There is every chance that the car will be ready for this date. I will keep you informed about the test day. Until then, very best wishes."

The car was involved in a road accident when being driven by Luigi Bazzi, a great technician who spent his whole working life at Maranello. Enzo decided to give Cortese's car to Nuvolari. So, there was Tazio, lined up on the Ardenza, Livorno's seafront avenue, fortified by his five victories on this track. However, after just four laps the engine gave up; probably due to a fault in the valves that Ferrari imported from Switzerland.

The persistence with which Nuvolari was invited to race was impressive, above all, from Bari. Renzo Castagneto, race director, bombarded him with telegrams. On 5 July 1947: "Come. There'll certainly be nothing to disappoint you and you will be more than satisfied." On 10 July: "I beg you to come in any event and you will be happy with everything." On 11 July: "Telegraphed Ferrari to put at your disposal a 125 with fee you requested." And again on 11 July, at 11.30pm: "We accept any requests you make. We are most definitely expecting you."

He was forced to disappoint and turn them down; the symptoms of poisoning were not clearing up. A seemingly miraculous cure was suggested by Giuseppe Vianini of Milan, a mechanic in the Alfa Romeo testing lab: mega-doses of vitamin B. Simple, harmless vitamins that ultimately made no difference to his medical condition.



TAZIO NUVOLARI: PHOTOGRAPHER

In 2009, Nuvolari's hometown of Mantua hosted a unique exhibition at the Gonzaga Palazzo Te that featured a series of his photographs taken in various situations away from the track. The images show a unique talent, sensibility and knowledge that go beyond what one would expect from a driver more used to cheating death.

To his brother-in-law, the Turin lawyer Guido Falamischia, he wrote of being busy with a detoxification cure at Gardone… "and I hope to rediscover my energy so as to use at least part of it in sport. If I can just go on." By the end of 1947, he had competed in six races, three of them with Ferrari: Forlì (first in the 1500 category), Parma (outright first) and Montenero (retired).

The hope offered by vitamin B mega-doses, the air of Gardone, high morale, great faith in himself; these are the reasons that led Nuvolari to accept Enzo Ferrari's 11th-hour offer of competing in the 1948 1,000 Miglia. The car was a 2000 named the 166 SC.

It was an act of madness rather than a mere gamble. There were only three days to go to the race, but Nuvolari had not sat at the wheel of a fast car for seven and a half months, he was completely forbidden to race by his doctors, and only a brief test of the car in the Garda countryside was possible.

Il Commendatore was too experienced to harbour any illusions. He had simply counted on a publicity coup: he was actually relying on an old pre-war champion, Clemente Biondetti, who had already won two 1,000 Miglia races.

Nuvolari started in the dead of night, without hope of victory or even of finishing the race. At his side was the mechanic Sergio Scapinelli. Then the unbelievable happened.

At Rome, Ferrari number 1049 passed with a lead of 12 minutes, but minus its bonnet. At Livorno the lead was stretched to 20 minutes, but one of the four mudguards had gone and the co-driver's seat was hanging loose.

The car seemed to be falling apart at that point. But by Florence the lead had miraculously increased to half an hour. At refuelling at Villa Ospizio, in Reggio Emilia, a broken leaf spring pin meant the car couldn't go on. Victory was cruelly denied.

"Dear Tazio," wrote Enzo, remembering the emotional

FOTO ALLEGRI; PRESS ASSOCIATION IMAGES



PREVIOUS PAGES
Nuvolari in the 125 C in Forlì, 1947, his first race with a Ferrari. Already 55 years old, Nuvolari used to carry a mask for his respiratory problem

THESE PAGES
far left, the starting line of the 1948 1,000 Miglia with Nuvolari at the wheel of the 2.0-litre 166 SC; left, Nuvolari celebrates one of his many extraordinary triumphs: pictured here after the 1933 Ulster Tourist Trophy in Belfast

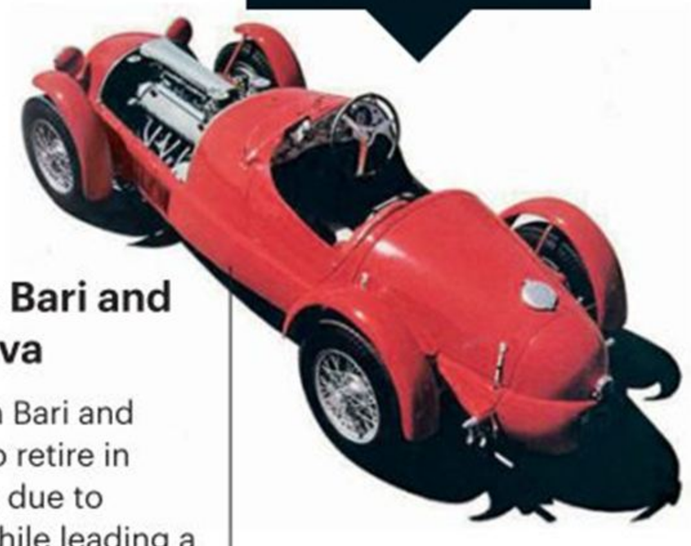
episode, "our last shared passion was that memorable 1,000 Miglia of 1948 when, overwhelming everybody with a fantastic drive from Brescia to Reggio, you arrived at Villa Ospizio, where I was waiting for you at refuelling. The broken leaf spring pin deprived you of a great victory, one that above all others you had dreamed of and deserved. On the bed of the hospitable parsonage I said to you 'Courage, Tazio, we'll do it next year.' And I also remember that you replied: 'Ferrari, at our age, there aren't many days like this, remember it and try to enjoy it to the limit.'"

In conclusion, the soon-to-be "Drake" noted that 'the emotional laws of sport are unmerciful and sometimes unjust, but we cannot deflect them either from winners or from losers.'

In 1948, too, Nuvolari competed in three races at the wheel of a Ferrari: the 1,000 Miglia, when his forced retirement raised a cheer among the watching crowds that was actually louder than if he had won; the Bari Grand Prix, where he was placed fourth with Cortese, and finally, on 13 June, at the Mantua Circuit (in his native city), dedicated to the memory of his sons Giorgio and Alberto.

He completed only four laps, but he was in the lead for all of them, before retiring due to illness.

THE FERRARI 166 SC
With a V12 2.0-litre engine, the 125 became a 166 and was made lighter with a slender body and smaller mudguards. This is a model of the version driven in the 1,000 Miglia, a race dominated by Nuvolari during which, just before the Pescara–Rome leg, his car's bonnet came off



Nuvolari's comeback races with Ferrari

1947-48: six key races for the, by now, seriously ill idol of the crowds

1947 – Forlì

Enzo Ferrari entrusted Nuvolari with the 125, with a new body and the little mudguards. He competed and won in the 1.5-litre category, bringing new success to newly created Ferrari.

1947 – Parma

Nuvolari's engine stalled at the starting line; he started last but managed to close the gap on all his rivals and claimed a victory worthy of the great racer at the height of his success.

1947 – Livorno

When his Ferrari was damaged during testing, he was given Cortese's car. He was in the lead when the engine gave up. That year, he became too ill to take part in any other race.

1948 – 1,000 Miglia

A cruel fate deprived Nuvolari and Ferrari of their finest victory. In first position and just a few kilometres from the finishing line, his car stopped due to suspension problems.

1948 – Bari and Mantova

Fourth in Bari and forced to retire in Mantova due to illness while leading a race dedicated to his dead sons. Nuvolari's magical story as a driver ends here.

On display

Minimal silhouettes in primary colours, soft leather and techno fabric, with the California T to add a dash of glamour, all on show at the Museo Enzo Ferrari, Modena

PHOTOGRAPHY NICOLA CARIGNANI **STYLING** EMIL REBEK





PREVIOUS PAGES
Kaylin wears: cashmere coat, **Louis Vuitton***; cotton and silk pullover, cotton trousers,* **Ferrari***; shoes,* **Tod's***; sunglasses,* **Marni***. Peter wears: leather bomber jacket, shirt,* **Ferrari***; cotton trousers,* **Fendi***; shoes,* **Valentino Garavani**



OPPOSITE PAGE
Peter wears: techno-cotton bomber jacket, **Marni**; *viscose T-shirt,* **Neil Barrett**; *cotton trousers, linen foulard,* **Ferrari**; *watch,* **Hublot**

THIS PAGE
Kaylin wears: viscose jacket, **Trussardi**; *cotton and silk polo shirt, sunglasses,* **Ferrari**





THIS PAGE, TOP
Kaylin wears: silk dress, **Fendi***; watch,* **Hublot**

THIS PAGE, BOTTOM
Peter wears: jersey jacket, **Gucci***; silk and cotton polo shirt,* **Ferrari**



THIS PAGE
Kaylin wears: cotton devoré shirt, **Mantù***; cotton trousers, leather clutch bag,* **Ferrari***; shoes,* **Jimmy Choo.**
Peter wears: linen suit, **Berluti***; cotton and silk polo shirt, linen foulard,* **Ferrari***; shoes,* **Henderson**

THESE PAGES
Kaylin wears: cotton and silk shirt, **Mantù***; cotton skirt,* **Marni***; shoes,* **Casadei***; leather clutch bag,* **Ferrari***. Peter wears: wool gabardine trench coat,* **Ermenegildo Zegna Couture***; shirt, cotton trousers, sunglasses,* **Ferrari**







THIS PAGE
Kaylin wears: wool suit, **Paul Smith***; silk top,* **Trussardi***; sunglasses,* **Ferrari***. Peter wears: suede leather jacket, silk and cotton polo shirt,* **Ferrari***; cotton trousers,* **Giorgio Armani**

OPPOSITE PAGE
Kaylin wears: leather biker jacket, shirt, sunglasses, **Ferrari***; silk trousers, leather bag, shoes,* **Fendi***; cotton bandana,* **Louis Vuitton**







THESE PAGES
Peter wears: techno fabric bomber jacket, **Louis Vuitton**; *shirt, sunglasses,* **Ferrari**; *cotton trousers,* **Giorgio Armani**; *watch,* **Hublot**

Hair: Kiril Vasilev.
Make-up: Giulia Cigarini.
Stylist's assistant: Alessandra Faja.
Models: Kaylin Rogers, Elite Model Management, Milan; Peter Lissidini, L'Uomo Elite.
Car: Ferrari California T

THE Nick Mason INTERVIEW

A Professional Gentleman

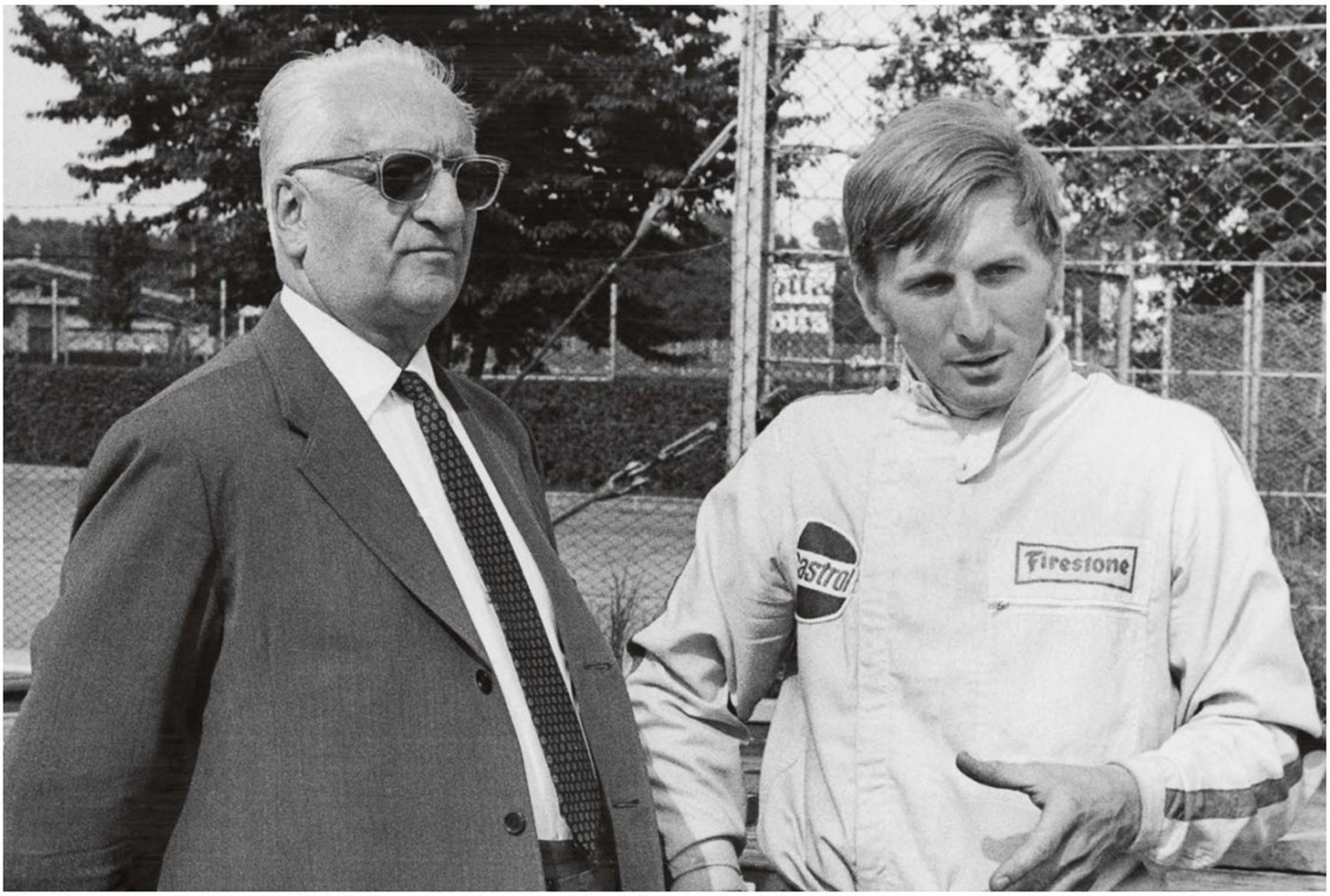
Derek Bell raced for Ferrari in Formula One and Le Mans, but the British driver's long and winding CV still means that even some of the most dedicated Ferraristi aren't aware of his strong ties to Maranello

WORDS NICK MASON & JASON BARLOW

PHOTOGRAPHY BRIAN SMITH







They do say you should never meet your heroes, but every now and again the mysterious "they" manage to get it completely wrong. As in this particular case. I've known Derek Bell for over 30 years now, and it's been a privilege not only to spend time with a motor racing legend, to benefit from his wisdom and experience with my own driving, but, most of all, to have enjoyed innumerable entertaining moments in his company.

It's the combination of a glittering career, as well as an undiminished enthusiasm for the sport, that makes him such an invaluable ambassador for motor racing. I've seen him win Le Mans five times, set a new UK land speed record in a 512M, and drive countless priceless historic racing cars to victory at Goodwood. And I've also watched, as well as experienced him explaining, with endless patience and good humour, techniques involved in driving a car around a circuit as quickly as possible.

I was the beneficiary of such an act of generosity when he delivered a full day's tuition to me around the Nürburgring prior to the 1,000km race there, back in 1981. It was quite a learning curve. As anyone who's been there will attest, the 'Ring is a truly fearsome challenge, 22km of track spiralling this way and that way through the Eifel mountains, punctuated by more corners than anyone can really remember, heart-stopping changes of elevation, the sense of peril underlined by the massed ranks of unfriendly looking trees lining the circuit.

I managed to rent a BMW without revealing my true purpose, as the rental companies had finally wised up to the fact that any car destined for the Nordschleife invariably returned with every warning light permanently illuminated, as well as a dearth of tread on the tyres. Derek spent the entire morning explaining and demonstrating different lines, apexes and useful marker points. I think he might even have been particularly brave and taken a lap with me at the wheel. It was the ultimate tutorial and remains a highlight of my racing life.

> "We didn't do it for the money, we had a passion for winning races"

It might therefore seem a tad ungrateful of me, when I heard that there had been a murmur of unease in the Bell household after it was revealed that I was using Derek's name as an alias while on tour, to immediately engineer the letter to which Derek refers towards the end of our interview.

I should explain that it is mandatory to use an alias to avoid an endless stream of wild-eyed lunatics arriving at the hotel entrance demanding that you listen to a demo tape, admire some lyrics, or pay them some long overdue royalties.

It was irresistible. Soon a letter purporting to be from the manager of a smart hotel in Australia was winging its way to West Sussex enclosing a substantial bill for TVs hurled from the window, a food fight involving a lot of custard, and a depleted mini bar. To add extra value, I also mentioned that the staff had so enjoyed Mrs Bell's dance of the seven veils in the dining room. My sense of guilt is still eclipsed by a childish tendency to giggle.

But perhaps that sense of fun is one of the special qualities that permeate any dealings with Derek. He doesn't have to promote his talent – it's too obvious. Endurance driving requires special abilities that not every fast racing driver has. Exceptional mechanical sympathy, the ability to plan endless overtaking moves, the physical stamina needed for a race 10 times the length of a grand prix, dealing with night sessions, variable weather conditions, not to mention racing at speeds up to 390km/h. Derek is a master, as his remarkable CV confirms.

My view is that any driver as successful as Derek in this arena undoubtedly qualifies for full hero status. On my next tour I promise to use a different alias in deference to a great man and great friend.







THESE PAGES
opposite, Bell with Enzo Ferrari; above, Bell was one of the professional drivers who participated in the 1971 film Le Mans (poster above, left), shown, above, on set with the star Steve McQueen during filming

The Official Ferrari Magazine: Doing my homework for this interview, the scale of your career achievements really is remarkable. But not many people remember that you raced for Ferrari early on.
Derek Bell: It's true. Actually the guy who looks after my boat was scraping the barnacles off the prop when he saw the Ferrari 458 Italia we used in the photography pull up. He said, 'But I thought you raced for Porsche!' I had to put him right. I am very fortunate to have had the career I've had. I raced for Ferrari, Porsche, Alfa Romeo, BMW, all works drives… The guys today are usually tied to one manufacturer, and don't have the same opportunities. They earn a bloody fortune, mind you. We didn't do it for the money, we had a passion for winning races. Obviously we liked getting paid, but it wasn't really about that.

TOFM: Different generations get misty-eyed about different racing eras, but that late-1960s–early-1970s period really stands out. They were such incredible racing cars, and there were great personalities in the sport.
DB: That era was very special. The cars were beautiful and rather dangerous. I was part of a group of drivers who were all on the way up. If you survived Formula Three – by which I mean lived through it and stayed alive – you had a good chance of going on to Formula Two and then Formula One. I did three races in F2 and was summoned to Maranello. So, it didn't take that long. It was glamorous, colourful and bloody dangerous.

Nick Mason: How did Ferrari approach you?
DB: In my third year of F3, in 1968, I won eight races. We scratched around and found the money from the Westminster Bank and off we went to F2. I was on the grid for the F2 race at Hockenheim in which Jimmy [Clark] was killed. I had dinner with him and Graham [Hill] the night before; breakfast the next morning; got in the car for the race and never saw him again. A few weeks later Colin Chapman asked me to race for him. Then I had an offer from Cooper to race in F1. And then Ferrari… This all happened in the space of six weeks. I didn't know what to do. I went to Italy, tested at Monza in an F2 car. Somehow, I was the quickest. I don't know to this day if I really was. That night I went to Modena, stayed at the Real Fini, and went to the factory the next day – there was a strike on, although they told me there was a national holiday that day – and then Enzo Ferrari came round the corner with his secretary.
I remember it vividly. The Old Man walked towards me, with the road cars flanking him on either side on the assembly line. It was an incredible sight. The famous silver hair and the tinted glasses.

NM: A young British driver signing for the Scuderia…
DB: Imagine the fuss there would be now! But at the time, it barely made a small paragraph in *The Times*. "Britain joins Ferrari – Pagham's Derek Bell goes to Maranello." Nobody got terribly worked up about it. Anyway, we went to lunch – the Old Man, [Franco] Gozzi and myself. Enzo used to pick me up in his car, just him, and we'd go for dinner. He'd put his arm round my shoulder as we walked around, and guided me along, as if to say, "This is my new boy!" The Old Man thought the world of me, and I could never figure out why.

TOFM: The myth grows with each passing year. The new Museo Enzo Ferrari has various artefacts on display, including a pair of his trademark black glasses. He was a tough man, but you saw a different side to him, didn't you?
DB: He was always a great gentleman with me. I always felt he was guiding me. I was there to build up experience in F1. My

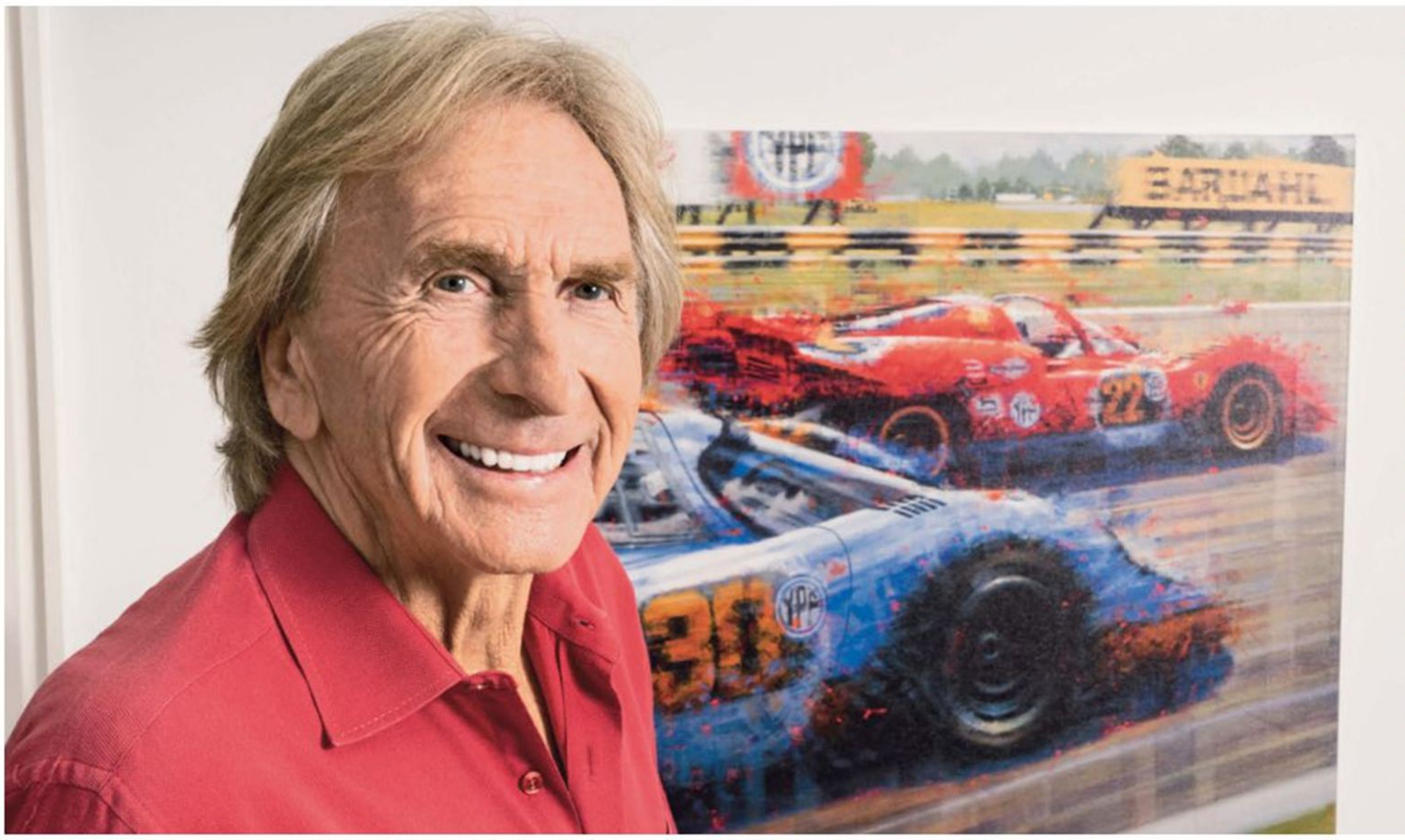
CORBIS; GETTY IMAGES; MICHAEL KEYSER



LAPRESSE



THESE PAGES
Bell in action during the 1968 Formula One season, at the wheel of the Ferrari 312 F1, equipped with an innovation that today seems normal, but was revolutionary at the time: an adjustable rear wing





wife at the time had colitis, she was in hospital, and the Old Man asked me, in French, 'How is your wife?' It was early in the morning, and I said, 'I don't know, I haven't spoken to her yet.' So he immediately asked his secretary to call the hospital, so I could talk to her. He was that kind of man. I had an audience with the Old Man the year before he died. I took my son Justin to meet him. I had to do it. At Ferrari, you were racing for the Old Man. Everyone was working or racing for Enzo. At Porsche, you were racing for the team, the mechanics. At Ferrari they cried when you won, and they cried when you didn't.

NM: The bond with Ferrari was still clearly very strong. Even now, 46 years later, it's clearly important to you.
DB: My first professional race was for Ferrari in F2 in 1968. My first F1 race was in a Ferrari in the Gold Cup at Oulton Park – I had Pedro Rodriguez in front of me and Jochen Rindt behind. My first grand prix was in a Ferrari at the Italian GP at Monza. My first Le Mans was in the Ferrari 512. When I look back now, it's a fantastic thing to have done, something no one else managed. And yet people don't know that I raced for Ferrari.

TOFM: It wasn't a great period for the Scuderia, sadly… What was the issue with the 312 F1?
DB: I was at Ferrari at the wrong time. Even Mauro Forghieri told me that, a few years ago when we were together at the Amelia Island concours. Ferrari withdrew from racing in 1969, which seems incredible looking back. The cars simply weren't competitive. I had the potential. I'd beaten everyone up to that point, apart from Jackie [Stewart] and Jochen. I was never as quick as those guys, even if they were more experienced than me, but I was up there with them. They were the kings. [pause] Actually the 312 was a bloody good car, it just wasn't quick enough. It handled well, didn't spring any surprises on you. It was lovely, in many ways. It just needed more grunt, and I needed a full season in it. It had the adjustable rear wing, I remember. Coming up to Curva Grande at 170mph [275km/h], and you had to push a button on the wheel to drop the wing a bit to give you more downforce, and carry on down to the Lesmos. Amazing.

THESE PAGES
above, Bell at home, surrounded by memories of his glittering career; opposite, above, at Le Mans, a race he won five times, with four victories during the 1980s; below, from left, one of Bell's last experiences with Ferrari, as his 333 SP makes a pit stop during the 1997 24 Hours of Daytona (Bell took part in the race with co-drivers Gianpiero Moretti, Antonio Hermann and Didier Theys); racing at Le Mans in 1970 with Ronnie Peterson; during the 1968 US Grand Prix at Watkins Glen

NM: Tell me about the Ferrari 512. Obviously it's a car we both know rather well. When did you first race one?
DB: At Spa, in 1970, I think. I'd never set eyes on the place before! Jacques Swaters, who I'd met previously, hired me to drive the yellow 512. I was 20 seconds quicker than my team-mate. I remember going through Eau Rouge for the first time. [pause] You're making me think about it now. You're put in the car, you're a racing driver, what's bloody wrong with you! So you drive it, the best you can. The 512 was a great car at Spa, because it was good on high speed tracks, but it wasn't as nimble or as good at changing direction as the Porsche 917, for example. There was no radio, so you had to wait three minutes to get the lap time. The car caught fire three times at fuel stops, they had to pull the doors off to get me out. But we carried on. You wouldn't do that these days.

TOFM: That car and the Porsche 917 are two of the all-time greats, genuinely iconic racing cars for motorsport fans.
DB: Yes, and designed without wind tunnels. How the bloody things didn't take off is a mystery. We tested all sorts of little bits and pieces on the 917 without ever thinking the bastard would take off. I was never nervous. Norbert Singer [Porsche boss] got his slide rule out, measured a few things, and began laughing. I said, 'Why are you laughing?' And he said, 'It's better that you don't know.' So I said, 'Well, I'll be racing the damn thing, I'd like to know.' 'Well, allowing for tyre grip, the top speed is 246mph [395km/h]…'

TOFM: Nick's 512 is the one that caught fire while you were filming the Steve McQueen film, Le Mans. What happened?
DB: Steve and I were driving side by side for the camera car [a specially modified Ford GT40]. I came through the Indianapolis curves and the car suddenly exploded. *Woooof!* I was doing maybe 80mph [128km/h]. So I'm braking, frantically trying to get my belts undone, get the door open, the filming light in the passenger footwell has gone up as well, there was fuel sloshing about. It seemed like an age before I got out. There was no one around, until this guy appeared out of the trees. 'Get the bloody fire truck!' I shouted.



In Brief

- Derek Bell began racing in 1964, driving a Lotus Seven at Goodwood
- He signed a contract with Ferrari in 1968
- Between 1968 and 1974 he competed in 16 grands prix for Ferrari, McLaren, Surtees and Tecno
- He has won Le Mans 24 Hours five times and the 24 Hours of Daytona three times
- He was awarded the MBE (Most Excellent Order of the British Empire) in 1986 for services to motorsport







CORBIS; GETTY IMAGES; REX FEATURES; SUTTON IMAGES

TOFM: Like Enzo Ferrari, McQueen is someone whose legend seems to grow every year. What was he like?

DB: Steve was great, such a genuine person. I hate reading nasty stuff about him. He had a rough upbringing, though he never talked about it. He was a man's man, and he loved cars. He wanted to be a racing driver and none of us harboured any desire to be an actor, which he loved. He just wanted to talk about racing, and there were no hangers-on to bother him. I remember I was on track filming a sequence, with the 917 and the 512, and we came blasting past Maison Blanche at some speed. Suddenly, I spotted this figure hunched in the middle of the track, with a movie camera. We went past either side, with inches to spare. When we got back to the pits, I wanted to know who the hell had authorised it. Of course, it was Steve himself, and he'd just grabbed the camera. Watching *Le Mans* on a big screen, it's more impressive now than it was then. It's only *Rush* that has managed to eclipse it, I think. I loved that film, they did a really good job. I knew James [Hunt]. I went to his wedding. His first wedding…

NM: I think what's interesting in sports car racing is that there's a sublimation of the driver's ego, to an extent. Is there a difference in the mindset between the F1 driver and the endurance racer?

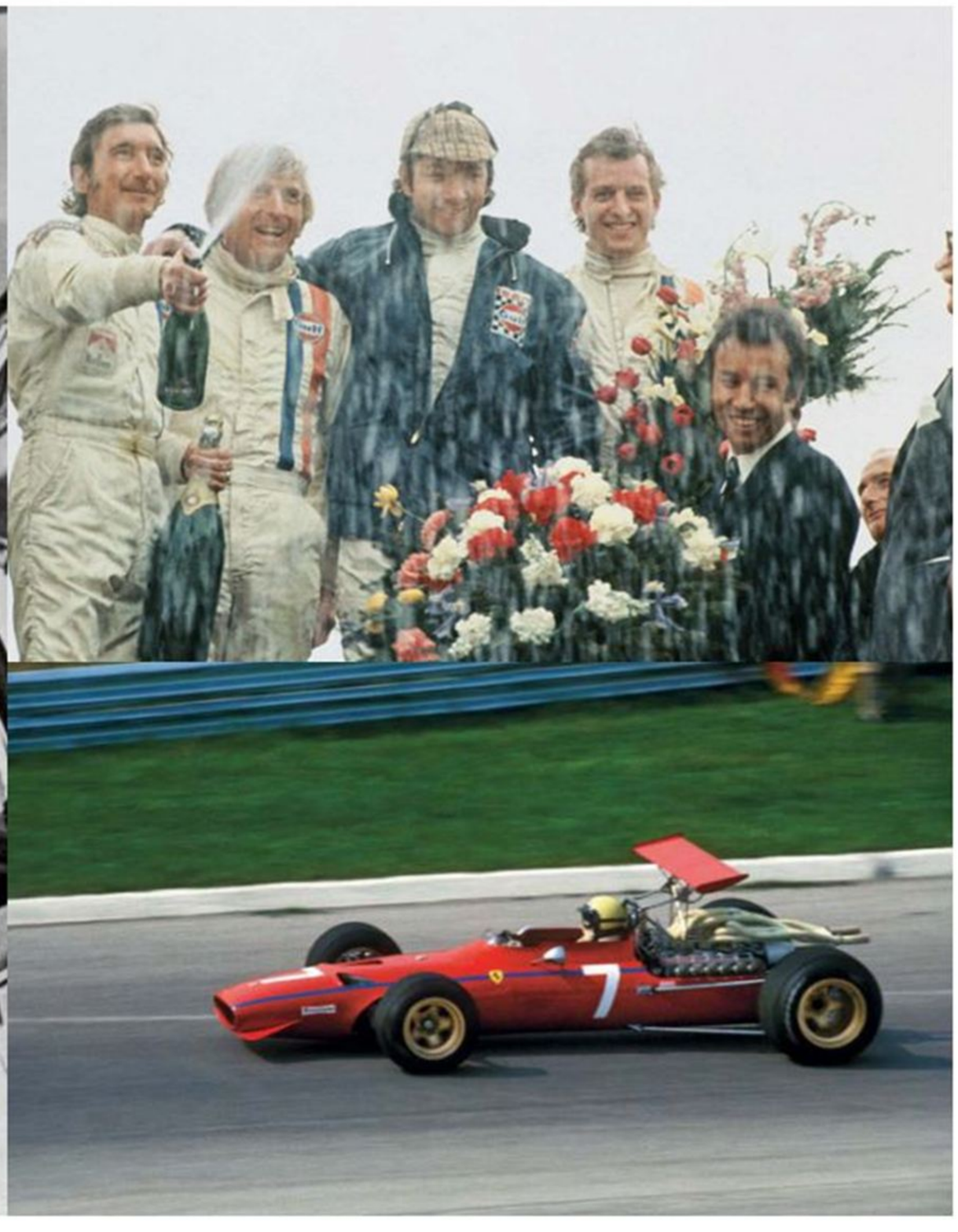
DB: Definitely. A single-seater driver is more single-minded. In sports car racing, you have to be a team player. Of course, in F1 the drivers are team members, but only on their half of the garage. That said, in sports car racing now it's changing. There is intra-team rivalry, with team-mates fighting each other to get pole, not just for their car. I think it's unpleasant. In my day at Porsche, we'd have had our knuckles rapped if we were bashing into each other. We were never as desperate. There's too much information now. They interrogate every lap. We used to get out of the car, the guys would say, 'Well done boys, good work, what happened in the third hour?' We never analysed it too much, maybe to our loss. But we still had great racing.

> "At Ferrari, we felt we were personally racing for Enzo"

NM: You won at Le Mans five times, Daytona three times; you've raced at Sebring… You must have developed a different relationship with these great cathedrals of speed.

DB: Oh, absolutely. Le Mans is the one. I had, and always will have, the greatest respect for the place. Going through the big tunnel when you arrive, it has a very sombre feel, and you know you'll be making history the next day because your car is going to be doing 239mph [384km/h]. Because you know what the car is capable of. Even so, you're treading into the unknown each time. The 'Ring is different, it has a distinctly German atmosphere, with its 170 corners, or whatever it is, and of course it's completely terrifying.





Spa is another place that hasn't been ruined. Kyalami. Sebring still has something very special about it. Very few of them are still around now as they were. The Mulsanne straight used to run for four miles. That was a minute with your foot flat to the floor.

TOFM: With the rule changes in F1 and the WEC this year, do you think motorsport has become too complex? You're a driver, not a computer operator, aren't you?
DB: At the end of the day, a guy just wants to get in the car and go. The new cars are complicated, but they're still racing cars. All they have to do is drive them as fast as they can and someone else will tell them how they're doing. I don't mean to sound flippant, I know a huge amount of effort goes into it. We've all had to adapt to changes. [pause] Never mind the current F1 cars, I was just sitting in the 458 Italia looking at its steering wheel and thinking to myself, 'Where's the starter button?' But for all that, I don't begrudge the drivers today. I don't think they have the good life that we once had. I can remember racing at Buenos Aires with Jo Siffert, where we won in the 917; the next weekend there was a test at Daytona, then we raced at Bogota in F2, then there was Sebring, then back to Bogota again… I can't actually remember whose car I drove to be honest.

TOFM: All these great names you're talking about, they're true heroes to many of us. And yet so many of them died racing. That must have done something to you, as a man. To lose so many friends and colleagues.
DB: You would think so, wouldn't you? But the truth is that you really attuned yourself to live with it. From the first moment I stepped in a car, it's what I did. It was commonplace for people to die. In those days, you could not afford to go off the road. If you suffered a mechanical problem, or a tyre exploded, it was quite often fatal. But yes, we did get hardened, I suppose. I'm actually quite a sentimental and emotional person, so how the hell did I do it? In 1971, both Jo and Pedro died, in my first year racing prototypes. I went to Jochen Rindt's funeral. [pause] You live with it.

THESE PAGES
above, left, Bell during practice at Monza, 1968; right, top, celebrating with Jo Siffert, Pedro Rodriguez and Jackie Oliver after finishing second in the 1971 Spa-Francorchamps 1,000km; in action for Ferrari in 1968; opposite, Bell at home with a 458 Italia

Nick Mason is the drummer with Pink Floyd, a well-known Ferrari collector and Contributing Editor of The Official Ferrari Magazine

TOFM: I don't want to embarrass him, but for a musician Nick turned out to be a pretty good racing driver. Didn't Derek show you the ropes around the Nürburgring?
NM: We spent a day there, I recall. I did the 1,000km race there in a Lola.
DB: He developed very well. He's an intelligent lad, you see. You raced the Rothmans Porsche 956, the third car, at Mosport in Canada and didn't make any mistakes. Nick has great passion and great consistency. He never really talks about it because he's such an unassuming man, but you forget just what he achieved in that car. At the Nürburgring, you just have to show someone round, and hope they have the sort of mindset that can interpret it. It takes longer than two laps to get it. It comes by degree. And Nick got it.

TOFM: And Nick repaid you by checking into hotels under the name Derek Bell while he was on tour with Pink Floyd.
DB: I was flattered for a while. But then I soon realised that nobody knew who the hell I was anyway! [laughs] Nick, you did once send me a forged letter from a very irate hotel manager, together with a bill for damage for a trashed room. That reminds me of when Hans Stuck and I won the World Sports Car Championship at Fuji in 1986. The celebrations that particular night were rather raucous. I remember that a bed got thrown out of the window with a mechanic on it. He was on the ground floor so he didn't go too far.



ALAMY; GRAND PRIX PHOTO; REX FEATURES

A BRAVE NEW WORLD

Banco Santander's head offices on the outskirts of Madrid have set a template for a new eco-conscious corporate identity

WORDS ANTONIO GHINI





THESE PAGES
opened in 2004, the Ciudad Grupo Santander, in Boadilla del Monte, Madrid, was the personal vision of Banco Santander's executive chairman, Emilio Botín



We came out of the caves to become farmers, built walls to protect ourselves from invasion by unknown peoples, and built up big urban centres around huge factories with smoking chimneys. We believed we were omnipotent, discovering the riches of fossil fuels and deluding ourselves that we could make full use of atomic energy.

In doing so we grew in number, without acknowledging that the planet around us imposes a physical restriction on our largely uncontrolled development. Now it is time to treasure this extraordinary history in order to achieve a balance between what nature gives us, what we are, and the world we live in. Before our lack of vision sends some of us back into the caves, we can make the most of the intelligence we have been given to keep the good parts of what technology and nature offer us. At the same time we can work hard to give the planet back, with as much generosity as it has shown to us, respect and commitment to achieve the balance that might guarantee a future for those who follow us.

Banco Santander executive chairman Emilio Botín understood that this was necessary long before most people did. In 1995, he began to outline a project for his bank, with its 6,500-strong staff, that has now become a magical reality. When, in 2004, the Santander head office moved out from the centre of Madrid to Boadilla del Monte, on the city's western outskirts, it became a leading example of how one can operate on two different, complementary levels, each one of equal importance.

The first level is a return to a calm and clean natural space, with a care for the world around us that also becomes a message of respect and of a desire to look ahead, not only for ourselves but also for our customers. Seeing the wonderful, 1,200 olive trees – 11 of which are over 1,000 years old and 400 of them are over 500 years old, carefully replanted in the gardens of the centre tended by Luis Vallejo – finding out that the golf course is open to those who work there, but also to those interested in improving its maintenance and quality, all provides a clear answer to how results meet expectations.

The second level is a hidden one, where technology and the energy to bring it to life are managed in a balanced, controlled way without having to relinquish what modernity offers us as a result. It's a bit like what is happening in Formula One, and what will be happening more and more with the cars we drive every day.

These road cars of the near-future will feature designs that pay attention to better re-use of resources and energy, and that have less impact on the environment, while bringing greater safety and functionality to those who drive them.

THIS PAGE
the Santander logo stands as a sculpture

OPPOSITE PAGE
clockwise, from top left, one of the 1,428 olive trees dotted around the complex; Emilio Botín, the bank's executive chairman; a view from inside one of the Ciudad Grupo Santander's main buildings, with its fantastic use of glass and natural light; the company's golf course set among the site's 250 hectares of land

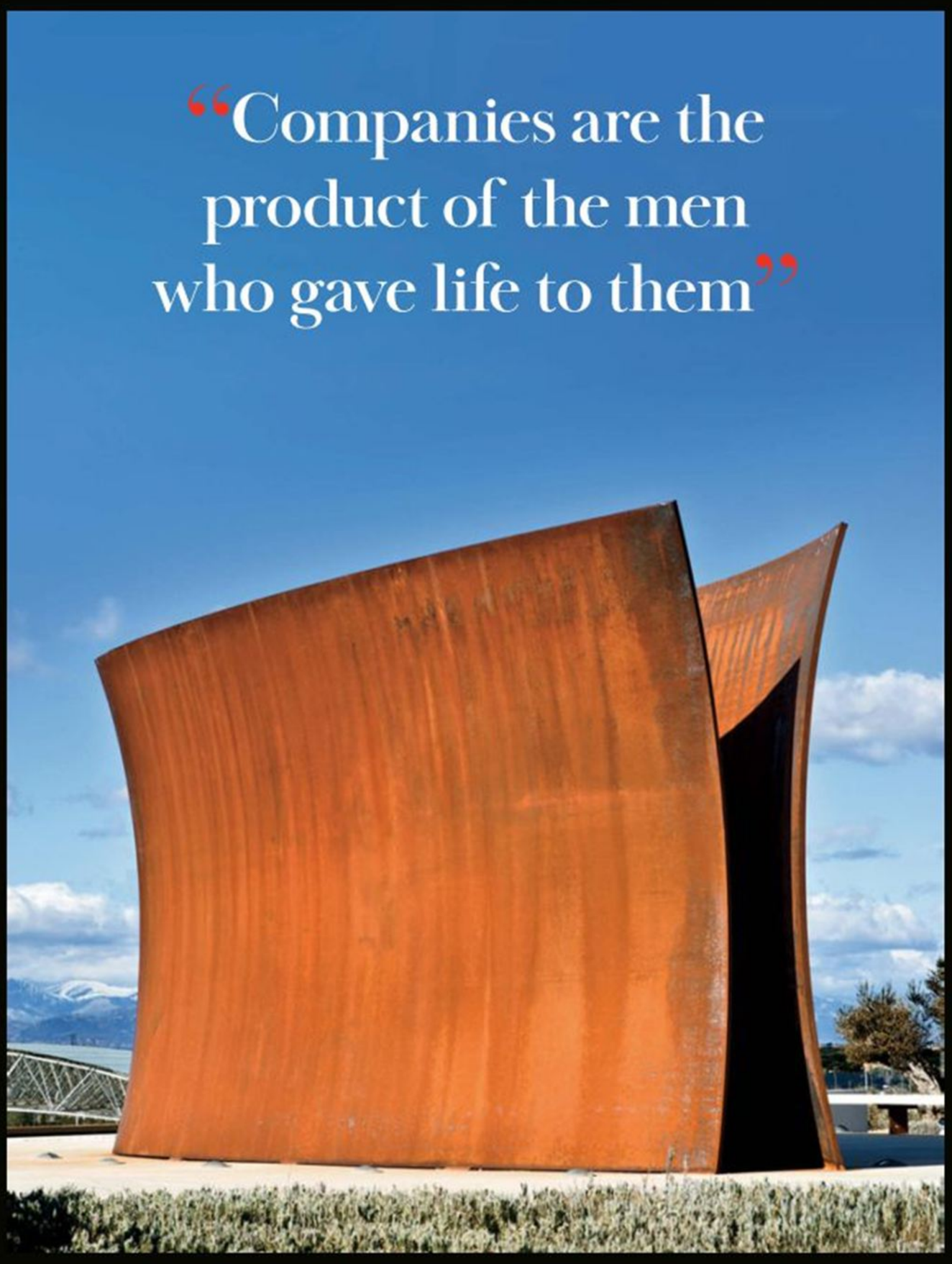
















THIS PAGE
a number of important classical and contemporary works of art are displayed in the Santander offices

OPPOSITE PAGE
Banco Santander is a strategic partner of the Scuderia Ferrari



The Green Credentials of Santander's HQ

- 30,000sq m of green roofs
- One million shrubs
- 70 hectares of natural woodland environment was restored at El Bosque
- 21,000 trees
- 1,428 olive trees, including 11 that are over 1,000 years old and 400 over 500 years old

Covering some 250 hectares, Ciudad Grupo Santander is the result of an architectural competition that involved entrants from four large international firms: KMD of California and the practices of Kevin Roche, Rafael Moneo and Norman Foster. Among the restrictions imposed was the need to adopt a process of progressive construction, in modules. Roche, the Irishman celebrated for constructing award-winning buildings in glass and concrete, triumphed.

Architectural rigour and the harmony of the gardens are combined with the presence of major works of contemporary and classical art. These include the one dearest to Don Emilio Botín's heart, a painting with strong connections to his family that hangs in his office. It is *The Adoration Of The Shepherds*, which his father, also named Emilio Botín, bought in the 1950s; a work by El Greco, the Crete-born 16th-century painter who took Spanish nationality.

Santander, the powerful Spanish bank that has become an international bastion of financial entrepreneurship, is an example of how we can understand the way we deal with the new reality we are living in: constantly developing technologies, respect for people and the environment, entrepreneurial dynamism and vision. In this sense the partnership with Ferrari is also a message: challenge and dynamism and, at the same time, constant work to get the best from what technology offers us, to find solutions that are always new.

Companies and their success are the product of the men and women who give life to them. Don Emilio Botín's vision has resulted in the transformation of a previously uninhabited area into an absolutely magical place. Enzo Ferrari and Luca di Montezemolo's vision was to do the same with the farmland on the outskirts of the small town of Maranello.

Ferrari's architectural and technical perfection today compares very favourably with what Santander offers to those who discover its delightful head office. These similarities are no coincidence, and they show how technology and pragmatism can live in perfect harmony with nature and dreams.

FERRARI SPA





SWIMMING HORSES

In the 1950s, Ferrari's motorsport successes attracted the attention of powerboat racers. As we reveal, it was a union that was to yield record-breaking results

WORDS GERALD GUETAT


9

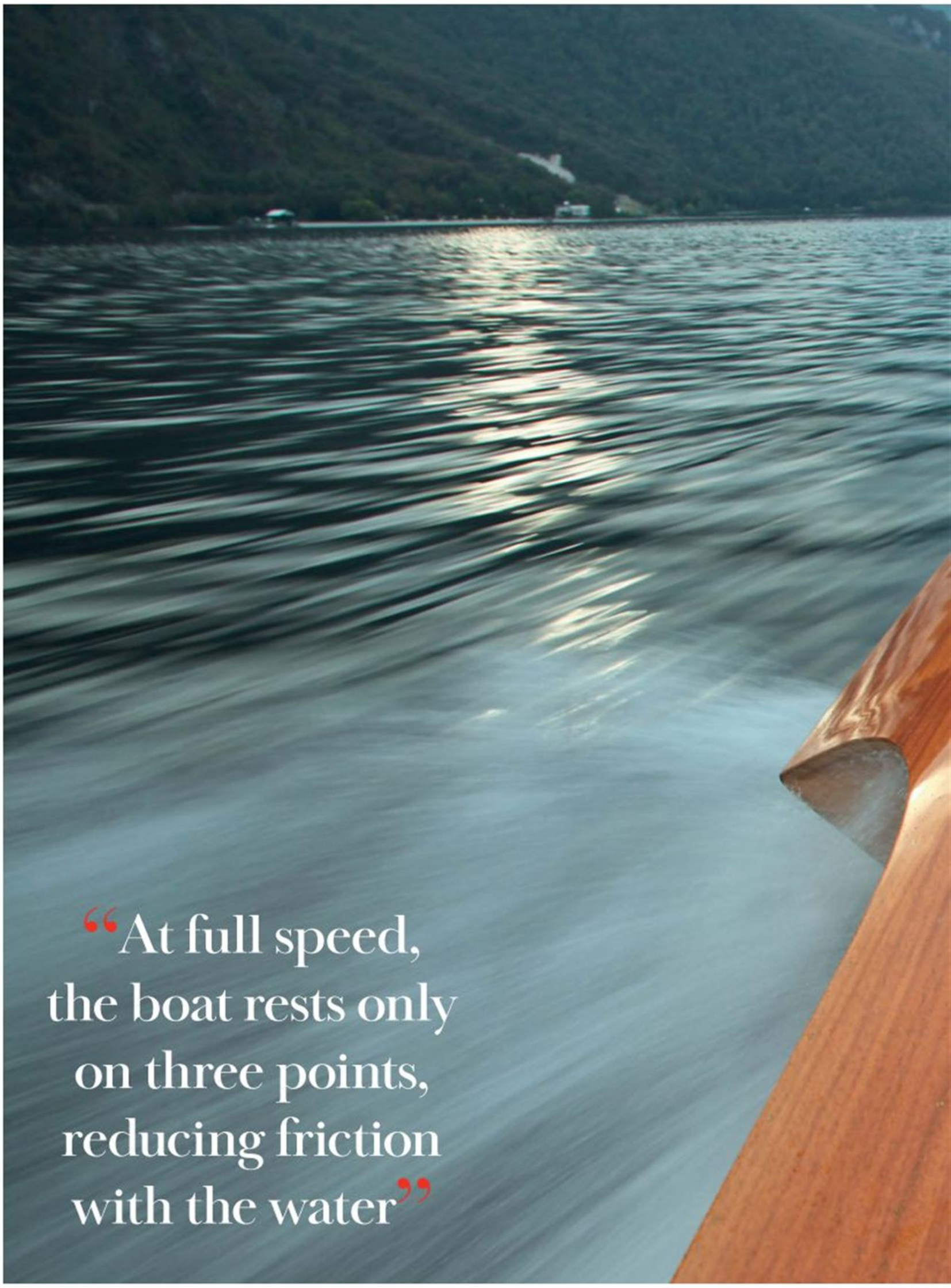
Powerboat racing is a little-known chapter in the annals of Ferrari's sporting history. That it exists at all is largely down to one man. Achille Castoldi was an engineer, industrialist and powerboat racer who, up to 1950, had won his greatest victories at the wheel of boats equipped with Alfa Romeo 158 engines.

However, by the turn of the new decade, Castoldi had realised the great potential for racing on the water in a boat powered by a Maranello V12. As a close friend of Alberto Ascari and Luigi Villoresi, Castoldi had little difficulty arranging a meeting with Enzo Ferrari. Alfa Romeo's recent return to grand prix racing had rekindled old antagonisms and *Il Commendatore* was keenly aware that powerboat racing was a sport in which the breaking of speed records and triumphs in major tournaments, such as the Trofeo Campari and the Raid Pavia-Venezia, guaranteed column inches in the popular press.

Victories out on the water would, it was decided, add some extra lustre to the Prancing Horse. Between 1952 and 1954, in an astonishing to-and-fro competition with Alfa Romeo, no fewer than four world records were broken by boats powered by Ferrari V12 engines. In a January 1951 article in *La Gazzetta dello Sport*, the journalist Nino Nutrizio declared: "The secret is jealously guarded, but a new boat is already complete while Ferrari prepares a new engine to set records at more than 220km/h…"

The boat in question was a "three-point" powerboat of the kind that dominated racing from World War II to the mid-1970s. Their hulls were equipped with broad sponsons at the front, while the back ended in a slender fairing, housing the propeller and the tiller. At full speed, the boat rested only on three points (the tips of the two sponsons and the propeller blade), reducing the boat's friction with the water to a minimum.

The *Arno VIII* was the first boat with a Ferrari engine to race at a meeting on Lake Garda in May 1951. It was built at the Abbate boatyard and entered in the 2.8-litre category, the most prestigious of the time. The boat was equipped with a 2.5-litre 212 Inter V12 engine, specially prepared to deliver 190hp at 7,000rpm. It was an impressive power output for the time, but it soon became clear from this first season, racing on circuits between buoys with long stretches followed by tight bends, that the Ferrari engines



THESE PAGES
the 1957 San Marco, fitted with a three-point hull and Ferrari V12, perfectly restored and taking part in tests out on Lake Como. The last powerboat to use a Ferrari engine, the unit in question has a remarkable provenance. A 4.5-litre V12, it first appeared in a 375 MM raced by Alberto Ascari and Luigi Villoresi at Le Mans in 1953, where it broke the lap record before having to retire. Subsequently entered in that year's Carrera Panamericana, the 375 crashed out. The engine was salvaged and reappeared in the powerboat, originally commissioned by entrepreneur and adventurer, Guido Monzino. It finished third in its first race and still thrives today



















HENRY THIBAULT









THIS PAGE
clockwise, from top, Ezio Selva, Achille Castoldi and Mario Verga, the three great powerboat champions who were always friendly rivals; Castoldi in 1952, on his way to breaking the first world speed record in a boat with a Ferrari V12 engine, travelling at over 180km/h; the Arno XI at the famous Riva boatyard in Sarnico; official certification from January 1952 of Castoldi's world record; the San Marco takes to the water today

OPPOSITE PAGE
the San Marco has had the same owner since 1969, only the second since its original launch in 1957

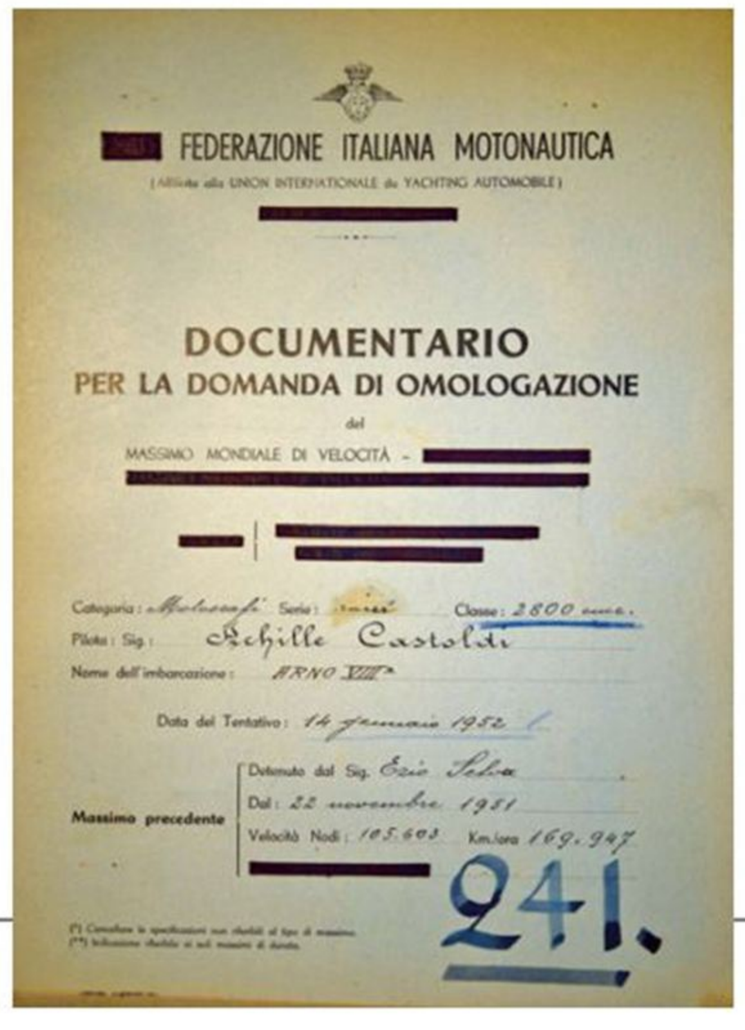
were actually better suited to setting and breaking records by virtue of their power curve and the amount of torque they produced at high revs.

Which is why, on 14 January 1952, Castoldi set out from the Sarnico base and duly smashed his first world record in the 2.8-litre class, reaching 180km/h. The indefatigable ace of the waters continued his work with Maranello, aiming to increase his boats' power as Mario Verga's new Alfa Romeo 159 engines began challenging them.

By June 1952, at the Trofeo Campari, Castoldi was using an Abbate boat equipped with a 4.1-litre Ferrari V12, a variant of the 340 Mexico upgraded to 280hp. In January 1953, he also tested the *Arno IX*, powered by a more modest 2.7-litre V12 derived from the 225 S. However, it was now the world of speed alone that truly fascinated both Castoldi and Maranello. In less than a year, three new records were achieved, all subsequently hailed in the 1953 Ferrari *Yearbook*.

For these exploits, Castoldi had the factory prepare a 375 F1 V12, specially fitted with two compressors to supercharge the four Weber carburettors. And so the 4.5-litre Lampredi block increased from 350hp to 550hp. On 15 October 1953, the champion was at the wheel of the *Arno XI*, a new boat built by Timossi, to set a significant world record at an average speed of 241.708km/h. In doing so, he dethroned Alfa Romeo, beating his friend Verga's record, set only a few months previously.

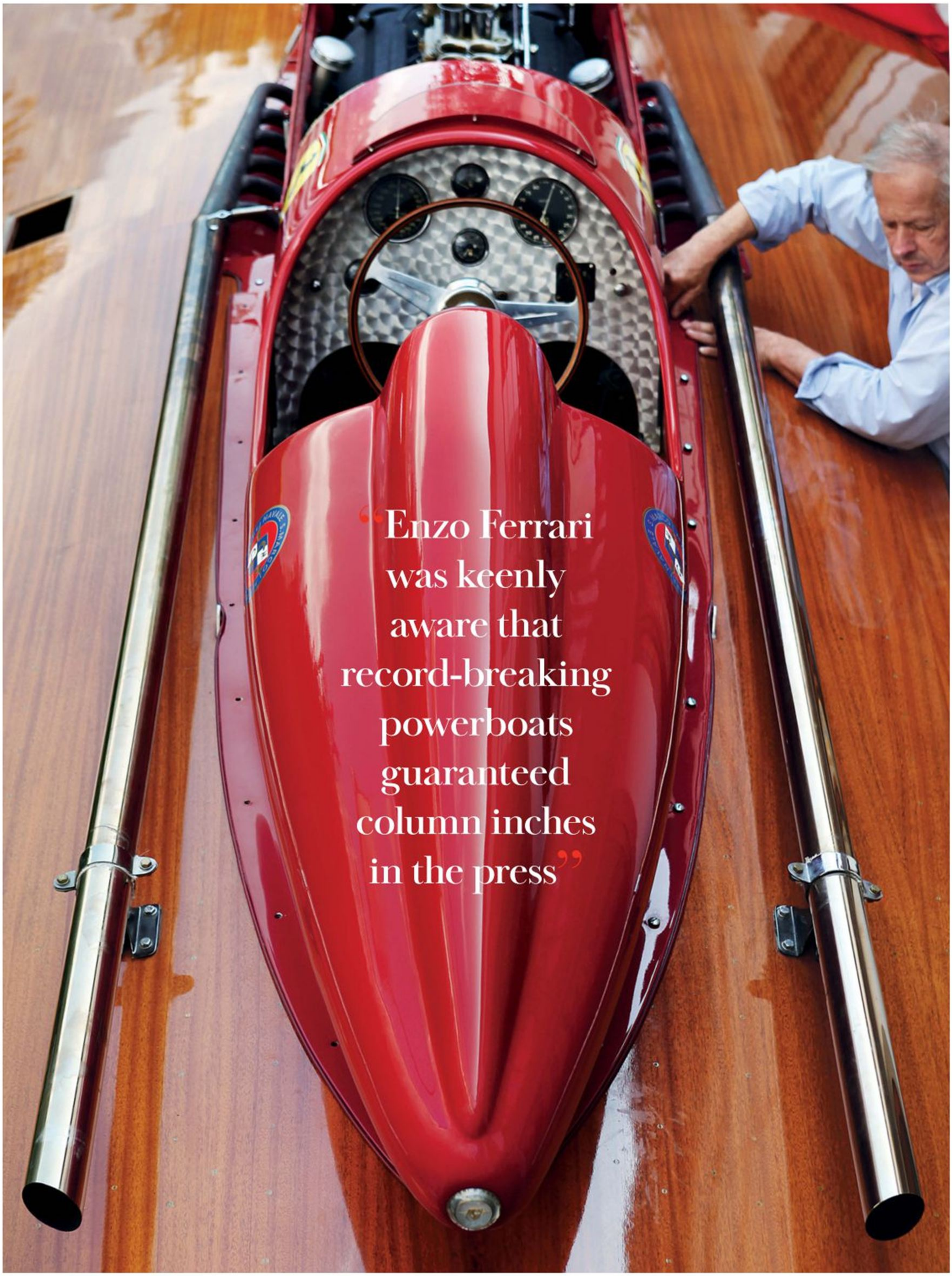
On 3 November, it was the turn of Vittorio Oggioni, in the *Angelica*, to set a new endurance record with a 4.5-litre V12 Ferrari 375 MM. Castoldi's *Arno XI*, having been restored in the 1990s, was sold to an American collector for a record €868,000 at Monaco in 2012. Less powerful, but still in existence, although without its original


FEDERAZIONE ITALIANA MOTONAUTICA

DOCUMENTARIO
PER LA DOMANDA DI OMOLOGAZIONE

MASSIMO MONDIALE DI VELOCITÀ -

Categoria: Motoscafi Serie: unica Classe: 2800 cmc.
Pilota: Sig.: Achille Castoldi
Nome dell'imbarcazione: ARNO VIII°
Data del Tentativo: 14 gennaio 1952
Massimo precedente
Detenuto dal Sig. Ezio Selva
Dal: 22 novembre 1951
Velocità Nodi: 165.603 Km/ora 169.947
241.



GERALD GUETAT; HENRY THIBAULT



engine, is Augusto Schapira's *Antares II*, originally equipped with a four-cylinder 740 engine, created in Maranello in 1953 and based on the 735 S.

The last of the powerboats to have a Ferrari engine, the 1957 *San Marco* now sails on the waters of Lake Como, in the hands of only its second owner since its launch. Unlike the others, the *San Marco* is the only boat to be powered since the very beginning by a pure automobile V12, the engine from the "Competizione" Berlinetta, the 340-375 MM, chassis # 0318AM of 1953.

That year, which marked the first Ferrari victory in the World Sportscar Championship, the car was to meet a fate both spectacular and tragic. Born as the 340 MM, it was given a special engine for Le Mans, making it the first 375 MM of the year. As the journalist Antoine Prunet has pointed out, "For Le Mans 1953, the 0318AM car, driven by Ascari and Villoresi, had its chassis reinforced and was fitted with a 4.5-litre 375 V12, prepared for the previous year's Indianapolis 500, with con rods that were not forged, but machined in a steel block."

The car broke the lap record before retiring after 229 laps due to a clutch problem. At the end of the season, entered in the Carrera Panamericana, it had a clear lead before going off the road in the Mexican desert, an accident that claimed the lives of the drivers, Antonio Stagnoli and Giuseppe Scotuzzi. The famous engine was then sent back to Italy, before being fitted in a new powerboat built by the San Marco yard in 1957.

The boat was commissioned by Guido Monzino, boss of the chain store Standa, but better known as an explorer and mountaineer. It was clearly this taste for adventure that led him to take part in the annual Raid Pavia-Venezia on the River Po, an event unique because it takes place on a "wild" river and is raced by crews.

Monzino hired an expert in Ferrari engines, Luigi Allione, who used to work with Castoldi. On their first outing, in 1958, they finished in third place at the Piazza San Marco, an impressive achievement for a gentleman driver who only raced once a year. When not racing, Monzino's lifestyle, sailing out from his sumptuous Villa del Balbianello on Lake Como, was the stuff of dreams.

At the end of the 1960s, a young lover of art and speed, living, no doubt, a similar life to Monzino, seized on the chance to buy the boat directly from its original owner. Following Monzino's tradition of private sailing at the wheel of a red powerboat, our man chooses the day and time to allow his exceptional V12 to roar at full throttle out on the lake, as if travelling through time, in a direct line from Les Hunaudières.

"The record-breaking Arno XI sold at auction in Monaco in 2012 for €868,000"

THESE PAGES
in 1953 on Lake Como, Achille Castoldi established a still unbeaten world record in the Racer 800kg category at the wheel of the Arno XI, equipped with a Ferrari engine. The average speed of 241.708km/h was achieved thanks to the 4.5-litre V12 engine; the same one that gave José Froilan González his first victory for Ferrari at Silverstone in 1951. Boosted by Rootes compressors and mounted on a three-point hull by the Timossi boatyard, the engine boasted 552hp of power. Today, this boat is on show at the Museo Enzo Ferrari in Modena. Above, Eugenio Molinari during his record-breaking feats in 2007



Spiritual Successor

A Ferrari-powered boat on a new speed record quest

It's tempting to think of Lake Como as a place of unimprovable atmosphere, but for the mechanically inclined the sight of a powerboat on a world record run certainly helps. Echoing the achievements of his 1950s forebears, famed powerboat racer Eugenio Molinari, at the respectable age of 71, set two new records there in June 2007, in the 1,100kg division and 1,450kg class. The spiritual link was exemplified by the presence of a Ferrari V8 in Molinari's boat, a 4.3-litre V8 more usually seen in the F430, delivering 490hp at 8,500rpm. Molinari's best average was 123.3km/h and, in the year in which Ferrari was celebrating its 60th anniversary, he dedicated his record to Ferrari Chairman, Luca di Montezemolo. ■



FERRARI SPA; HENRY THIBAULT; RM AUCTIONS

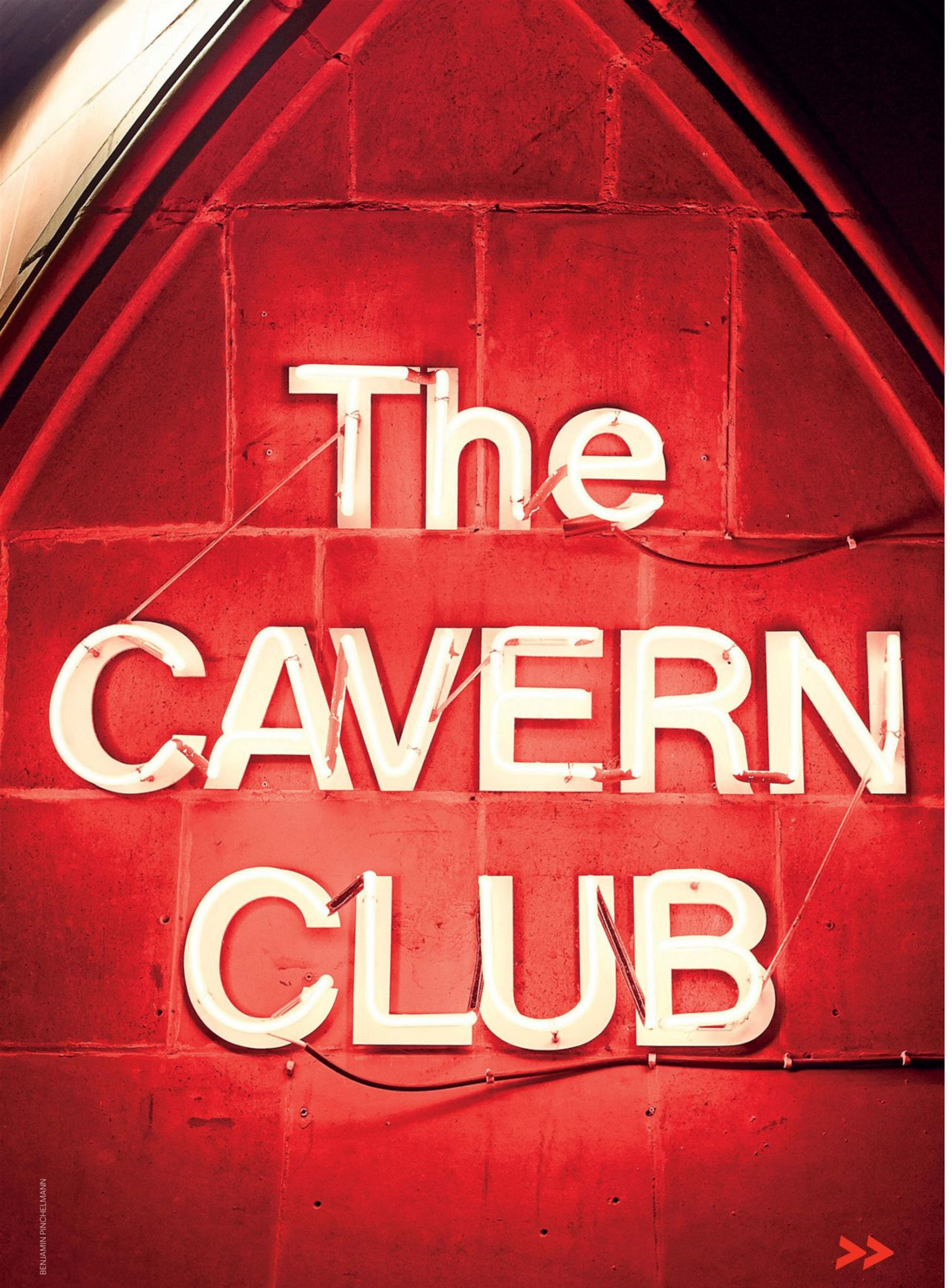
THESE PAGES
Liverpool, where it all begins and, right, The Cavern Club, where The Beatles found fame; below, the Ferrari FF, protagonist of this journey

GET BACK

Driving from Liverpool to Hamburg, Maranello's Fab Four finds perfect harmony with a Beatles soundtrack

WORDS MATTHEW BARKER





BENJAMIN PINCHELMANN









Liverpool and Hamburg are two cities with much in common. Both are busy, working ports set in the north of their respective countries, both are places proudly boasting a rich cultural tradition, steeped in story-telling and music-making, and both share a keen and, just occasionally, bristling, sense of civic pride.

Of course, there's also The Beatles. Liverpool's Fab Four famously honed their early repertoire and sound in the clubs and bars dotted in and around Hamburg's still wonderfully down-at-heel Reeperbahn. At the birth of the 1960s, northern English bravado and creative energy met northern German progressivism and hip urbanity, setting the groundwork for a seismic shift in attitudes and tastes that went way beyond beat groups and leather jackets.

Visiting both cities today, you very quickly grasp how the events of over 50 years ago continue to inform daily life, though never to the point of overshadowing it. Liverpool and Hamburg's city centres are now the very models of retail-led regeneration, enjoying new leases of life after decades of post-industrial decline and depression. There's a palpable energy.

Standing in Liverpool's fabled Cavern Club, you can still feel the ghosts of past raucous glories. I was attending a concert that had been organised by JBL, suppliers of in-car entertainment systems for Ferrari since 2000. Watching the likes of singer Kate Nash going through a sparkling set in such intimate surroundings was a rare treat; a chance to truly appreciate what the place must have been like in full flow back in its heyday.

The following morning, sat at the wheel of a mighty Ferrari FF as it navigated its way through the remnants of Liverpool's rush hour traffic, thoughts somewhat inevitably turned to music. The car's JBL system at my full disposal, I hooked up my iPhone and fired up the Fab Four in the FF.

Travelling through the English countryside, the FF's graceful handling, superb steering and modishly cloaked power can be unleashed with the deftest of touches on a gearshifter paddle to produce enthralling levels of performance (0-100km/h in 3.7 seconds, with a maximum speed reaching 335km/h).

And, all the while, a soundtrack of classic Beatles moments plays, all gloriously in tune with the melodious notes of the V12 engine, from the blissed-out strumming of *Here, There And Everywhere*, as the FF sits waiting cool, calm and collected at

THIS PAGE
top, the Ferrari FF pictured in Liverpool's Albert Dock area; above, a visit to Penny Lane, also the title of a famous Beatles song, flanked by JBL's hi-tech tools of the trade

OPPOSITE PAGE
the rebuilt Cavern Club is a centrepiece of Liverpool's Beatle tourism; top, the Fab Five (as were), strike a pose in Hamburg, with the original drummer Pete Best, pictured far left, and Stu Sutcliffe, the original bass player, who died in 1962, far right





There's A Place

Why Hamburg was such a vital chapter in the Beatles story

Most early 1960s youth caught their first glimpse of The Beatles on television variety shows or clap-along package tours. Four presentable young men in dinky collarless Pierre Cardin suits and cheeky grins, groomed for stardom by Brian Epstein. However, a year or two previously, the band had been leather-clad, bequiffed bad boys, growing up fast in Hamburg's Reeperbahn district, enduring a punishing routine of gigs at venues like the Kaiserkeller, Top Ten and Star Club. They honed their repertoire, sharpened their wits, cultivated arty sides and developed a rebellious spirit that Epstein would struggle to contain in those early showbiz years. Without Hamburg, the Beatles would have been a very different band and the world a very different place. ■



ASTRID KIRCHHERR, COURTESY OF ROCK PAPER PHOTO; BENJAMIN PINCHELMANN

a level crossing, to the rich, jubilant howl of *I Feel Fine* and (but of course) *Ticket To Ride*, as it breaks free and solos away to its heart's content on a stretch of open road.

The sound quality is truly a thing of wonder; JBL's state-of-the-art QuantumLogic™ Surround system features 15 high-performance speakers set at various strategic points around the cabin, immersing the car in music. The technology separates stereo signals into individual streams (voices, instruments, ambience, etc). Think of the way a recording studio uses channels to build up an overall sound: this is pretty much as close as you can get to a professional reproduction. The infotainment system includes Bluetooth (hence the iPhone coming into play) and DVD player.

Echoing the work carried out by JBL's sound engineers, the notes of the FF's engine are tuned up by enhancing certain frequencies and working on acoustic components. Ferrari's Technical Director Roberto Fedeli explains why the sound of an engine is so vital to the Company and its customers: 'It has to be a defining characteristic of the car, and everything must be like a unique piece of music.'

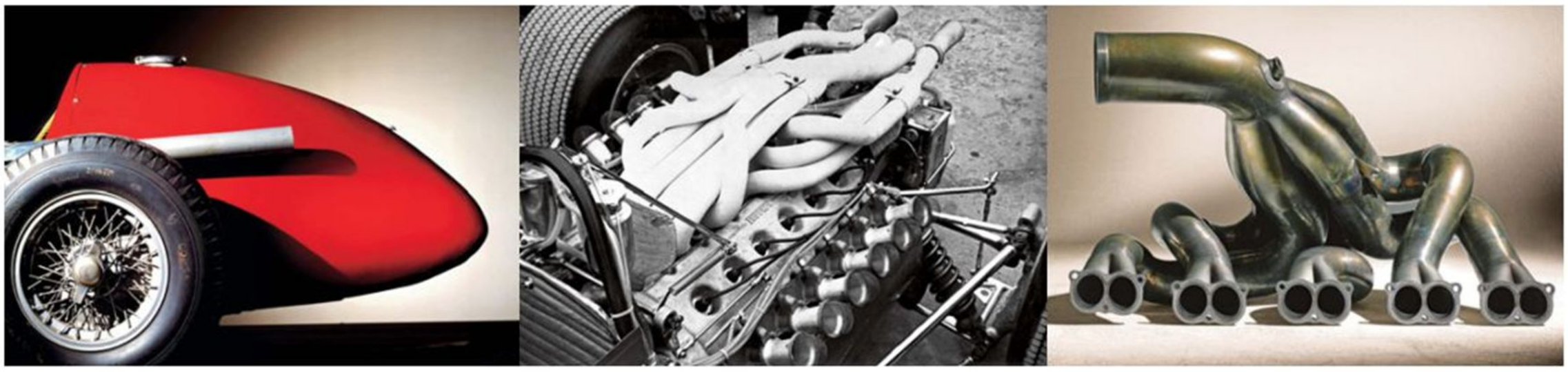
Intriguingly, Fedeli draws a parallel between the creation of this engine sound and the work of a music producer. 'The methods we use are the same ones musicians employ with a computer. We create many samples and from these we choose the ones best suited to the kind of car. The parts that produce sound are the exhaust, the intake – that is the air that enters the engine – and then the engine itself, and all these must work in harmony with one another. It's like an orchestra of many instruments.'

> "The mid-1960s pop aristocracy was quick to turn to the Prancing Horse"

In the case of the Ferrari FF, the third and sixth harmonics have been brought forward in the mix by handling air intake and carefully setting the exhaust headers, providing a deeper, richer resonance. The gorgeous result is akin to hearing a re-mastered classic album (*Rubber Soul*, for instance…) It's a sound that you think you know inside out, yet it's one still able to thrill and delight; capable of sounding totally new.

'For me, the eight-cylinder cars, the 458 and 458 Speciale, are somewhere between rock and blues, with a frequency and sound quality you can liken to this kind of music,' Fedeli says. 'The California, and front-mounted, eight-cylinder, turbo engines, make me think of pop music.' Of course, The Beatles are somewhere both between rock and blues, and within pop





music. And also a bit of soul, music hall, country and western and pretty much any other musical genre you care to mention.

The FF shares this wonderful sense of variety, but, for all of the justly celebrated four-wheel drive features, the engine remains the car's great calling card. The FF's essentially sporty nature can sometimes be a touch overlooked, but one listen to the beautiful clarity of its deep Ferrari roar, given extra encouragement thanks to filter casings that direct the sound into the cabin, and you quickly realise that this is a model that can sit proudly among Maranello's more muscular creations.

Ask me what my favourite Beatles song is today and you'll probably get a totally different answer from the one I would have given yesterday. Ask me my favourite Ferrari and the same thing will happen (oh, go on then: *If I Fell* and a 212 Inter Cabriolet). If you had ever had the chance to ask John Lennon, Paul McCartney or Enzo Ferrari what their favourite creations were, the response would have been the same: the next one.

THIS PAGE
top, Canadian rock band Jonas & The Massive Attraction in the AIR Studios with producer Steve Levine who uses JBL recording equipment; above, different music, different sound, from left, the four-cylinder 1951 500 F2, the 12-cylinder 312 F1 and the 10-cylinder F399 – a concert of passion

OPPOSITE PAGE
Kate Nash on stage at the Cavern Club and, top, the Ferrari FF follows the Journey of Sound tour

The long hair may well have prompted a few dark mutterings, but Enzo would doubtless have instinctively understood and appreciated the songwriters' craft, their dedication to the creation of sound; the attention to detail and bringing together of various elements to forge something that was completely new, to set a standard that would often leave others frantically playing catch-up. Just like Ferrari.

The mid-1960s pop aristocracy was quick to turn to the Prancing Horse, attracted by its enduring ability to marry classic artistry and design with cutting-edge innovation. George Harrison owned a 365 GTC (which could well be my favourite Ferrari tomorrow), while Lennon's 1965 330 GT, his first ever car and fully restored to its original spec, was sold at an auction last year for £360,000. Others, including the staunch Ferrarista Eric Clapton, soon followed suit.







BENJAMIN PINCHELMANN; LAPRESSE; MAX SAROTTO

There’s a moment during the Beatles’ largely unloved *Let It Be* film, showing the group’s rather laborious recording of the album of the same name, when McCartney and Harrison’s constant bickering finally threatens to break out in an exchange of blows. Harrison’s magnificently spiky retort to McCartney’s criticism over a guitar riff (“I’ll play whatever you want me to play, or I won’t play at all if you don’t want me to play. Whatever it is that will please you, I’ll do it”) still stands as a painfully sharp reminder of how the creative process can all too often prove a war of attrition.

The band split up shortly afterwards, embittered and exhausted, seemingly totally spent as a creative force. Ultimately, again, it was all in the details. Something in the crucial dynamic between those four men had broken down and would never really be fixed.

By 1970, when it was all over, they had been a studio-only concern for four years. It doesn’t sound much, but it was actually a huge chunk of their lifespan as a group. You have to wonder how they would have fared in the modern digital recording age, with its computerised mixing desks, samplers and specialist audio software. Certainly they would have loved the idea of being able to use the latest technology, to push boundaries and set more of those standards for others to try to follow.

There’s a neat parallel to be drawn with Ferrari, in the way in which engineers and designers are always able to harness technology, but ultimately it’s a tool, a means to an end. Just like Lennon and McCartney working on songs in the studio, details, no matter how small, are worked and reworked, modified and enhanced, to create a flawless sound, whether it’s a guitar solo or a 12-cylinder engine.

What’s new and what’s next is always the refrain ringing out around Maranello. The Beatles would surely approve.

SOUNDS GOOD
JBL’s QuantumLogic™ Surround system features 15 high-performance speakers set at various strategic points around the cabin, immersing the FF in music.
see jbl.com for details





THIS PAGE
personalisation options available from the Genuine programme: top, from left, Challenge-style rims weigh 4kg less; centre caps come in a range of colours; titanium wheel bolts further reduce unsprung mass by 1kg. Middle, from left, the carbon-fibre overmats' weave developed for Ferrari; the Genuine logo; the rear parking camera is set within the number-plate light housing to avoid making holes in the bumper. Bottom, from left, livery is a simple way to modify appearance and resists even automatic car washes; the carbon-fibre rear engine cover increases downforce; the 1 DIN multimedia system, developed to fit models from the F355 to the 599 GTB Fiorano



RICHNESS IN DETAIL

Ferrari's new Genuine concept offers clients the chance to add the latest Maranello accessories to their car

WORDS JOANNE MARSHALL **PHOTOGRAPHY** STEFFEN JAHN







THIS PAGE
before and after: the F430 fitted with the carbon fibre rear engine cover, which also features a lightweight polycarbonate screen and Scuderia-style grilles; top, the very latest sat-nav system is installed in the F430

Ferrari takes great pride in the almost infinite possibilities clients have to personalise their cars, ensuring that no Ferrari leaving the factory gates is the same as another. Why not extend the same possibilities to clients with existing cars, offering them accessories and components that might have been introduced on their model after they had taken delivery? Or give those clients hunting for the perfect pre-owned Ferrari the chance to be able to add their personal touch to the car?

Over the past few years, Ferrari's range of Genuine accessories has been the subject of continual development and extension. Today, the Ferrari Genuine programme includes all the accessories and components available on current production models, along with a wide selection of exclusive items developed specifically for aftersales applications to all cars, all the way back to the F355.

The Official Ferrari Magazine joined leading German automotive specialist title *Sport Auto*, visiting the Alfred Gohm dealership in Böblingen to choose an Approved pre-owned Ferrari and spec it up with a selection of options.

The car chosen was a 2007 F430 F1 with just 18,000km on the clock and in classic Ferrari colours: Rosso Corsa exterior and Nero interior. The F430 comes complete with the Approved programme's two-year warranty after having been subjected to an exhaustive 190-point technical inspection.

With the choice of car made, the next step was to choose from a wide variety of accessories available for this model. These range from performance-oriented weight-saving options, right up to more practical features such as a latest-generation infotainment system, which enhances both the driving experience and the usability of the car.

First was the adoption of the Challenge-style rims, complete with titanium fixing bolts, which together equate to a 5kg reduction in unsprung masses. Similarly, an all carbon-fibre rear engine cover was fitted. This, as well as weighing 7.4kg less than the aluminium original (partly thanks to the polycarbonate rear screen), also features a more pronounced nolder, similar in design to that employed on the 430 Scuderia, which increases rear downforce by 20kg at top speed.

Just as fundamental to the driving experience was the choice of fitting the new Ferrari Genuine high-performance navigation system, which offers the latest in connectivity and entertainment. This all-in-one multimedia station features a generous, high-definition, hide-away 7" touch-screen display and the built-in navigation includes a map update facility until 2022. Fully compatible with iPod, iPhone and leading smart phones, a Parrot Bluetooth® module guarantees hands-free communication, as well as audio streaming.

An important additional module was specified: a dedicated rear parking camera that gives additional peace of mind when manoeuvring the car. Completing this highly personalised package were a number of exterior styling details, such as the racing livery in contrasting silver, red rim centre caps and the hexagonal valve caps. Inside, carbon-fibre weave overmats, especially developed for Ferrari, were fitted.

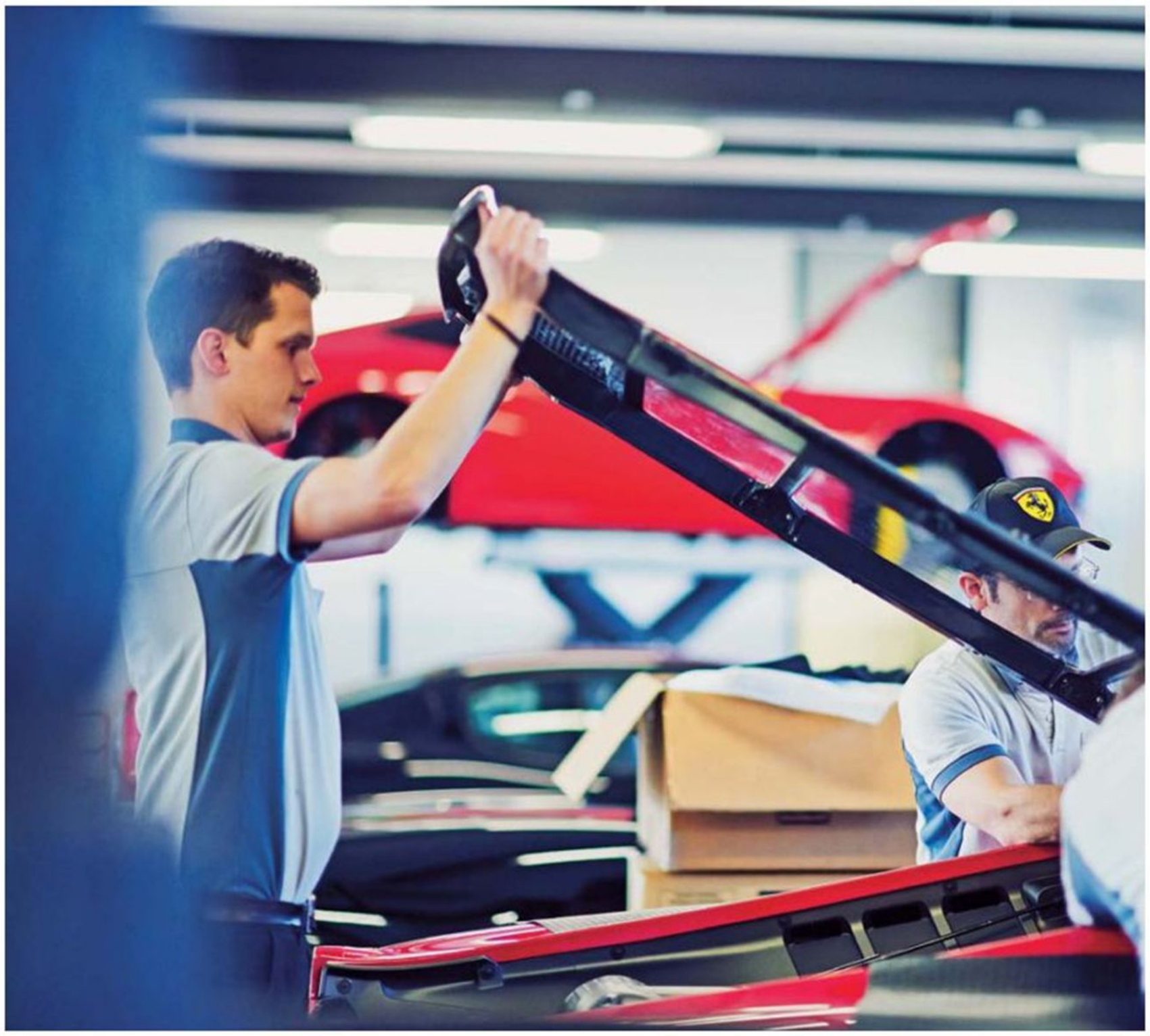
Just a few hours in the workshop, and the F430 was ready for its inaugural trial run. Taking delivery, German journalist Frank Mühling was fascinated by the changes made: 'It's been a while since I last drove an F430, and I'd forgotten how fantastic the car looks and sounds. And I had no idea Ferrari was able to offer such a complete range of after-market options for cars that are no longer in production. It's almost like giving the cars a new lease of life.'

And that lease of life on models like the F430 is further guaranteed thanks to the recent introduction of extended warranty cover that, in a first for the automotive world, offers peace of mind for owners of Ferrari models that are up to 12 years of age. Ferrari's New Power Warranty scheme is one of the most flexible of its kind, and also the most complete.

Once the two-year Approved warranty expires, the purchaser can stipulate the New Power Warranty – renewable annually – which covers not just all major powertrain components, but also components in the electronics, suspension, steering, cooling, fuel injection, brake and air-conditioning systems.

Add together the Genuine accessories programme with the most comprehensive aftersales services currently available on the market, and perhaps today, more than ever, the experience of purchasing a pre-owned Ferrari is now as close to that of buying a new Maranello model.

FERRARI SPA





THIS PAGE
Ferrari Genuine accessories are available exclusively through the dealership network; below, the F430 is a good example of a model that is catered for by a complete range of Ferrari aftersales services, which are the most comprehensive of any currently on the market, including the New Power extended warranty scheme, with comprehensive cover available right up until the car reaches its 12th year



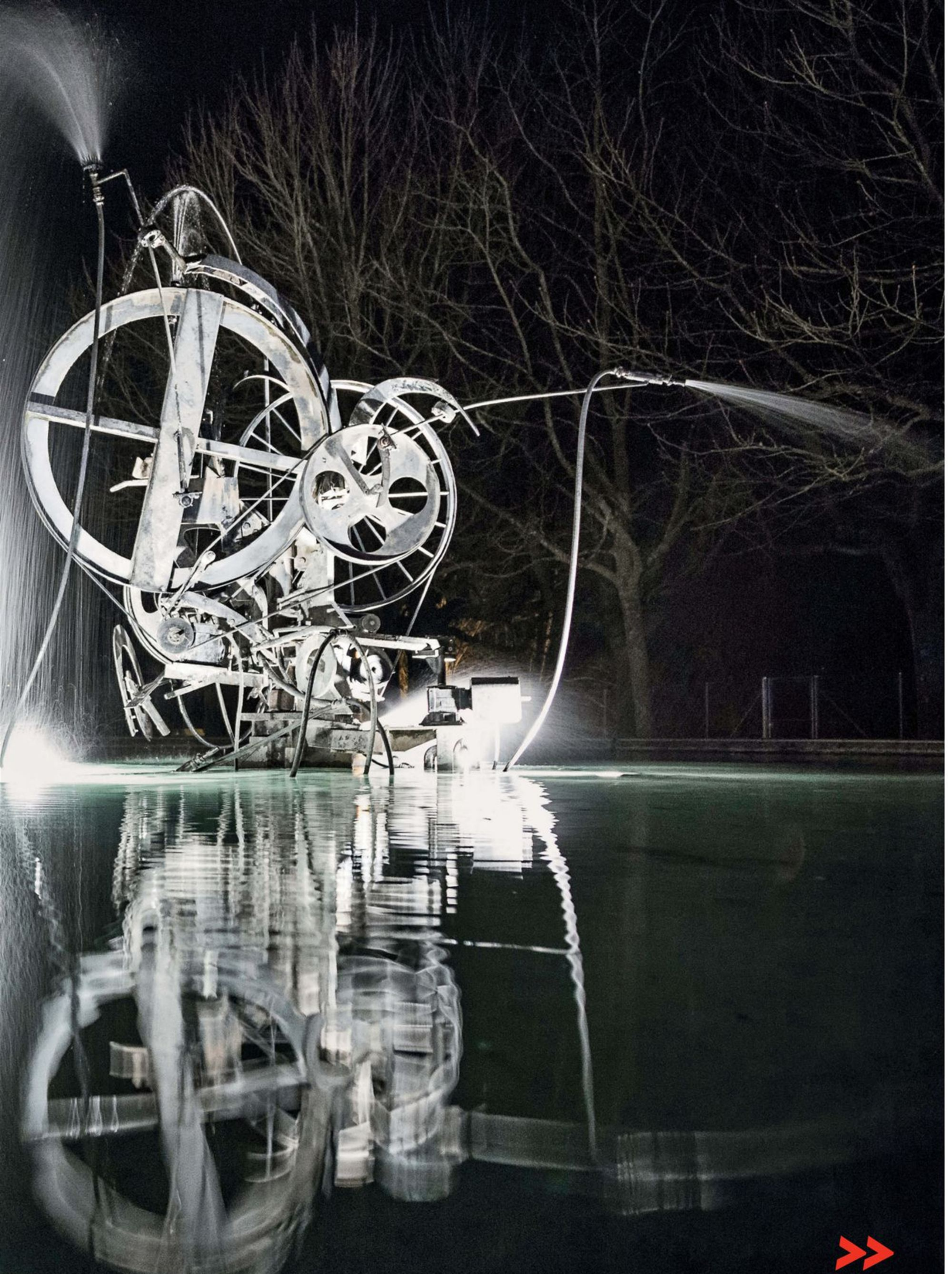


Useless engines

The Swiss artist Jean Tinguely challenged the art world with his ironic mechanical sculptures. As this issue celebrates engineering perfection, we take a look at the opposite end of the spectrum, when objects deliberately auto-distruct

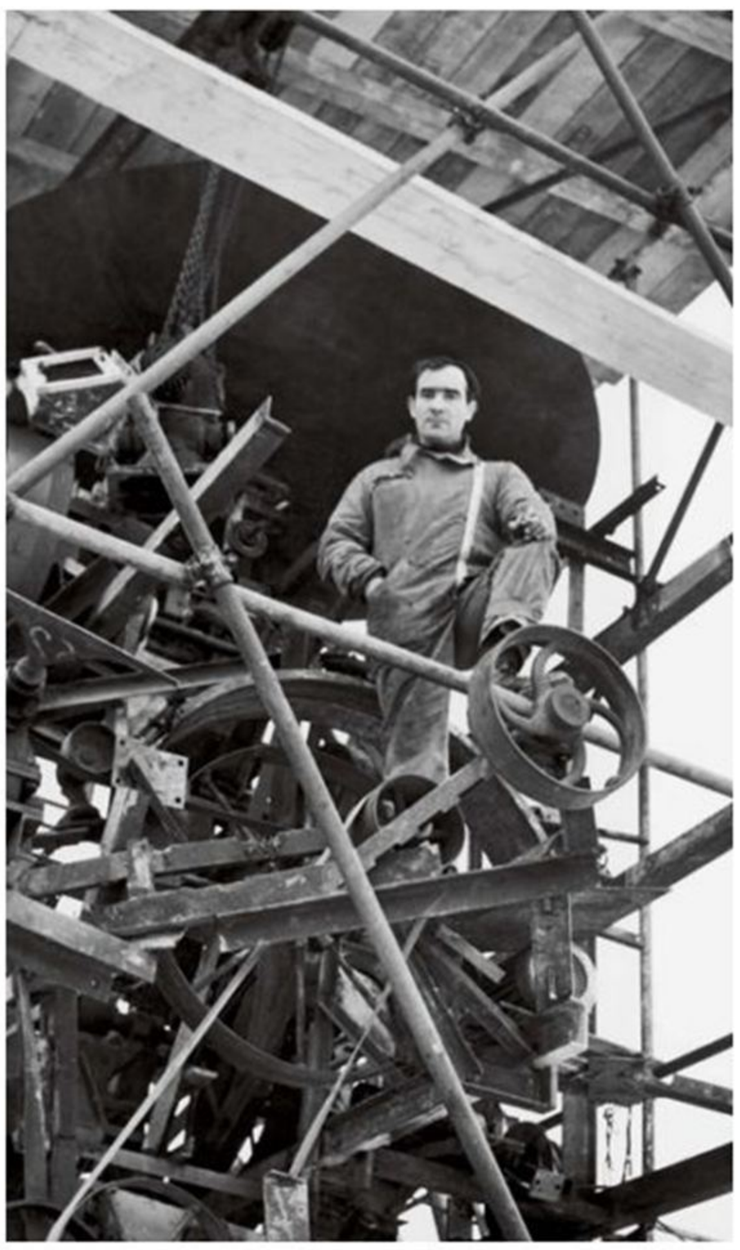
WORDS SOPHIE HASTINGS

YANNIK WAEBER



What exactly did the engine mean to Jean Tinguely? Why did he want his art to move? As one of the most radical sculptors of the mid-20th century, Tinguely created an astonishing array of kinetic machines from junk and scrap metal.

He did not want them to be beautiful, but they were visually arresting as well as funny, ironic, exciting, sincere, haunting and intentionally flawed. He produced huge, "dematerialisation" sculptures where clothes, kitchen objects and the stockinged legs of shop mannequins were suspended from the ceiling and made to spin at high speed by an electric motor; machines that made endless abstract drawings; machines that smashed bottles of beer; machines that caused 3-D shapes on canvas to move in constantly changing sequences; machines that were fountains; machines that caught fire, poured smoke, and sometimes, if all went to plan, self-destructed.



His most famous installation, *Homage To New York* (1960), failed to "commit suicide" and had to be hosed into submission by New York firemen. The 27-foot assemblage burst into flames 27 minutes after it was set in motion, but did not "auto-destruct".

Tinguely, however, was sanguine: 'This machine is a situation. *Homage To New York* was for me an attempt to liberate myself from the material… It wasn't the idea of a machine committing suicide that fascinated me primarily, it was the freedom that belonged to its ephemeral aspect – ephemeral like life, you understand. It was the opposite of the cathedrals, the opposite of the skyscrapers around us, the opposite of the museum idea, the opposite of the petrification in a fixed work of art.'

It wasn't just the intransigent ideas of pre-war culture that oppressed Tinguely; it was new technology, its perceived perfection and potential omnipotence. His use of an abundance of mechanisms and bewildering workings questioned our increasing acceptance of a prescribed order, a mechanical world.

Tinguely's interpretations of his ideas were highly original, beginning when he was still a child, and not just the result of conversations at the Kunstgewerbeschule art school, Basel, where he discovered the Bauhaus movement and the work of artists Paul Klee and Kurt Schwitters.

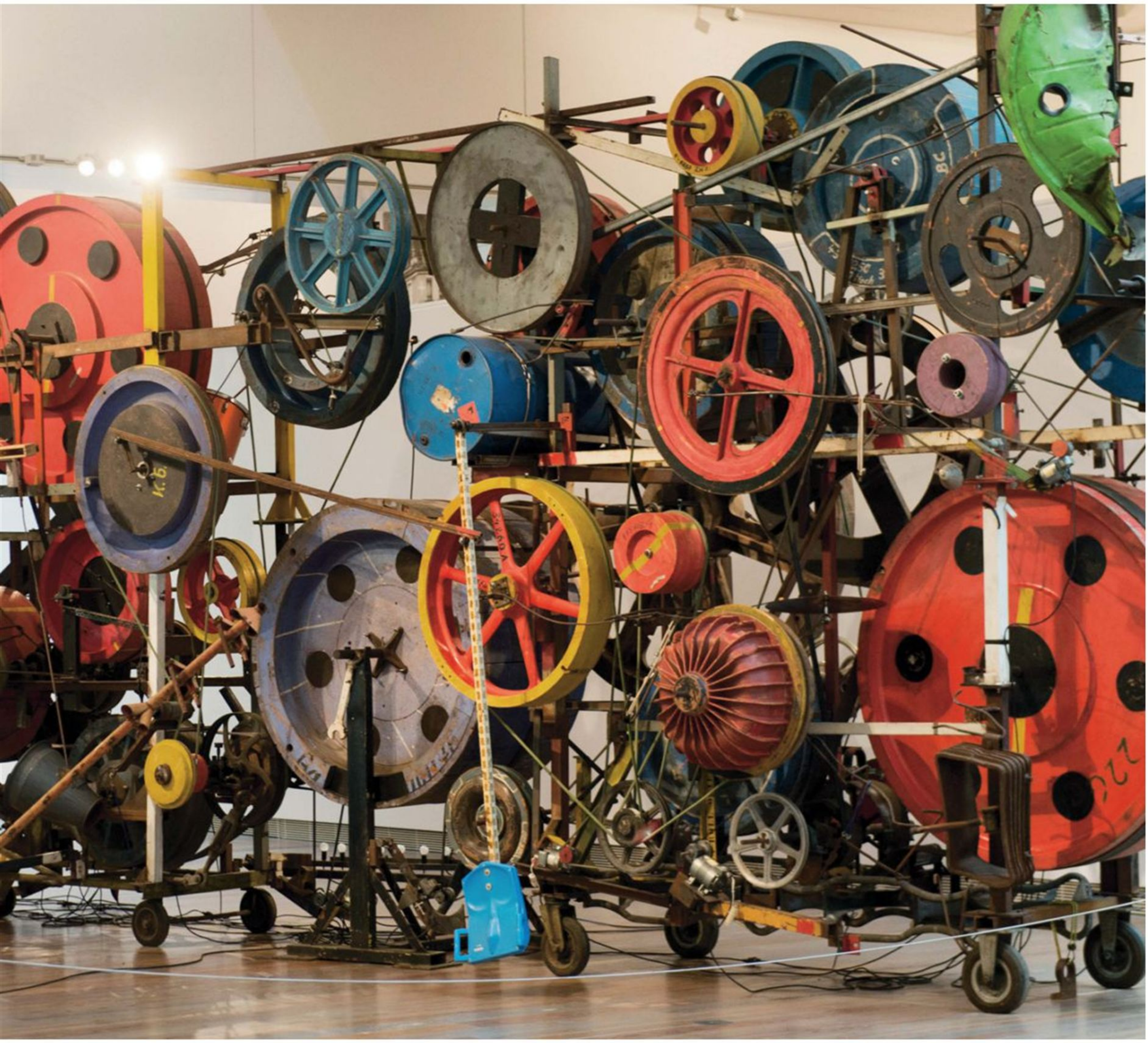
Swedish art collector Pontus Hultén quotes Tinguely in the introduction to his catalogue for the artist's 1989 exhibition at the Centre Georges Pompidou: "As a child I took refuge in the woods around Basel where I could read without being disturbed. I started to do something very bizarre. Over several weekends, I began to construct pretty little wooden wheels, attached to each other with whatever I could find, no idea of 'art' in my head. The forest roof acted like a cathedral, amplifying the sound wonderfully well. I made at least two dozen of these little things, each one turning at its own speed, each with its own irregularity created by a cam that acted like a little hammer, tapping against different jam jars, some rusty, some not, making different sounds. This sequence of tonalities and rhythms began again every five or six metres and the concerts continued for up to 100 metres. I imagined a solitary walker in the woods hearing this concert even before he heard the noises of the forest. This machine was fully functional for around 15 days; it was very fragile but some [of the wheels] continued to work for months."

Initially, Tinguely tried painting, but 'I got blocked there,' he said in 1982. He returned to his childhood instincts and introduced movement to his practice, influenced by Kazmir Malevich,



PREVIOUS PAGES
the Jo Siffert Fountain in the Swiss town of Fribourg, dedicated to the highly successful and much-loved F1 and Sportscar racer

THESE PAGES
opposite, Tinguely with one of his famous artworks; above, the Fata Morgana, which should be seen in full motion to be truly appreciated and to imagine the noise it would make; below, from left, Tinguely would source his own materials for his sculptures, which are exhibited in the most important galleries around the world; working on a new sculpture in 1963; Le Safari de la Mort Moscovite, on show in the Tinguely Museum



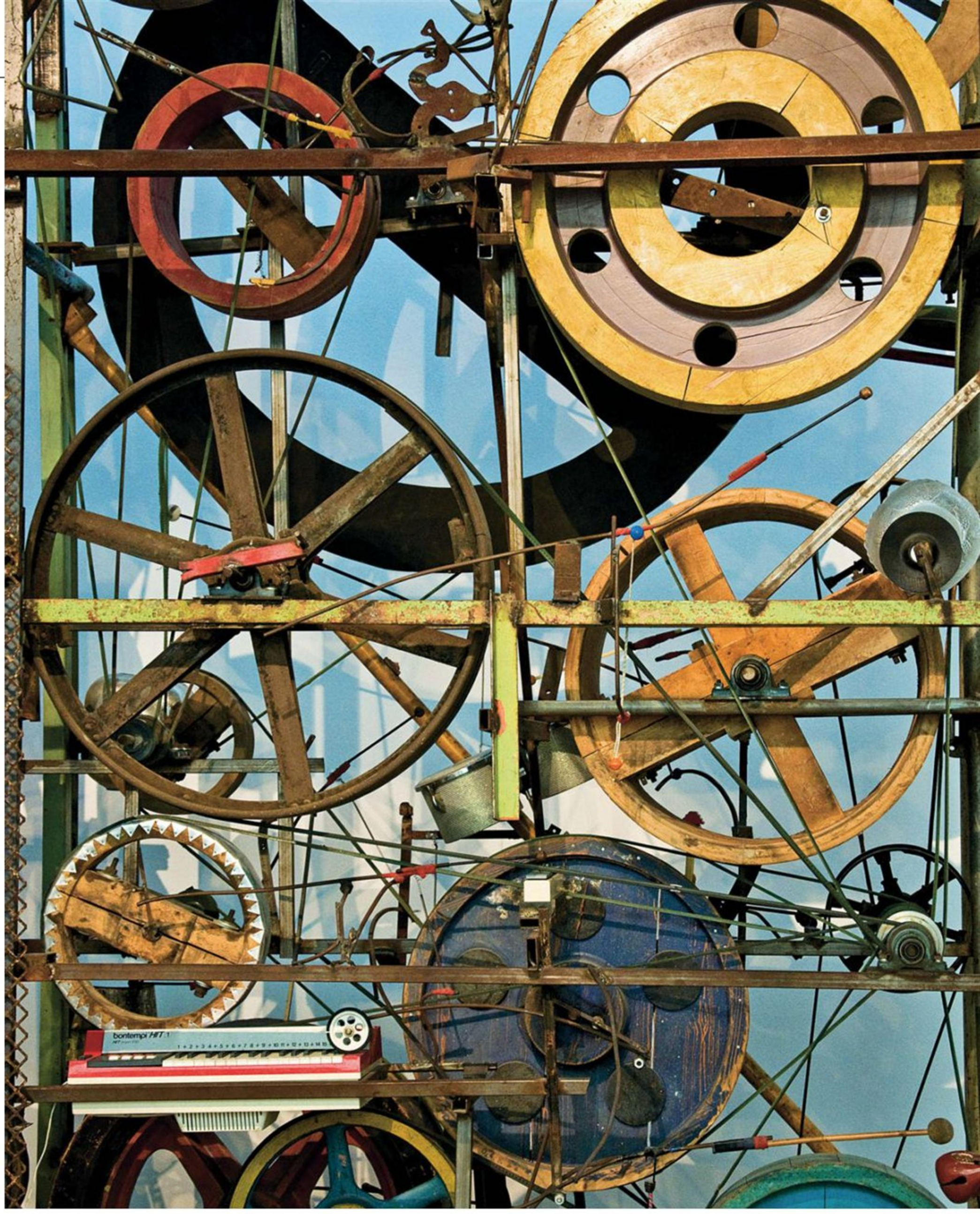
“His use of an abundance of mechanisms questioned our acceptance of a prescribed order”

ALAMY; CORBIS; GETTY IMAGES









Wassily Kandinsky and Jean (Hans) Arp, among others. 'It was a way of redoing a painting so that it would become infinite – it would go on making new compositions by means of the physical and mechanical movements that I gave it.' But movement was also a response to various schools of thought that were key influences on him and his contemporaries, especially Dadaism.

Tinguely's desire to imbue his machines with personalities, faults and apparent indecision, which involved a painstaking process of pre-programming, so that his works did not repeat sequences for months or years, was very much a response to his era, and yet is what has made his work so vital and so modern. He described his work *Chaos I* (1974), a motorised sculpture that moved and "performed", exhibited in Columbus, in the US, as having "a split personality". Sometimes, only a few motors were running, rendering the sculpture gentle and calm, but at other moments every motor would kick in and the machine became loud and chaotic.

However, it was Tinguely's series of Metamatic machines that produced abstract art works using a motor-driven arm that held drawing implements chosen by the viewer, that first brought his work to international acclaim.

The viewers' choice of colour and implement made them participants and, with this, Tinguely questioned the cult of the artist. A show at the Iris Clert Gallery in Paris included a competition for best Metamatic drawing, judged by Yves Klein, Arp and critic Pierre Restany, and thousands of drawings were produced.

Tinguely was offered his first US exhibition soon afterwards, and presented five Metamatic sculptures at Staempfli Gallery, New York, in 1960, the same year he founded the New Realist movement with Klein, Arp, Restany, Christo,



THESE PAGES
left, Tinguely's unique art is fuelled by a child-like imagination, just like children have always been drawn to engines, even the more sophisticated; far left, one of Tinguely's works in the Basel museum that bears his name

ALAMY; GETTY IMAGES

"Tinguely's engines have an increasing grip on our imaginations"

Arman, Cesar, et al. The New Realists dominated the Parisian art scene for the next decade. In 1970, Tinguely celebrated the 10th anniversary of nouveau realisme by building a giant phallus, eight metres high, and then exploding it as it stood outside Milan's cathedral.

This violent and possibly cathartic destruction of a patriarchal symbol was as much about joy as anger, and could be attributed to Tinguely's marriage to feminist artist Niki de Saint Phalle, in 1961. De Saint Phalle was famous for shooting her paintings and exploding embedded bags of paint as well as for her Nanas, monumental sculptures of voluptuous female archetypes.

Both artists have influenced the generations that followed, but there is something about Tinguely's machines that don't work; his engines with strange and dubious powers that seem to have an increasing grip on our imaginations.

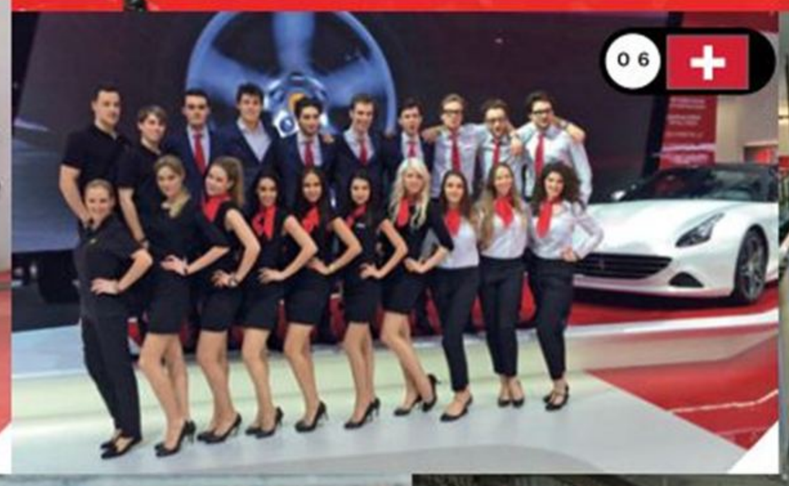
Jean Tinguely was neither an artist, nor was he a technician. He was a poet. As he explained in a documentary produced in the 1980s, 'The concept [of art] was invented 350 years ago and it's been used as a scam. A better word is poetry, a remarkable word that originally meant, "to live." The word "art" is bullshit.'

(Italy, Japan and Switzerland)















WHO, WHERE & WHEN

PUBLIC AND PRIVATE The new-born California T was presented by Modena Cars, Geneva, to customers during the Geneva International Motor Show.

PRIVATE VIEW IN ITALY A group of enthusiastic clients from Modena Cars invited to view the new California T, didn't miss the chance to pose for a photo in front of the Museo Ferrari, in Maranello.

INCLEMENT WEATHER IN ZURICH Everything was perfectly organised for the presentation of the new models and a test drive in Zurich, but the rain rather spoiled things. However, that always reliable Swiss precision and organisation ensured that the 800 guests weren't too disappointed with their experiences.

KESSEL AT THE PAUL RICARD The season has already begun in France for the Kessel Racing team. The 200 guests at the Paul Ricard Circuit in Provence weren't there just for the track cars, but also for the road GTs, which were given no respite during the day.

FAR FROM THE WINTER CHILL Modena Cars organised a special event for some of its most valued clients, by transporting a number of Ferrari cars by ship, to Abu Dhabi. The day included driving on the track, on the dunes in 4x4s and on the roads.

WHAT A GREAT TEAM! The Ferrari team on the stand of the 84th Geneva International Motor Show was perfectly prepared. And, to help things along, there were plenty of bottles of Veuve Clicquot for customers.

TURBO GROUP AT SION Garage Zenith and the celebrated watch brand Hublot organised a special cocktail evening for more than 250 enthusiastic clients during the Geneva International Motor Show, to mark the unveiling of the new California T.

GROWTH FOR SCUDERIA FERRARI CLUB After three years of success and growth in the numbers of clubs and members,













Massimo Rivola, Scuderia Ferrari Team Manager, was re-elected for another three-year term as President of the Scuderia Ferrari Club. Acting as host at the members' assembly, held in the Ferrari meeting room at Maranello, was Mauro Apicella, the Club's Chief Operating Officer.

09 **BETWEEN TAILOR-MADE AND ONE-OFF** An event held near the Tokyo Imperial Palace included two Ferraris made to measure for customers, as well as the first car built for Japan for the Tailor-made programme. There were around 500 customers at the event, which was a great success, for the second time with "Ferrari Experience Tokyo" in the capital.

10 **FAST – WITH ASSISTANCE** The Cornes Shiba Showroom's assistance team stayed close to their customers while they drove their Ferraris on the magical Fuji circuit, located beneath the snow-capped volcano. The event has now become a much-anticipated tradition, one that continues to renew passion for Ferrari.

11 **FROM NOW ON, YOKOHAMA BECOMES NICOLE COMPETIZIONE** A new dealership led by Nico Roehreke opened in the city of Yokohama. Some 100 guests attended the opening of Nicole Competizione, all of them customers, and were treated to a presentation of the 458 Speciale – an extra surprise at the event.

12 **JAPANESE TRADITION** The oldest Tokyo dealer, Cornes Shiba Showroom, held one of its renowned tours, organised especially for its customers. The weather was perfect, and then it was all off together from Tokyo Tower to a beautiful ocean-view restaurant.

13 **BEST DEALER 2013 GOES TO NAGOYA** Cornes Motors Ferrari Nagoya has won the award for best dealer of 2013. Ferrari Japan awarded the prize to its dealers for the third year running, together with honourable mentions in many other activities. Competition is definitely in the Ferrari DNA.

— (Indonesia, Japan, Malaysia, Singapore, South Korea, Sweden and The UK)















14 **EUROPEAN VERSION, JAPANESE STYLE** European Version, the official dealer for the Fukuoka Kyushu area, held a rally for a group of enthusiastic customers around the beautiful coastal roads of the region.

15 **90 JOURNALISTS AT KMF** The presentation of the 458 Speciale by KMF in Seoul, South Korea, was a total success. The event was held in the grand ballroom of the Grand Hyatt Seoul hotel and was attended by journalists from more than 68 titles, as well as many customers and prospective clients.

16 **FOC KOREA RALLY** The Owners' Club Korea held a rally between Seoul and the province of Gangwon. It was a real success for Ferrari, which just a few years ago was not even represented in the country.

17 **THE YEAR OF THE HORSE** Taking inspiration from the new Chinese Year of the Horse, Citra Langgeng Otomotif, the official Ferrari distributor in Indonesia, organised a presentation of the new 458 Speciale with a spectacular Chinese-themed celebration.

18 **PR1MA IN SINGAPORE** The Pr1ma collection was presented with a window installation in the Ferrari Store at Marina Bay Sands in Singapore. This exclusive collection is also available at Maranello and Macau.

19 **MALAYSIA BAPTISES THE CHALLENGE 2014** The Ferrari Challenge Asia Pacific 2014 season kicked off on the Sepang International circuit with victory for Max Blancardi, David Tjiptobiantoro and Philippe Prette – the crowning glory for Ferrari in a day packed with events. A parade of 160 Ferraris on the track concluded the day.

20 **PERSONALITIES AND MEDIA** What better way to present the 458 Speciale than the Ferrari Racing Days at Sepang? Hosting the event, together with the Head of Ferrari Far East, Giuseppe Cattaneo, were Datuk Maruan Mohd Said (senior vice president, corporate













21 **THE MAGIC NAME OF GOODWOOD** The right atmosphere can turn any event into a success. Meridien Modena knew this when it organised an Italian-themed evening, right down to the food and cars, plus plenty of champagne. A great success!

22 **SUN AND SPIDER** A group of UK clients enjoyed two days at Maranello, driving the 458 Spider in the surrounding hills and at Fiorano. A photo opportunity in front of Enzo Ferrari's office was not to be missed.

23 **WITH BEST WISHES FROM THE CHAIRMAN** The new Lancaster Ferrari Colchester showroom, in Essex, deserves Luca di Montezemolo's praises. The opening event, with Italian wines and food, marked the debut of a building destined for success.

24 **GOOD HEALTH – AND THEN OFF BEHIND THE DINO** Members of the Wessex Area of the Ferrari Owners Club were invited to an event organised by Dick Lovett in his beautiful showroom in Swindon, including a rally through Wiltshire behind a stunning Dino.

25 **THE BEAUTY OF THE ENGINE** The guests at Autoropa's presentation of the 458 Speciale in Stockholm were allowed a closer look at the latest magical Maranello V8. The party continued outside, where the blue lines on the red bonnets of the new models attracted more attention.

26 **AN EVENT IN THE RIGHT STYLE** Autoropa organised an event that captivated its audience in Malmö by making the most of the experience of the well-known car journalist and television presenter, Fredrik Huldt. He was able to answer any questions that the assembled guests had about the 458 Speciale, because he had already enjoyed the experience of driving the car around the track at Fiorano.

(Belgium, France, Spain and The US)











27 **THE F12 SHINES AGAIN** In March, the editors and a panel of judges named the Ferrari F12berlinetta as the *Robb Report*'s 2014 Car of the Year in an "unprecedented landslide decision". The prize is awarded to a car whose "technical excellence, styling and performance captivate *Robb Report*'s judging panel." Another global accolade for the V12.

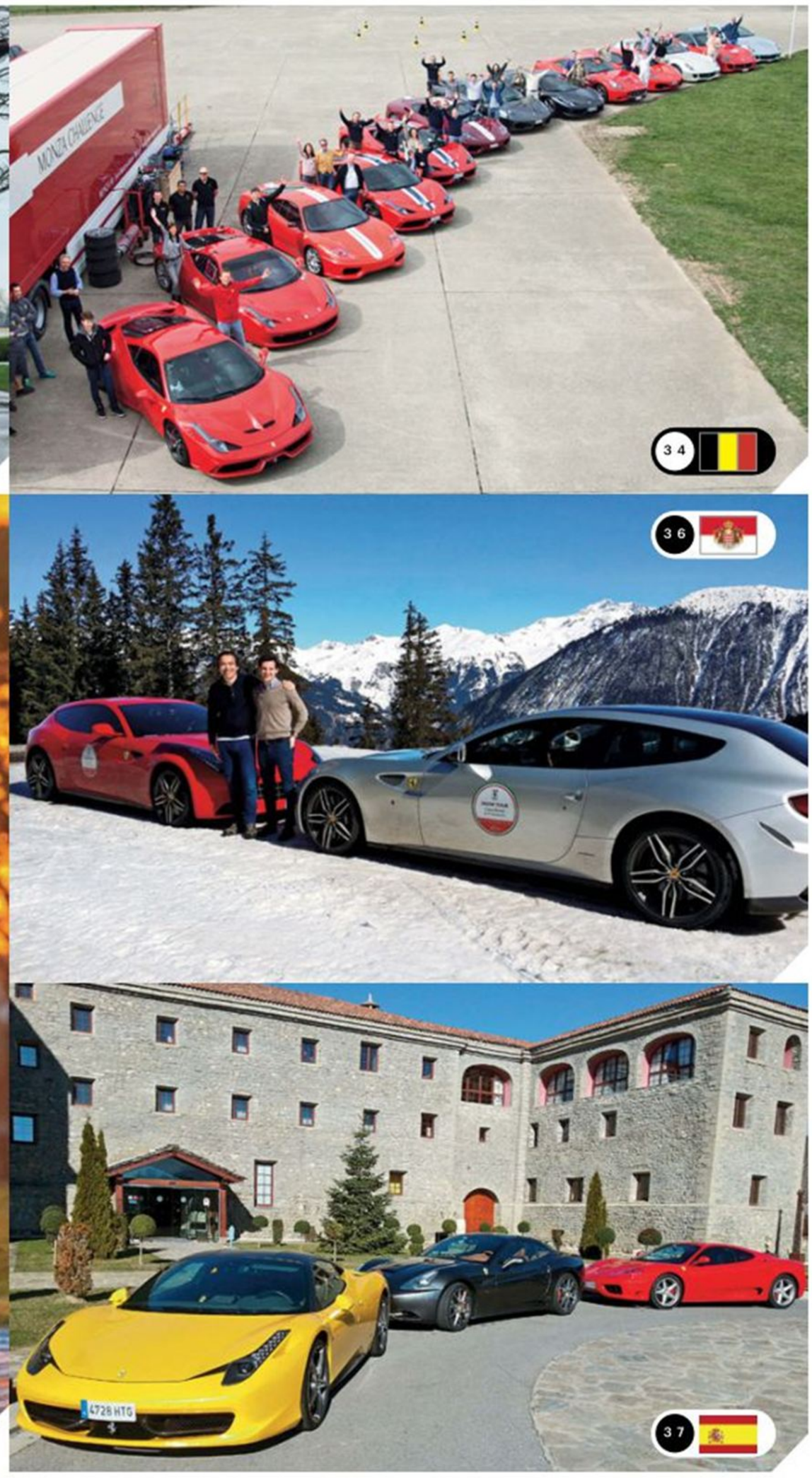
28 **DAYTONA : VICTORY FOR THE 60TH ANNIVERSARY** Ferrari Challenge North America coach, and Corso Pilota instructor, Jeff Segal poses in front of his 458 GT2 Italia after a successful drive in the 24 Hours of Daytona. The victory was the first for Ferrari since Didier Theys, Challenge Head Coach, won the race in 1998, and marked the 10th triumph for the Prancing Horse at North America's most famous circuit.

29 **A THRILLING SEASON OPENER** The Ferrari Challenge returned to the formidable banking at Daytona International Speedway for the start of the 2014 season with 33 458 Challenge cars charging around the circuit. Scott Tucker and John Becker won in Race 1 in the Trofeo Pirelli and Coppa Shell classes, and Damon Ockey and Chris Rudd took first honours in the Trofeo Pirelli and Coppa Shell classes in Race 2.

30 **A YEAR OF CELEBRATION** The 1964 Series II 250 GTO (chassis 5571GT) relaxes in Ferrari Hospitality at Daytona International Speedway, site of its first win in the hands of Phil Hill and Pedro Rodríguez 50 years ago. Ferrari North America will celebrate such fine examples of 60 years of sporting tradition, design and innovation that have cemented passion for the Prancing Horse in North America.

31 **WITHIN 12 HOURS** The high-speed layout and archaic, bumpy surface of the airfield circuit have given Sebring a reputation for intense, world-class, wheel-to-wheel racing. This year, Ferraristi enjoyed 458 GTD Italia and 458 GTLM technical briefings and exclusive access to the Ferrari pits during the 12 Hour race.





STANDING OUT FROM THE CROWD The Amelia Island Concours d'Elegance has quickly become the premier concours on the East Coast – now second only to Pebble Beach, both in terms of quality and rarity – and manufacturers flocked to the 2014 event. In typical Ferrari fashion, the Prancing Horse stood out from the crowd, showcasing two of its most exclusive programmes, Ferrari Classiche and Tailor-made.

BELGIAN TRADITION Ferrari has always enjoyed enthusiastic support in Belgium. The yellow cars of the Équipe Nationale Belge and the Ecurie Francorchamps have written notable pages in the history books. History was repeated at an event organised by Belgian dealer Monza, with test drives of the V12 Ferrari FF and F12berlinetta.

A FINE LINE-UP What better opportunity than the presentation of the 458 Speciale to take your most passionate customers out on track? Belgian dealer Monza NV did just that, with many orders secured after clients enjoyed a direct experience of the new car.

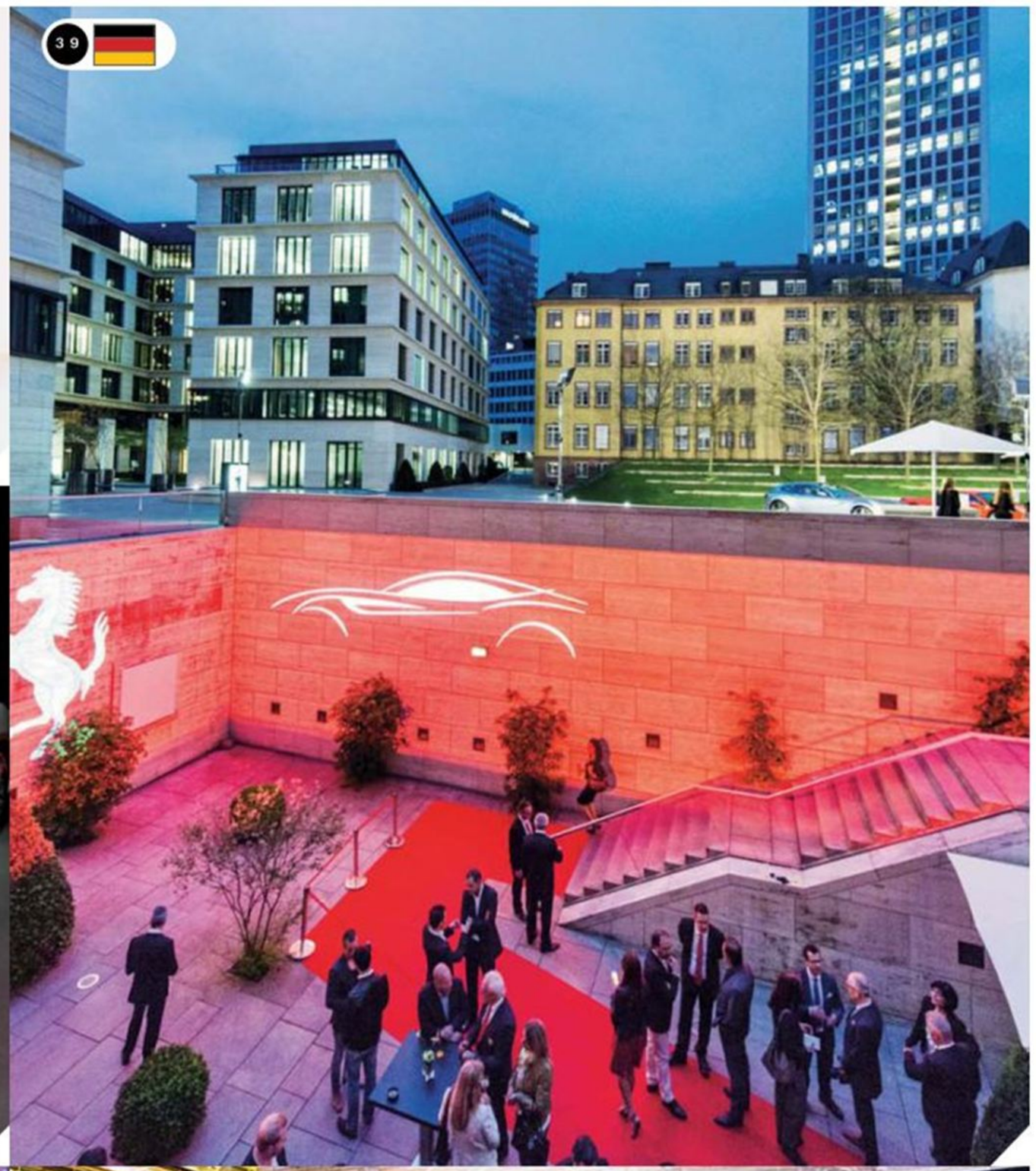
DESTINATION FIORANO There's something special about Fiorano: it's where Ferrari drivers take the wheel of both track and road cars. It's also special for Ferrari South West Europe customers, who drove the 458 Spider and F12berlinetta: an unforgettable experience.

FF AT COURCHEVEL Scuderia Monte-Carlo organised a fun-packed three-day event: driving an FF on the snow, driving to the airport in an F12berlinetta and 458 Speciale, skiing and a few glasses of Veuve Clicquot.

SPECIALE TRUFFLES Excellence is excellence, as Cars Barcelona Gallery knows all too well. Their hugely successful rally, organised to introduce their clients to the 458 Speciale, had Aínsa, the Aragon town where a celebrated annual truffle festival is held, as its destination.

(Australia, China, Germany, Lebanon and Russia)









38 **BRAVO EBERLEIN** It's 30 years since the launch of that 1980s icon, the Testarossa. The car was the centrepiece of Eberlein Automobile GmbH's stand for Ferrari Classiche at the Techno Classic in Essen. A great concept that allows collectors to own a part of history.

39 **CALIFORNIA T AT FRANKFURT** 400 guests celebrated the latest model from Maranello, the California T. A special unveiling ceremony kick-started the evening, followed by fine food and live music. The national premiere took place in the heart of Frankfurt, with Francesco Bianchi, President of Ferrari Europe, Middle East and Africa, in attendance.

40 **SMART BOYS ONLY** It was a fine example from Russia to hold an event for the families of Ferraristi that interests both adults and children. Proof of the day's great success was all in the numbers: instead of the 100 guests expected there were almost twice as many, as well as 35 enthusiastic children. And the 458 Speciale, presented at the event, charmed many grown-up children…

41 **BEAUTIFUL PEOPLE, BEAUTIFUL CAR** When Mercury held an event to coincide with the Tsum Fashion Show in Moscow, it was in the right place at the right time. After the show, two 458 Spiders were displayed in a special roof- top pavilion and, in a private room reserved exclusively for Ferrari customers, the brand new California T was greeted with great enthusiam.

42 **BIRTHDAY GIFT** Having completed its ninth successful year in the city of Chengdu, in western China, Ferrari has now opened a brand new establishment, one that's more than capable of meeting the needs of the region's many enthusiastic Prancing Horse clients. As well as a showroom, it's also an assistance workshop and Genuine accessories centre for residents of this most charming of Chinese cities.



43



47

44



46



42



45

43 **A REALITY INSPIRING PRIDE** Chongqing blends past glories with a modern-day progressive outlook. So, Ferrari had to ensure that it had a presence worthy of such a renowned location, one capable of updating the dealership that first opened back in 2006. Spread over 1,000sq m, and staffed by highly experienced personnel, there is now a fully fitted-out workshop and all the facilities required for such a high-level customer base.

44 **ICE SERVICE** Harbin, the most populous city in northern China, is known as "the Ice City" due to its winter tourist trade. It's also the location for a new dealership, which was created in keeping with the finest Ferrari traditions. The 5,500sq m includes a showroom, technical assistance and sales department. Managed by the Prestige Group, it is located on the main road out to the airport, where all the major car marques have their sites.

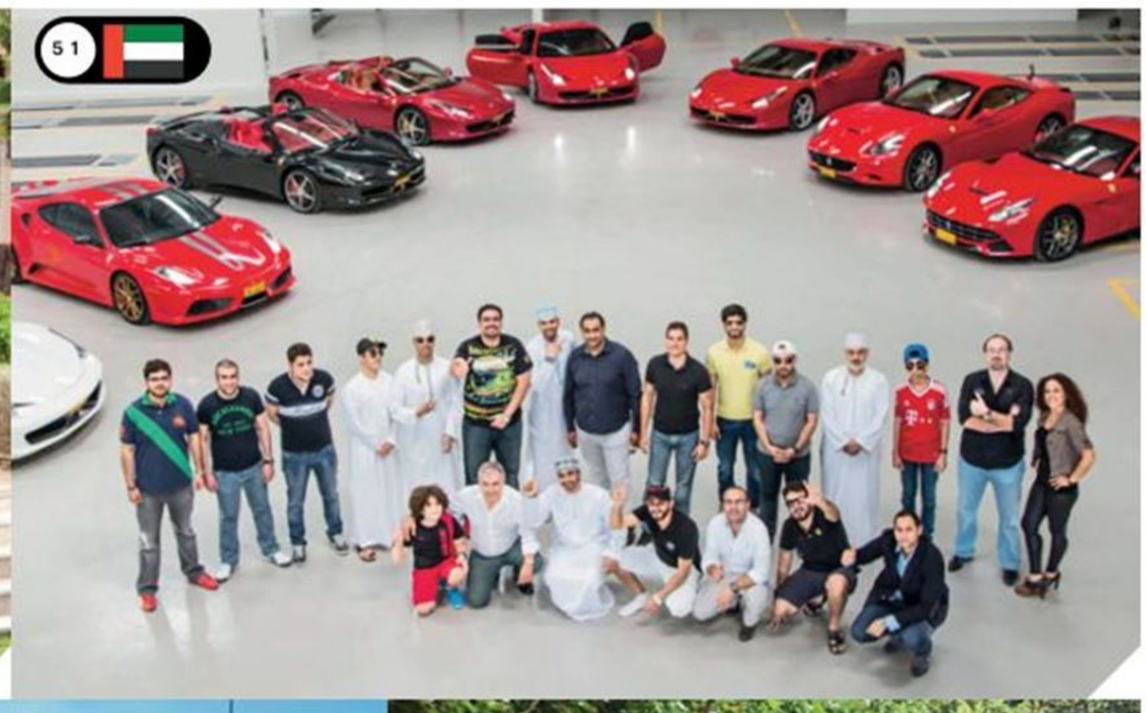
45 **BRAVO SHENYANG, DEALER OF THE YEAR** Ferrari Greater China's annual meeting was held in Macau. Among all the talk of balance sheets and objectives, a much-anticipated prize-giving ceremony took place, with the Prestige Group's Shenyang dealership star of the show after being presented with a well-deserved Dealer of the Year award.

46 **DREAMING OF TASMANIA:** There are lands that remain a dream for almost everyone. The very beautiful, and very green, Tasmania is one such place. Lucky participants in a Ferrari Australasia rally were able to see it for themselves. There were two days of driving and a night in the magical Saffire Freycinet resort.

47 **NEW IMPORTER, NEW MODEL** Welcome to Scuderia Lebanon, the new importer for that magical Mediterranean country. Their activities began at the Beirut International Exhibition & Leisure Center, where the star of the evening was the 458 Speciale.

(Kuwait, Qatar, Saudi Arabia, South Africa and The UAE)















48 TEAM WORK Held in the UAE, the annual meeting of Middle East and Africa importers was a fruitful occasion for improving customer service and gathering together everyone's positive experiences.

49 FLAME OF PASSION With Marc Gené at the wheel of an F1 car lapping a course carved out around Johannesburg's FNB Stadium, Viglietti Motors, Shell and Sefac underlined the importance of the launch of Shell's V-Power Nitro+ fuel. A unique event.

50 F12 IN THE DOCK Ferrari Middle East and ART Marine organised a joint event featuring the F12berlinetta and a new 68-ft yacht, the *Riva Ego Super*. The two leading players attracted a large, enthusiastic crowd.

51 FROM OMAN TO DUBAI Clients from Oman came to the Dubai Autodrome to drive their Ferraris on track. With technical assistance from drivers flown in from Italy, the sessions were a great success.

52 EARLYBIRD DRIVERS An appointment for driving and a lavish breakfast, organised by Viglietti Motors, Durban. Everyone went out on the road together to ensure that the great roar of their Ferraris was heard.

53 GUESTS OF THE AMBASSADOR Fast Auto Technic, Saudi Arabia's Ferrari importer, organised a lavish launch event for the 458 Speciale, suitably held at the Italian Embassy.

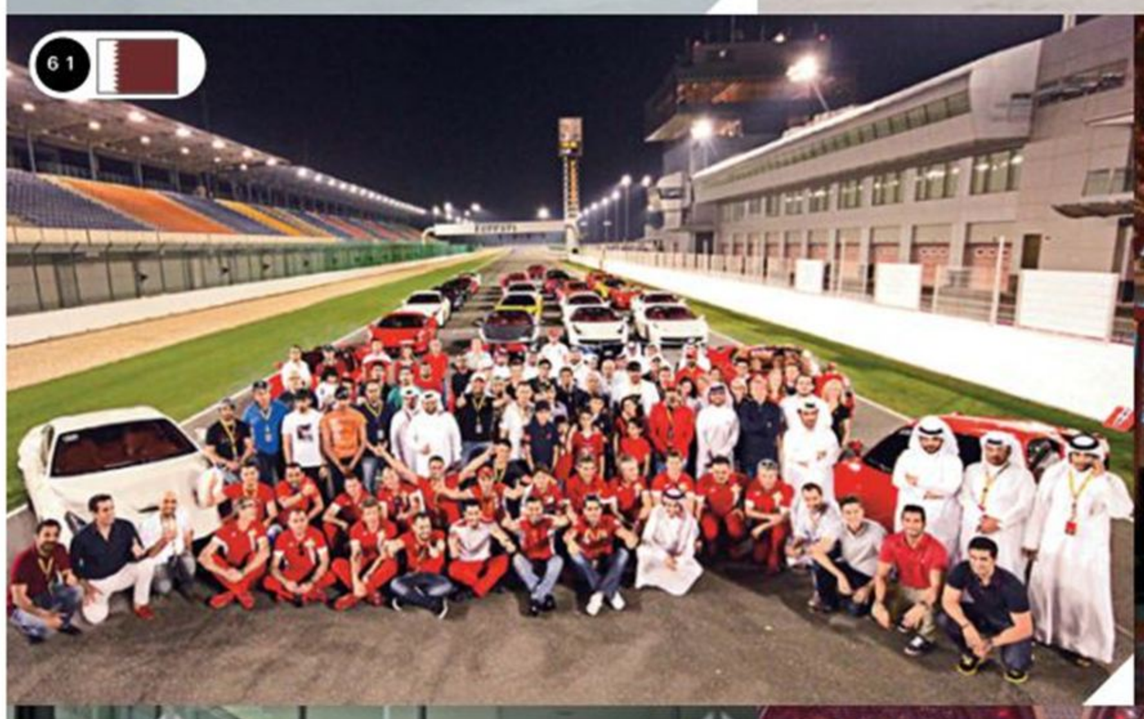
54 BETWEEN JOURNALISTS AND CUSTOMERS The desire in Qatar to find out more about the long-awaited 458 Speciale was too much to keep media and clients apart. So, Alfardan Sports Motor brought everyone together for a truly "Speciale" evening.

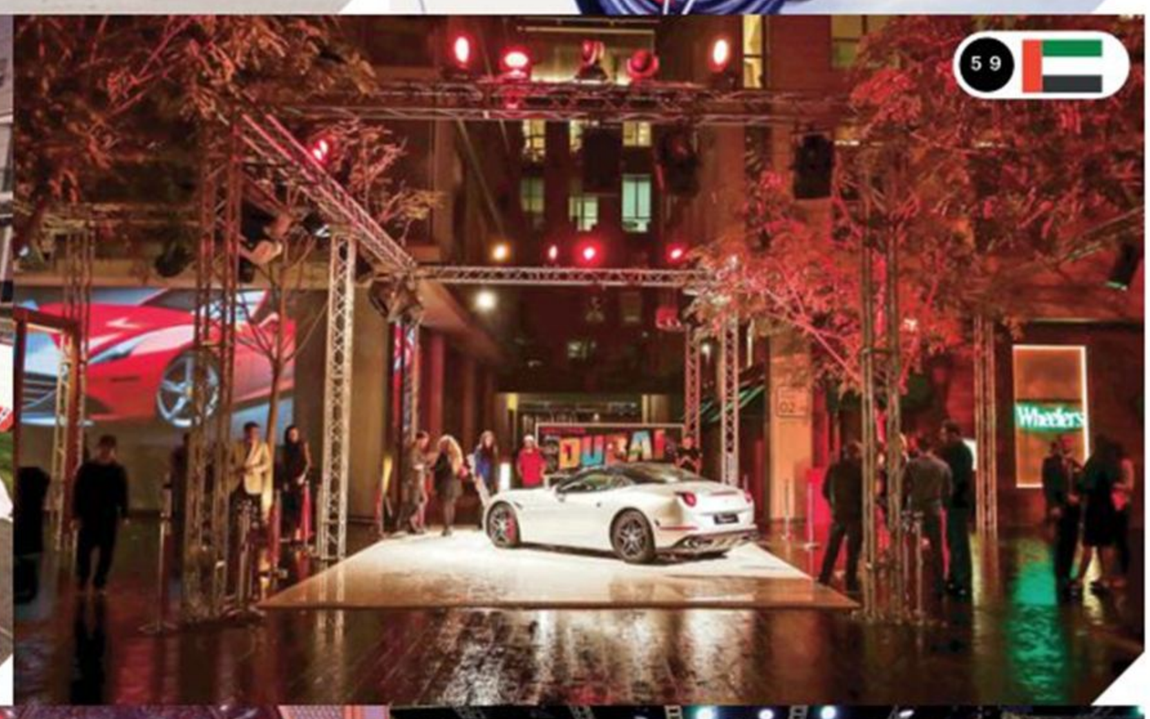
55 A LAUNCH FOR BIG AND SMALL Al-Zayani Automotives held a track day at the Sirbb Circuit, Kuwait, for the launch of the 458 Speciale, attended by both adults and children. The unveiling took place in the presence of Italian ambassador Fabrizio Nicoletti.

















56 **AWAKENING KYALAMI** The beautiful South African Kyalami circuit, used for years in the F1 World Championship, was given a new lease of life with a test session featuring 30 Ferraris, assisted by Pilota Ferrari and organised by Ferrari Middle East and Africa.

57 **MEDIA ONLY** Ferrari Middle East and Africa also staged a launch for the California T in the Emirates. Sixty media representatives were in attendance to discover more about a model that has been a global success since its first appearance in the 1950s.

58 **THE EMIRATES PALACE FOR HER** There could only be one place for the launch of the California T in the Emirates: the magnificent Emirates Palace Hotel in Abu Dhabi. It was a truly magical event, just like the leading lady herself, who is at ease everywhere.

59 **ART AND CALIFORNIA** Ferrari and Dubai culture met at the Dubai International Financial Centre, location for the opening of the Dubai Art Season. The artistic setting was the perfect backdrop for the elegant new California T.

60 **ENGINES AND FINANCE** The F12berlinetta, California T and 458 Speciale were displayed at the Dubai International Financial Centre, transformed into a sort of motor show where it was also possible to arrange test drives.

61 **ON TRACK WITH THE CHAMPION** Giancarlo Fisichella and the Pilota Ferrari specialists attended a track day at the Losail International Circuit organised by Alfardan Sports Motors. Lots of laps, lots of speed, lots of fun.

62 **A MOTOR SHOW OF FIRSTS** There were two cutting-edge cars at the Qatar Motor Show: the 458 Spider, the world's first mid-rear engine with a retractable folding hard top, and the FF, with its dual-drive system and support from a double gearbox. The admired stand was created by Alfardan Sports Motors.



THIS PAGE *the mechanical workshop attached to the house where Enzo Ferrari was born has been developed into a permanent display of Ferrari engines, greatly enhancing the Company's second museum*

One horse, 10,000 units of horsepower

An exhibition to be staged in the house where Enzo Ferrari was born and dedicated to Ferrari engines will boast 10,000 units of horsepower. A lot more than the solitary horse my great-grandfather would use to travel to the city...

WORDS ANTONIO GHINI

Once a week, my great grandfather would travel from his country house to town, on horseback. He didn't do it to be eccentric. That was his usual means of transport. And he was lucky: his farmhands were born and died on their land, often leaving their place of birth just two or three times during their lifetime, setting off on journeys that seemed long, but in fact only really involved a few days' walk.

Life on the land didn't allow people to leave behind animals that had to be fed, milked and tended, or crops that required care and attention. We are talking of little more than a century ago; that's nothing! It's true that the train had arrived, a phenomenon that, at the time, was as revolutionary as the spaceship is today, but as a mode of transport it had still reached very few places.

I was recently examining the workshop at Modena, the birthplace of Enzo Ferrari, where the magical museum of Ferrari has been created. This is where his father worked with his employees for the newly born railway. The structure, built with the wisdom of the past, was spacious and high, a great roof truss in wood and the rest of it entirely empty. On both sides, exposed to east and west, a series of windows arranged on two levels; at that time there was no electric light and so, in order to work, they used the cycle of the sun and the light supplied by nature.

> "The engines of tomorrow, those being tested in F1, are moving in the right direction"

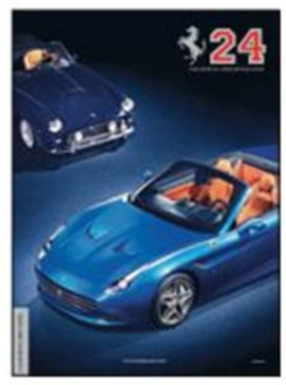
That's the way we were and, if trains promoted progress, as did everything that came out of steam power, only in the last century were we liberated from a destiny so often interrupted by the call to arms to discover the joy of independence granted by individual mobility. The internal combustion engine, fundamentally the same as the one we use now, albeit with a vast number of improvements, was the fulcrum of the progress that brought us to the present day. However, that day did not arrive for everyone: the Model T Fords of the Americans in the 1920s have later been the Fiat 500s of Italy, the 2CVs and 4CVs of France, the Beetles and the Minis of post-war Europe, and are now the Nanos and other mass-market models of large countries like India and China, which have reached mass-market car ownership much later in comparison.

And so we come back to my great-grandfather's horse. If in his time everybody had had a horse, traffic would have been impossible, the pollution created by their droppings left on the road would have been unbearable, the need to supply fodder unmanageable. In the days of Queen Victoria, when Sherlock Holmes and Dr Watson rushed in their carriage to the site of some crime, London was the most polluted and dangerous city in the world. Crossing the road, between what was on the ground and the carriage traffic, really was a lottery.

The arrival of the car changed the rules. At first things improved, then we risked disaster. Today, we are working towards solutions that avoid finding ourselves in cities or countries with as many cars as there would have been horses if everyone had owned them.

The engines of tomorrow, those we are trying out in Formula One, are moving in the right direction. There has been much lively discussion about their sound and complexity. That's normal; all change leads to debate. One thing is sure: the great victory that the car represents cannot be put at risk by an excess of greed or an indiscriminate extension of ownership, one that would cause the same outcome as too many horses, if people had been able to own them too easily.

The future of the automobile is now clear: increasing respect for the world we live in, increasing safety, and increasing diversity. Cars, many cars, for travel and for work; other cars, but few of them, for pleasure and fun. There can be no doubt that it is Ferrari's mission to continue as leader in that fantastic category.





SUBSCRIBE TO *THE OFFICIAL FERRARI MAGAZINE*

Published quarterly, ***The Official Ferrari Magazine***'s four editions include a 246-page Yearbook. Subscriptions cost €250

- **For details, visit ferrarimagazine.com**
- **You can also email: subscriptionmagazine@ferrari.com**
- **Alternatively, call:**

(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** ■





GETTY IMAGES

Vintage by VITALE BARBERIS CANONICO

Get a tailor-made life

Vintage
by
VITALE BARBERIS CANONICO
FABRIC MADE IN ITALY

SINCE 1663 THE FINEST FABRICS FOR TAILOR-MADE SUITS.

www.vitalebarberiscanonico.it

HUBLOT

Big Bang Ferrari Ceramic Carbon.
Mouvement manufacture UNICO. Chronographe roue à colonnes. 72 heures de réserve de marche. Boîtier en céramique noire polie et lunette en carbone. Compteur et lunette inférieure jaunes. Bracelet interchangeable par un système d'attache unique.
Série limitée à 1000 pièces.

HUBLOT
BOUTIQUES PARIS
10, Place Vendôme • 271, rue Saint-Honoré
Galeries Lafayette – 40, Bd Haussmann
Le Bon Marché – 24, rue de Sèvres

OFFICIAL WATCH
SCUDERIA FERRARI

www.hublot.com • twitter.com/hublot • facebook.com/hublot





16→17

LETTERA DEL PRESIDENTE

Quello di cui sono certo è che ogni motore Ferrari avrà sempre i tre requisiti che li hanno resi unici: l'erogazione di una potenza piena che dà la speciale sensazione di non avere limiti, i requisiti tecnologici che solo l'ininterrotta sperimentazione in gara permette di adattare al miglior utilizzo in strada e, irrinunciabile, un sound capace di continuare a far dire ai più grandi concertisti del mondo che nessuna sinfonia può avvicinarsi al suono dei motori Ferrari.

A riprova di quanto i motori siano importanti per noi, pur lavorando quotidianamente per il futuro, stiamo realizzando a Modena, proprio nella casa dove Enzo Ferrari nacque, il Museo dei motori Ferrari per dimostrare quale straordinario percorso abbiano compiuto gli ingegneri di Maranello dalle origini ad oggi.

Luca di Montezemolo

8

PERCHÉ IL CAVALLO PORTA SUCCESSO

Quest'anno la Cina festeggia l'anno del Cavallo. Ferrari, come ogni anno, celebra le sue relazioni con la Cina

Il fascino che viene dalla millenaria storia che ha portato la Cina al suo nuovo odierno splendore, sta anche nelle simbologie e nelle tradizioni che vengono tramandate e accuratamente conservate. Il fatto che ogni anno sia dedicato a un simbolo ne è la conferma e il 2014 è l'anno del Cavallo. Cavallo che fin dalla tradizione mongola, rappresentava il modo più veloce per arrivare a destinazione e quindi simboleggia il successo. Cavallo che è anche il simbolo di quello che è stato ancora recentemente dichiarato il marchio più forte al mondo e cioè la Ferrari. Quale miglior occasione per unire due destini di successo in Cina? Le tante iniziative previste ruotano attorno ad un simbolo che unisce la tradizione dei sigilli imperiali e il Cavallino rampante. Classicità e modernità uniti da uno stesso obiettivo, quello di arrivare a destinazione con successo! Sul numero del magazine di fine anno pubblicheremo modelli di produzione e Tailor-made impreziositi dal simbolo dell'anno del cavallo e altre immagini che facciano capire come due culture tanto diverse possano incontrarsi nel segno della positività.

La specialità dello chef

È salito su uno dei gradini più alti della gastronomia internazionale per ritirare il prestigioso White Guide Global Gastronomy Award, il premio arrivato alla sua ottava edizione e conosciuto nel mondo come il Nobel della Gastronomia. A riceverlo è stato Massimo Bottura, chef dell'Osteria Francescana di Modena, tre stelle Michelin e terzo posto nella classifica dei World's 50 Best Restaurants Awards. "Per continuare a innovare una delle cucine più amate del mondo - queste le motivazioni del premio - in continuo dialogo con una tradizione ricca ma conservatrice, Massimo Bottura ha sviluppato un'arte culinaria abbagliante, coprendo una vasta gamma di espressioni, dall'apparente semplicità alla complessità intellettuale".

Il talento che Bottura porta ai fornelli della sua prestigiosa cucina, viene dal suo modo di vivere. Un modo fatto di autentico entusiasmo, di amore per la sua Modena e di grande legame alle tradizioni della sua terra. Tradizioni che sono fatte di prodotti, di tecniche per cucinarli, ma anche di comportamenti legati ad un passato apparentemente perduto. Tra questi, il modo di stare insieme a tavola ma anche attorno alla propria casa, con la propria gente. Non è raro poter scoprire che uno dei più grandi chef del mondo, quando tutto è predisposto per la sera, prima dell'apertura, gioca a pallone coi suoi camerieri e i suoi aiutanti di cucina nella strada pedonale dell'antica Modena che passa proprio dietro al ristorante. Fantastico: nessuna presunzione, massima naturalezza, grande spirito di gruppo. Essere italiani è anche questo. La sera, in occasione di una festa per il premio organizzata nella dealership Ferrari di Stoccolma, Massimo Bottura ha cucinato alcuni dei suoi celebri piatti.

Cavalcade in Sicilia

L'esclusivo evento annuale si svolgerà a giugno

Cavalcade, l'ormai tradizionale rally riservato ai clienti Ferrari si svolgerà quest'anno dal 18 al 22 giugno. Dopo il viaggio attraverso la storia del Cavallino rampante del 2012 e il tuffo in Toscana del 2013, quest'anno saranno le strade della Sicilia e perfino la salita alla sommità del vulcano Etna ad accogliere gli 80 partecipanti iscritti. Quartier generale dell'evento nella capitale della Magna Grecia, Siracusa, con l'opportunità di vivere i maestosi monumenti del sito archeologico della civiltà e il magnifico teatro. Per avere approfondimenti ed informazioni basta collegarsi al sito www.cavalcade.it

Tecnologia e comunicazione sulla FF

Il Sistema CarPlay è disponibile sulla Ferrari FF

Una delle principali attrazioni del Salone dell'Auto di Ginevra è stato il sistema di infotainment Apple installato sulla FF, la prima vettura al mondo che utilizza il nuovo strumento. CarPlay consente ai clienti Ferrari di usare il proprio iPhone a bordo per effettuare chiamate, usare le mappe, ascoltare la musica e accedere ai messaggi, semplicemente con una parola o con un tocco del display centrale. L'icona CarPlay è facile da scaricare e i con-







tenuti e le applicazioni vengono immediatamente riconosciute da ogni iPhone. Questo sistema rende l'utilizzo dell'infotainment più piacevole, sicuro e divertente ■

10

I DUE MUSEI FERRARI: MOLTE RAGIONI PER VISITARLI

A Modena, al Museo Enzo Ferrari, oltre ai modelli storici uno straordinario filmato sulla vita dell'uomo che ha inventato l'azienda. A Maranello, al Museo Ferrari, una mostra straordinaria sul tema della California e della Ferrari in America. Tutti i giorni, tutto l'anno

Maranello: California Dreaming

C'è uno stretto legame tra Ferrari e California. Un legame nato nel 1957 quando Sergio Scaglietti completò il primo esemplare della 250 Spider che portava questo nome, e che non si è più interrotto. Non sono bastati, infatti, i cinquant'anni che hanno separato quel magico modello dalla California della fine degli anni 2000, per affievolire questo legame. Per la Ferrari, infatti, il mercato della California è sempre stato il più vivace ed appassionato degli Stati Uniti, per una serie di motivi che la nuova mostra proposta al Museo di Maranello evidenzia chiaramente.

Il glamour di Rodeo Drive e Beverly Hills a Los Angeles, il mondo degli Oscar di Hollywood, i concorsi d'eleganza di Monterey con quello di Pebble Beach che ne è diventato simbolo a livello mondiale, le gare sul circuito di Laguna Seca e la tecnologia della Silicon Valley, fanno di questa terra una sorta di paradiso dell'automobile. In particolare di quelle automobili capaci di unire esclusività, bellezza, tecnologia e storia.

Tutto questo è la mostra *California Dreaming*. Una mostra che adotta una formula nuova, trasformando il museo in un'esperienza immersiva. Ogni sala è dedicata ad uno di questi luoghi: quando si presentano le vetture da corsa, queste sono ambientate nel variopinto universo americano e, insieme alla monoposto con la quale Ascari tentò l'avventura di Indianapolis, si trovano pezzi unici come la 712 Can Am e la monoposto Indy degli Anni '80, declinata successivamente in Alfa Romeo per le gare americane Kart. Nella stessa sala, le moto da Gran Premio di Ducati e Yamaha, protagoniste dell'epica sfida Valentino Rossi – Casey Stoner alla vertiginosa curva "cavatappi" di Laguna Seca. Nella sala della Los Angeles del glamour e del surf, la splendida California di Scaglietti insieme alla nuova California T e alcuni modelli rari come la 265 GTB4 spider, una delle 10 costruite. Attigua l'area di Hollywood, con gli Oscar italiani e i filmati nei quali Ferrari è protagonista, mentre la sala dedicata al Concours d'elegance di Pebble Beach è trasformata in un autentico campo da golf. Il concorso, infatti, ha luogo sul green del celebre Hotel Lodge e le auto esposte sono messe in situazione simile. Spettacolari i modelli qui presentati: alcune delle più prestigiose Superamerica, una rarissima California Passo Corto e due esemplari pressoché sconosciuti: la 250 GT trasformata dall'estroso designer californiano Tom Meade in Thomassima e un'incredibile Testa D'Oro, esemplare unico del geniale designer svizzero Colani su telaio Testarossa.

L'ultima sala della mostra – resta naturalmente aperta al pubblico la spettacolare area delle Formula 1 – è dedicata alla tecnologia ed a Silicon Valley. Qui sono esposti in modo davvero sorprendente alcuni degli esempi della capacità tecnologica ed innovativa di Ferrari. Tra questi la ricercatissima LaFerrari.

L'intero percorso di mostra invita i visitatori a fotografarsi e fotografare per poi postare le foto attraverso l'apposita hastag #MuseoFerrariMaranello. Gli amici, vedendoli, penseranno che si trovino in California, visto l'allestimento che riproduce, in ogni salone, quella realtà unica.

Modena: Ferrari, i suoi motori e un omaggio ai 100 anni di Maserati

Oltre ad essere un museo quello di Modena è una vera e propria macchina del tempo: i visitatori ogni mezz'ora vengono immersi in un filmato proiettato su uno schermo di 150 metri, sul soffitto e sulle pareti laterali da ben 19 proiettori che racconta l'intera vita di Enzo Ferrari: un bambino che scopre le corse, un coraggioso pilota, un abile gestore di scuderia e il costruttore che tutti conosciamo. Nella casa dove Ferrari nacque, annessa al museo, sono esposti i motori che hanno fatto la storia dell'Azienda, mentre da luglio a dicembre 2014 sarà anche allestita un mostra che celebrerà il 100 anni della Maserati. Il museo infatti è testimonianza della straordinaria storia che Modena ha avuto nell'inarrestabile sviluppo dell'automobilismo sportivo. I due musei sono collegati da una navetta ed è possibile acquistare il biglietto unico a prezzo ridotto: www.museiferrari.com ■

14

DUE DOMANDE

I motori Ferrari sono i più famosi al mondo. Come cambiano col turbo?

Abbiamo fatto questa domanda all'ing. Amedeo Felisa che, prima ancora di essere l'AD di Ferrari, è la vera anima tecnica dell'azienda

"Generalmente il turbo viene usato per aumentare le prestazioni di motori di normale produzione. Questo fa sì che i motori turbo offrano un buon livello di prestazioni con benefici per quanto riguarda i consumi e le emissioni. A Maranello abbiamo pensato che si dovesse e potesse fare di più. I nostri motori V8 sono stati riconosciuti e premiati più volte come i migliori motori al mondo. Questo significa che sanno dare il massimo delle prestazioni con una formula di efficienza tale da ridurre anche i consumi e le emissioni. Questo viene da soluzioni tecniche che vanno dalla tipologia di iniezione diretta da noi progettata, unita alla miglior aspirazione, alla drastica riduzione dei fenomeni di pompaggio fino all'utilizzo del carter secco. Questo solo per citare alcuni dei principali requisiti. Tutto questo contribuisce anche allo straordinario sound che caratterizza le nostre automobili. Partendo da questa base e volendo mantenere l'eccellenza del motore aspirato Ferrari, l'applicazione del turbo è stata vista in un modo diverso: lasciare intatti tutti i requisiti del motore aspirato – in pratica mantenere il motore aspirato – prendendo dal turbo i vantaggi supplementari che questo può dare. Così è nato il motore della California T. La sovralimentazione ottenuta attraverso due turbo compressori posizionati lateralmente in basso per contribuire al buon baricentro della vettura, è il risultato di un approfondito lavoro sulla definizione della lunghezza dei condotti e relativi accoppiamenti al nuovo sistema Twin Scroll che annulla di fatto uno dei difetti che hanno caratterizzato questa tecnologia, cioè il ritardo di risposta all'acceleratore dovuto all'inerzia della turbina. Il motore della California T ha infatti una risposta pronta del tutto equivalente a quella di un motore aspirato. Superato questo punto cruciale l'impegno dei nostri ingegneri è stato quello di sfruttare la sovralimentazione per avere più cavalli e più coppia col vantaggio, non indifferente, di poter ottenere allo stesso tempo una ulteriore riduzione di consumi e di emissioni. Chi poi esprimesse dei dubbi sul sound del motore può stare tranquillo. Per ottenere le frequenze sonore opportune si è lavorato sull'ordine di scoppio dei cilindri e sulla specifica definizione della geometria di scarico ottenendo, anche per la California T, la stessa emozione e le stesse vibrazioni di ogni modello Ferrari. La soddisfazione che abbiamo con la realizzazione della California T è quella di essere stati in grado di trasformare il turbo da peculiarità del motore a caratteristica migliorativa dell'eccellenza di un motore aspirato. Una autentica rivoluzione destinata a indicare la strada per possibili futuri sviluppi".

Che ruolo hanno oggi i fari nel design di una automobile?

Una domanda banale? Assolutamente no. Abbiamo fatto questa domanda a Flavio Manzoni, il direttore del settore che a Maranello ha la responsabilità dello stile delle nuove Ferrari

"In generale i fari sono l'elemento più espressivo del frontale perché c'è un effetto antropomorfico che li fa associare al volto dell'automobile" spiega Flavio Manzoni. E non solo, prende carta e matita con tutta l'intenzione di volerci disegnare qual-



cosa. "Anche oggi i proiettori corrispondono agli occhi, ma sono anche elemento che trasmette innovazione tecnologica. Si sono però trasformati da grossa pupilla ad oggetti complessi che trasmettono sia espressività che innovazione". Incuriosisce il fatto che chi disegna le Ferrari o è chiamato a valutare il lavoro della celebre Pininfarina, non faccia riferimenti alla tradizione del design della Marca. Ma siamo subito smentiti: "Fare citazioni del passato deve essere un fatto quasi subliminale, qualcosa che si deve percepire senza per questo offrirne una lettura troppo scoperta. Questo processo di citazione non scoperta, lo facciamo su tutti i nostri modelli". Mentre parla Manzoni comincia a disegnare. Prima due forme ogivali, delle specie di gocce. "Per la California T siamo partiti proprio dai fari prendendo la forma a goccia dei fari carenati della California del 1957" e li disegna, semplici, come quelli di allora, "abbiamo dato a questa forma un tratto più stilizzato per poi aggiungere una sorta di codina tecnica, qui in alto, per inserire gli indicatori di direzione e il DRL, cioè la luce diurna obbligatoria". Così davanti a noi le due forme ovali sono cambiate, assumendo un disegno completamente diverso, immediatamente riconoscibile in quello del faro della California T. Sembra l'uovo di Colombo: le possibilità delle tecnologie contemporanee per dare modernità ad un disegno classico e seducente realizzato quasi sessant'anni fa da Sergio Scaglietti col solo intento di dare alla vettura una forma maggiormente aerodinamica. Manzoni non smette di disegnare. Sul foglio compare il disegno di una forma molto più secca. Anche a questo viene aggiunta la coda. Si annuncia così la fisionomia di un altro modello: la LaFerrari. "La California è un'auto classica che vuole forme simmetriche ed armoniose. Nel caso de LaFerrari il proiettore è a forma di L anche se il principio è lo stesso, qui lo sguardo della vettura è più accigliato".

Ma perché questo utilizzo ricorrente di una coda che modifica la percezione della vera forma del faro? "Perché le Ferrari hanno musi sfuggenti e questo ci permette di sfruttare la forma allungata per inserire le luci di legge".

Se un tempo i costruttori si facevano fornire fari sostanzialmente molto simili, se non uguali, oggi l'inserimento del gruppo ottico nel disegno richiede la produzione di fari fatti appositamente, "Sì, i nostri fari sono fatti appositamente per noi e non solo per la forma. Anche la tecnologia richiesta cambia. Sulle Ferrari abbiamo i collimatori che indirizzano il faro di profondità nel modo da noi richiesto". Adesso sembra tutto semplice. Come è semplice capire che la volontà di mantenere il faro rotondo posteriore, come da tradizione Ferrari, non impedisce di trovare nuovi modi di disegnare anche questo elemento fondamentale per lo stile della parte posteriore della vettura.

Ci resta un dubbio. Ma i fari a scomparsa, una volta così frequenti sulle Ferrari, sono finiti per sempre? "Non necessariamente, ma bisogna tenere conto di molte cose: il peso ed il meccanismo di questa soluzione non sono propriamente coerenti con gli obiettivi di progetto di una vettura di Maranello di questi tempi".

Come ai bei tempi

I meccanici Ferrari, durante le prove libere del GP della Malesia, hanno dimostrato il perché si rimpiangano le corse di un tempo. Rispetto all'approccio asettico e scientifico della Formula 1 di oggi, l'intervento fatto sulla macchina di Alonso che aveva rotto il braccetto dello sterzo in una collisione col russo Kvyat è stato incredibile. Per tutti, a partire dai commentatori televisivi, le prove di Alonso terminavano nel momento dell'incidente e invece, miracolo d'altri tempi, i meccanici hanno smontato e rimontato un elemento nuovo in appena 3 secondi, permettendo ad Alonso di tornare in pista e segnare il tempo che gli ha permesso entrare nella sessione Q3 delle qualifiche. Che meraviglia! ■

18→27

I MOTORI FERRARI DI NUOVA GENERAZIONE

I nuovi modelli Ferrari – la LaFerrari, la California T e la F14 T – utilizzano la nuova tecnologia turbo avanzata, per migliorare le performance e per arricchire l'esperienza di guida. Spieghiamo come e perché

Testo di ***Antonio Ghini,***
Fotografie di ***Alessandro Barteletti***

Ci sono voluti molto più di cento anni perché si decidesse di osservare il motore a scoppio da un'angolazione completamente diversa da quella usata dai suoi inventori e dai tanti che, a diverso titolo, hanno contribuito al suo sviluppo. Quando nel 1876 Nikolaus Otto realizzò il primo motore a combustione interna, il suo obiettivo era semplicemente quello di ottenere energia attraverso la combustione di una miscela di aria e benzina. Questo principio è rimasto immutato malgrado lo straordinario sviluppo che i motori hanno avuto nel secolo scorso, sia che si volessero ottenere le più alte prestazioni che ridurre i consumi. In un caso e nell'altro c'era una componente costante che incoraggiava progettisti e costruttori: i carburanti derivati dal petrolio, malgrado crisi e incertezze, continuavano a restare i più convenienti e disponibili se confrontati alle soluzioni studiate come alternative. C'è stato l'impegno, non certo trascurabile, di ridurre emissioni e consumi, ma principalmente cercando l'ottimizzazione di un processo volto a trasformare un combustibile in energia attraverso la combustione nella camera di scoppio.

C'è voluto il regolamento della Formula 1 di quest'anno perché venisse cambiato completamente il punto di vista: non più i cavalli erogati dalla miglior combustione possibile di un determinato quantitativo di energia, ma la ricerca della massima energia producibile da una determinata quantità di benzine, attraverso il suo miglior sfruttamento. In altre parole, usare una parte di quel carburante per produrre elettricità destinata a migliorare le prestazioni globali del veicolo. Per intenderci, un motore endotermico, oltre a produrre cavalli dalla combustione attraverso una conversione del potere energetico della benzina in potenza pari a circa il 25%, produce emissioni ad alta temperatura che possono essere utilizzate in diversi modi: per azionare una girante che, spinta dai gas di scarico, azioni una seconda girante che aumenti la quantità d'aria immessa nella camera di scoppio. Si tratta del così detto Turbocompressore che consente l'uso di più benzina e garantisce un maggior numero di cavalli. Ma quello stesso calore, invece di essere utilizzato interamente per questo uso, può essere destinato alla produzione di energia elettrica ad alta tensione da sfruttare come potenza. Lo stesso vale per l'energia cinetica che si perderebbe nelle fasi di frenata e di decelerazione e che, in modo simile, viene trasformata in elettricità.

L'insieme di tutto ciò trasforma quello che siamo abituati a chiamare motore a combustione interna, in una power unit capace di aumentare sensibilmente la percentuale di energia prodotta a parità di benzina consumata.

Sulla grande opportunità rappresentata da questa sperimentazione non serve spendere troppe parole: è vero che le riserve di combustibili fossili che ci offre il nostro pianeta sono ancora più che rassicuranti. Ma è altrettanto vero che la crescita demografica prosegue senza sosta e che sempre nuovi paesi si avvicinano con entusiasmo alla motorizzazione di massa. Questo stato di cose obbliga chi opera nel settore della mobilità a lavorare per il futuro cercando quell'equilibrio che la natura ci richiede in modo ormai pressante. Ed è significativo che tocchi proprio alle corse ed ai costruttori abituati alla ricerca avanzata, trovare le soluzioni che si diffonderanno progressivamente anche alla motorizzazione di massa.

Ferrari in questo è un perfetto esempio: dopo la sperimentazione del *biofuel*, risultata scarsamente interessante e certamente non risolutiva dei problemi che si pongono all'intera umanità, ha già sviluppato per le vetture stradali, sia il motore di tipo Hy-Kers – che su LaFerrari contribuisce alla potenza recuperando quasi 170 cavalli dall'energia cinetica altrimenti dispersa – che quello turbo di nuova generazione. Nel primo caso si tratta di una strada ampiamente sperimentata in Formula 1 col contributo dei piloti professionisti e portata alla strada per un pilotaggio normale. Su LaFerrari il contributo dall'elettrico avviene in maniera automatica, senza cioè l'intervento manuale del pilota come accadeva in corsa, garantendo alla vettura prestazioni uniche con un'evidente riduzione di emissioni e consumi a parità di potenza e prestazioni.

Nel caso del turbo della California T, il contributo al miglioramento delle prestazioni in presenza di una riduzione di emissioni e consumi, origina da una speciale ricerca fatta sulle opportunità della sovralimentazione che, come dimostra il nuovo regolamento della Formula 1, presenta uno straordinario potenziale per il futuro.



A questo punto ci si potrebbe domandare: ma le Ferrari saranno sempre Ferrari anche domani?
La risposta è più che un sì: prima di tutto, come abbiamo già visto, perché tocca proprio all'attività che è più naturale all'Azienda, e cioè lo sport, essere banco di sviluppo e di sperimentazione per le nuove tecnologie. Se queste nascono in pista, è evidente la loro certificazione dal punto di vista dei requisiti dell'auto che le utilizzerà. La LaFerrari, primo esempio, ne è lampante dimostrazione con potenze e prestazioni neppure immaginabili ai tempi dei "mostri" che partecipavano alla serie CanAm e che coi loro 750 o 800 cavalli sembravano qualcosa di sovrumano.
Ancora più evidente la risposta della California T che offre a chi la usa il più classico ed emozionante dei V8 aspirati della Ferrari, con l'aggiunta di un'incredibile prontezza nella fase di accelerazione unite a una riduzione di consumi ed emissioni di oltre il 20% rispetto al motore precedente, grazie a tecnologie turbo di nuovo progetto.
La risposta è che gli anni che ci aspettano daranno una nuova, stimolante creatività all'automobile, offrendo a chi la ama e la interpreta in maniera esclusiva e avanzata, come fa da sempre Ferrari, nuove straordinarie opportunità. Opportunità che saranno rapidamente messe a disposizione della clientela: si pensi al cambio F1, all'E-Diff ed ai sofisticati sistemi di controllo veicolo che garantiscono divertimento e sicurezza, solo per citare un paio di esempi. E chi si chiedesse che effetto farà, a quel punto, una vecchia 250 GT o una Testarossa, diciamo che stiano tranquilli: ogni epoca riserva le proprie emozioni. E Ferrari, a questo, ha sempre contribuito senza aver paura di tradire il passato. Perché per Ferrari, da sempre, ciò che conta è il futuro.

F14 T

La F14 T è nata nel rispetto dei regolamenti della Formula 1 2014. La si riconosce subito dal muso basso e quasi schiacciato sull'alettone anteriore, come richiesto dalle disposizioni di sicurezza, ma soprattutto dalla meccanica interamente nuova. Il motore V6 di 1600 cc sovralimentato, rispetto all'8 cilindri 2400 cc aspirato della scorsa stagione, può avvalersi dell'aumento di potenza derivante dall'elettricità ad alta tensione. Questa viene prodotta da due diverse fonti: in fase di decelerazione e frenata, recuperando l'energia cinetica altrimenti dispersa, e sfruttando l'alta temperatura ed il flusso dei gas combusti non utilizzati per azionare il turbocompressore. In questo modo un motore decisamente più piccolo può raggiungere prestazioni simili a quelle dello scorso anno con un risparmio di carburante superiore al 30%. In altre parole, una preziosa esperienza per le automobili da strada del futuro.

LaFerrari

La LaFerrari, seguendo la tradizione delle Supercar prodotte in serie limitata, iniziata con la 288 GTO e proseguita con F40, F50 ed Enzo, rappresenta la sintesi del livello tecnologico raggiunto dalla Ferrari ed applicabile a vetture regolarmente destinate all'uso stradale, oltre che alla pista. L'utilizzo di diversi tipi di fibra di carbonio per il telaio, come sperimentato in Formula 1, l'aerodinamica capace di adattarsi nel modo più efficace alle condizioni d'uso, i sistemi di controllo elettronico e l'utilizzo dell'elettrico sul principio del KERS della Formula 1, sono alcune delle caratteristiche di questo ambito modello.

California T

La California T è il più recente dei modelli Ferrari e sfrutta al meglio le opportunità offerte dall'unione di due tecnologie diverse e, per la prima volta, integrate tra loro per offrire il meglio dell'una e dell'altra. Il motore Ferrari V8 aspirato, infatti, celebre per i riconoscimenti avuti quale miglior motore al mondo, viene arricchito dai vantaggi offerti da un sistema di doppio turbocompressore di nuova generazione. Di fatto la California T offre un motore dalle caratteristiche e dal sound di quello tradizionale, aspirato, i vantaggi derivanti da questa nuova tecnologia che elimina il ritardo alla risposta tipica della sovralimentazione e turbina riducendo in modo drastico consumi ed emissioni ■

28→37

V12 LA LEGGENDA

Il motore V12 è un simbolo della storia della Ferrari e fa parte di una leggenda che si rinnova costantemente. Jean-Jacques His, uno degli artefici della storia di questo motore, ce ne racconta passato, presente e futuro

Testo di ***Jean-Jacques His***
Fotografie di ***Gabriela Noris***

Abbiamo partecipato a una rivoluzione tecnica. La F12berlinetta e la 458 Speciale sono auto davvero notevoli e i progressi compiuti a partire, diciamo, dalla F355 o dalla 456 GT di 20 anni fa fino alle auto odierne sembrano avere un andamento esponenziale. Ma ormai faccio questo lavoro da 40 anni e ho sempre constatato questo tipo di evoluzione. In realtà c'è stato lo stesso progresso dalla 308 GTB alla F355. È quello che la Ferrari si pone come obiettivo. Lavoravo nel reparto motori per la Formula 1 negli anni ottanta, quando abbiamo saputo che saremmo passati dal turbocompressore al motore aspirato [nella stagione 1989]. Sembrava un peccato, perché di anno in anno continuavamo a migliorare considerevolmente le prestazioni e il consumo di carburante del turbocompressore. Così è nato il V12 ed ero praticamente certo che non sarebbe stato possibile migliorarlo di molto. Abbiamo iniziato con circa 620 cavalli a 12.800 giri/min per arrivare rapidamente a 19.000 giri/min. E ben presto abbiamo raggiunto i 200 e poi 300 cavalli/litro. Il ritmo di miglioramento mi sembrava incredibile, anche dopo 15 anni di esperienza con i motori da corsa. Non avrei mai potuto immaginare una tale evoluzione! Dal punto di vista dello sviluppo del motore, il nostro approccio ai modelli da 8 e 12 cilindri è grosso modo lo stesso. Diversa è però l'emozione che cerchiamo di ottenere. Se paragoniamo la 458 alla F12, l'attenzione alla coppia sviluppata dal V8 è stata molto maggiore perché, per le sue caratteristiche, il V12 della F12 ha già una coppia notevole. La gestione della coppia del V8 è quindi diversa. E un'ulteriore evoluzione si può notare nel sistema di gestione variabile della coppia della nuova California T, che fornisce la curva di coppia ottimale in base alla marcia scelta dal guidatore. In passato, il nostro V12 era meno sollecitato in termini di prestazioni specifiche e giri/min. Non occorreva spingerlo troppo. Ad esempio, i motori della 456 e della 550 Maranello funzionavano bene e avevano un certo carattere. Non c'è molto spazio per aumentare la cilindrata [con il V12], siamo passati a 6,2 litri sulla F12berlinetta, cercando la massima potenza senza sacrificare la coppia nei range di giri più bassi. Con la F12, abbiamo iniziato ad applicare il concetto già applicato alla nuova famiglia di motori V8 [4,5 litri] per quanto riguarda condotti, alberi a camme, camera di combustione e velocità massima del motore. La potenza specifica della F12 è ora 122 cavalli/litro e lavora più di prima con un risultato incredibile. Per il resto, per un tecnico è lo stesso tipo di lavoro. Di fatto, negli anni novanta, abbiamo cercato di sviluppare kit e soluzioni adatti ad entrambi i tipi di motore. La tecnologia a nostra disposizione ora è molto più avanzata. L'aerodinamica è forse l'aspetto che ha tratto maggiori vantaggi dall'analisi computerizzata. I ragazzi dell'aerodinamica sono venuti da noi e hanno detto "ci serve un nuovo diffusore, quindi dobbiamo ridisegnare l'impianto di scarico", come hanno fatto sulla 458 Speciale. Dobbiamo farlo, questo è il punto! Ma non si tratta solo di aerodinamica ed elettronica. Ci sono ancora molti progressi da fare per quanto riguarda la combustione interna. Il V12 fa parte della storia Ferrari sin dall'inizio e ne è quindi diventato un simbolo. Non è facile ridurre le emissioni per soddisfare i nuovi requisiti normativi, ma siamo fedeli al 12 cilindri. È in arrivo una nuova tecnologia 48 volt – una sorta di ibridazione di basso livello e sistema di recupero di energia – che ci aiuterà a raggiungere gli obiettivi. Non dobbiamo solo rispettare le direttive ma anche creare soluzioni in grado di soddisfare i nostri clienti. Ad esempio, la LaFerrari potrebbe funzionare con la sola energia elettrica se lo volessimo o se lo volessero i nostri clienti. La LaFerrari è come un'auto di F1 con le porte – ogni singolo componente di questa vettura dal telaio interamente in carbonio denota un altissimo livello di complessità e raffinatezza. Al punto che non si nota assolutamente che il sistema ibrido impone alcuni vincoli, in particolare per quanto riguarda il peso: questi sono stati infatti controbilanciati grazie a caratteristiche progettuali particolarmente avanzate. E funziona sulla LaFerrari. Il problema è: siamo in grado di farlo sulla California? Per il momento, la risposta è no. Perché non si può eliminare il peso delle batterie e del motore elettrico che penalizza l'insieme.
Noi della Ferrari, accettiamo stoicamente tutte le sfide. Troviamo le soluzioni. Non importa che il



38→46
V8 - POTENZA

Il primo motore V8 della Ferrari apparve nel 1961. Da allora, la società ha prodotto una serie di V8 sempre più sensazionali. Vittorio Dini, Direttore Powertrain a Maranello ci spiega come

Testo di ***Vittorio Dini***
Fotografie di ***Alessandro Barteletti***

Qual è l'essenza di un motore Ferrari? Per me è la sua capacità di erogare le sue prestazioni immediatamente, dove e quando occorrono. Ci troviamo in una fase affascinante della nuova generazione di motori. Guardate la California T – ha più potenza, più coppia, migliori prestazioni ma meno consumi e meno emissioni. Ci sono stati progressi incredibili e tutto è stato ottenuto nella metà del tempo solitamente necessario. Ma il nostro è un mondo molto più esigente, sia per quanto riguarda le normative che per il ritmo a cui i nostri concorrenti presentano nuovi modelli e innovazioni. Non possiamo mai fermarci. La Ferrari è un ambiente unico, con sfide uniche. Trovare il giusto equilibrio tra l'aspetto empirico e quello emozionale può risultare difficile. Siamo tecnici dopo tutto. È vero che saremmo disposti a sacrificare un po' di logica all'emozione? Sì, accade. Non abbiamo mai fatto una scelta che metta i numeri prima delle emozioni. È il rumore del motore o il modo di aumentare al massimo la sensazione trasmessa dal pedale dell'acceleratore: scegliamo sempre la strada che garantisce più emozioni. A volte cerchiamo un'altra soluzione che offra gli stessi risultati tecnici senza compromettere l'emozione. Ma un motore Ferrari si caratterizza per il suo rumore, per le sensazioni ed emozioni che suscita. È qualcosa che non si capisce all'inizio… ci vogliono diversi anni perché un giovane ingegnere lo accetti!

Il processo di sviluppo di un nuovo motore inizia con la definizione degli obiettivi per la power unit. Naturalmente, si sa già se è un V8 o un V12 e a che tipo di modello è destinato. Gli obiettivi comprendono prestazioni, consumo di carburante, emissioni, la curva di coppia e, parallelamente, vengono definiti i parametri della vettura in termini di peso totale, distribuzione del peso, packaging e configurazione.

Iniziamo a lavorare con un motore di riferimento e cominciamo a capire cosa dobbiamo fare per raggiungere i diversi obiettivi – la cilindrata, la potenza, l'alesaggio e corsa, il tipo di albero a camme, i condotti, il sistema di aspirazione e il collettore di scarico che dovremo utilizzare. Fondamentalmente c'è una serie di modifiche che vengono controllate mediante calcoli e ci consentono di vedere se i parametri desiderati vengono soddisfatti.

Le cose sono cambiate enormemente negli ultimi 20 anni. Negli anni novanta, era molto più difficile eseguire questi calcoli preliminari. Ho iniziato a lavorare nel reparto controlli della Ferrari nel gennaio del 1995; la 360 Modena è stato il mio primo progetto a Maranello. La metodologia per eseguire questo tipo di misure risaliva alla fine degli anni ottanta. Ci voleva molto più tempo allora per eseguire un calcolo, ad esempio su un parametro prestazionale concentrato, in quanto usavamo un enorme super-computer che doveva essere programmato con una scheda perforata. Si preparavano tutti i dati da inserire e si scriveva il codice; l'interfaccia con la macchina non era molto intuitiva. Si eseguiva ad esempio un test sul profilo di un albero a camme, ma ci volevano un paio di giorni per avere il risultato. I concetti erano in linea di massima gli stessi di oggi e comportavano equazioni differenziali, ma richiedevano molto tempo e i risultati erano grafici che occorreva tracciare manualmente. Dopo aver stabilito il coefficiente di flusso delle parti, era necessaria una notevole mole di lavoro al flussometro. Oggi questo viene fatto mediante un controllo preliminare con CFD [computational fluid dynamics], elaborando fino a 10 diverse modifiche tra cui scegliamo poi le due o tre migliori. La principale differenza è che impieghiamo lo stesso tempo per verificare un numero di possibilità dieci volte maggiore. Fornendo al software cinque diversi parametri per un determinato target di prestazioni, si può ottenere la configurazione ottimale. Ad esempio la curva di coppia o il gas residuo minimo nella camera di combustione.

C'è voluto almeno un anno per definirlo [per la 360 Modena] – all'inizio avevamo troppa potenza e non abbastanza coppia. Oggi, il 95 per cento di questi problemi può essere risolto in pochi mesi. Detto questo, nel 2014 abbiamo sì mezzi e metodologie molto più sofisticati ma i target sono molto più impegnativi. Si potrebbe quindi affermare che, quando si tratta di sviluppare un nuovo V8, la difficoltà generale rimane più o meno la stessa. Soddisfare gli ultimi requisiti normativi è una sfida difficile per tutti nel settore dell'auto. E naturalmente ci sono anche dei problemi tecnici. Il CFD ci ha dato maggiore sicurezza per quanto riguarda processo di combustione e iniezione. Quello che rimane difficile da definire è il battito in testa [questo si produce in caso di iniezione non corretta del carburante, con miscelazione di carburante e aria nei cilindri che non si verifica al punto ottimale del processo di combustione]. È probabilmente la cosa più importante che dobbiamo fare nei motori turbocompressi. È quello che manca e quello che ci occorre! Ci sono dei momenti in cui possiamo esclamare Eureka? Ci può essere un momento in cui un fenomeno prima inspiegabile diventa chiaro. Quando troviamo i modelli di software giusti per predire il battito siamo certamente più che felici. Una delle ossessioni del settore si ridimensiona. Stiamo considerando un V6 turbo per un'auto per uso stradale? Stiamo valutando l'idea. Il downsizing è stato limitato nella California T, ma uno degli elementi fondamentali dei prossimi anni è il rispetto della normativa europea. Abbiamo quindi iniziato la fase di downsizing per ridurre le emissioni di CO2, con l'abbinamento di un turbocompressore. In termini di soluzioni tecniche, non mi dispiace l'induzione forzata. Dopo 20 anni di lavoro sui motori della California sia turbocompresso. Quello che conta è che progettiamo e creiamo il motore migliore. Che facciamo meglio di tutti gli altri. Guardate gli ultimi dieci anni. C'era la F430. Poi la 430 Scuderia con soluzioni di telaio incredibili e quindi la 458 Italia: i progressi sono stati enormi. La FF è un altro esempio di come l'energia tecnica e creativa della Ferrari si coniugano in modo innovativo. Quando si arriva al termine del progetto di un motore, si pensa di averci messo dentro tutto ciò che si sa. Ma, poco a poco, si trova qualche altro cavallo qua e là. L'evoluzione procede, settimana dopo settimana, mese dopo mese, a volte grazie a qualcosa che si è appreso da un altro progetto. Non smettiamo mai di lavorare. Sono 70 le persone che lavorano nel reparto motore e cambio. Ogni singolo componente ha una propria evoluzione e facciamo tesoro di tutto ciò che abbiamo appreso. Il processo non interessa solo la fisica e la dinamica dei fluidi, ma anche la chimica. È una corsa tra iniezione e combustione. Negli anni settanta e ottanta, la Ferrari non aveva accesso a tutte le risorse di cui avrebbe potuto disporre un'azienda di dimensioni maggiori, ma ora, grazie agli strumenti informatici, il quadro è cambiato: li usiamo in modo diverso, ma sono gli stessi. E quindi la differenza tra una società piccola come la nostra e una di grandi dimensioni si è considerevolmente ridotta. E il futuro si presenta incredibilmente eccitante. Proiettatevi tra 20 anni, nel 2034, per quell'epoca forse il peso totale delle auto si sarà ridotto a circa 1.000 kg. Si tratta certamente di una delle principali sfide tecniche che il settore dell'auto deve affrontare. La maggior parte del peso di un'auto è dovuto alle funzionalità di comfort richieste dal cliente, che continuano ad aumentare. Tutte comportano un aumento di peso. Alla fine, forse dovremmo modificare la nostra offerta, sacrificare un po' di comfort a favore di prestazioni migliori, ma uno sviluppo di questo genere richiede un cambiamento radicale nella mentalità del cliente. Siamo sul mercato e la concorrenza è agguerrita. Dobbiamo competere e questo significa offrire determinate funzionalità.

La mia Ferrari preferita è la 458 Italia e, guardando alla sua storia, la 250 SWB. Non solo perché ha un motore V12, ma perché era un'auto da corsa da poter usare tutti i giorni. Un'affermazione che credo valga oggi anche per la 458.

Il V12 della F12berlinetta è l'attuale Motore Internazionale dell'Anno nelle categorie "over-4.0-litres" e "best performance engine".

Il V12 e il cambio F1

Quando, al suo debutto, il rivoluzionario semi automatico della Ferrari si aggiudicò il Gran Premio del Brasile 1989, segnò una svolta per la F1. Ma, come spiega l'allora Responsabile Motori Jean-Jacques His, il cambio della F1-89 era un fortunato prodotto collaterale nato dal lavoro sui motori turbo 1987/88. "Avevamo un importante ritardo del turbo e stavamo cercando di evitare l'interruzione che si verificava quando veniva innestata la frizione. La vittoria di Mansell fu una grande sorpresa – era la prima volta che la nuova trasmissione completava una gara". Ironia della sorte, il 1989 vide il ritorno dei motori aspirati ■



tori aspirati, dove siamo arrivati al top e forse anche oltre, ora siamo pronti a una nuova sfida. La Ferrari è al vertice per quanto riguarda i motori aspirati e adesso stiamo entrando nel settore della turbocompressione. Siamo consapevoli che le nostre conoscenze in questo campo non sono approfondite come quelle che possiamo vantare nei motori aspirati. Secondo la mia opinione, i motori a combustione interna a basse emissioni sono una soluzione migliore per i problemi delle emissioni che ci interessano tutti. C'è ancora molto da imparare e molto da fare. In Europa, i politici spingono per una riduzione delle emissioni di CO_2 e, non come tecnico, ma come essere umano, ritengo sia una scelta corretta. Come tecnici, dobbiamo fare del nostro meglio per vincere le sfide che si presentano.
La mia Ferrari V8 preferita? La 458 Italia. Guardando al passato, forse una F40. Personalmente preferisco una Ferrari V8 con motore centrale – la ritengo più utilizzabile e anche più agile. Sembra che l'auto sia stata concepita specificamente per il suo pilota, come se fossero una cosa sola. È davvero incredibile.
Tra i molti altri riconoscimenti del settore, il V8 della 458 Italia si è aggiudicato il prestigioso premio Motore Internazionale dell'Anno nelle categorie "over 4.0-litres" e "best performance engine" nel 2011 e 2012.

La Lancia Ferrari

La morte del suo pilota di punta ed ex pilota Ferrari Alberto Ascari, a metà della stagione 1955, fu un duro colpo per la Lancia. La sua scomparsa, unita a crescenti problemi finanziari, indusse il team a lasciare le competizioni. A seguito di una transazione, le risorse di gara della Lancia, otto auto D50 e i tecnici, passarono sotto il controllo della Ferrari. L'intelligente motore V8 da 2,5 litri della D50, frutto del lavoro di Vittorio Jano, che aveva collaborato con Enzo Ferrari quando la Scuderia, negli anni trenta, correva con le Alfa Romeo, negli anni cinquanta e sessanta avrebbe scritto un altro capitolo della storia dei grandi motori Ferrari. L'auto, rielaborata a Maranello e guidata da Fangio, portò alla Ferrari il suo terzo Titolo Mondiale ■

48→55

2, 4 E 6: DIVIDI E CONQUISTA

Il mutare dei regolamenti delle competizioni ha spinto gli ingegneri Ferrari verso le più diverse sperimentazioni nel campo motoristico. Perfino un due cilindri, mai nato, i celebri 4 Campioni del mondo e i 6 che quest'anno sono anche tornati

Testo di **Francesco Scaletti**
Fotografie di **Matt Howell**

Maranello: una domenica di maggio 1951. Per il biennio 1952-53 il regolamento internazionale prevedeva che il Campionato Mondiale fosse riservato alle monoposto di Formula 2 con cilindrata massima di 2 litri; la Scuderia di Maranello, dopo l'utilizzo del propulsore 12 cilindri nei due anni precedenti, pianificava la progettazione per la stagione agonistica successiva. Così Aurelio Lampredi descriveva quei momenti: "Ero in fabbrica. Ci andavo anche la domenica mattina per riesaminare e controllare le mie cose. Quando non c'erano i disegnatori avevo così modo di riepilogare il lavoro della settimana. Arrivò Ferrari e mi comunicò che era stata varata la nuova F2 con cilindrata di 2000 cc. 'Cosa farebbe?' mi chiese. 'Farei un 4 cilindri', risposi. 'Bene, perché non lo abbozza subito?' Gli feci osservare che era ormai mattina inoltrata, domenica. Insistette... Presi un pezzo di carta, lo svolsi sul tavolo mi concentrai un po'... Ero scatenato... A un certo punto mi vidi passare sotto gli occhi un paio di panini di pane bianco, di pasta dura, come facevano allora a Maranello... e su un bicchiere la schiuma invitante del Lambrusco. Era stato Ferrari a rifocillarmi, discretamente, senza intervenire nel mio slancio creativo... Verso le quattro e mezzo tornò e si informò di come procedevano le cose. 'Ho finito', dissi!".
Lampredi aveva scelto la soluzione con la testa cilindri avente disegno che si prolunga per circa metà della corsa e canne avvitate nella testa stessa; venivano pertanto eliminate le guarnizioni delle teste, garantendo una migliore tenuta dei gas e rendendo il basamento, di minore altezza, maggiormente robusto. Da quello schizzo nacque una serie di motori importantissima che portò i primi due Titoli Mondiali a Maranello.
Come nella tradizione Ferrari tale propulsore rappresentava la base di partenza per la realizzazione di unità motrici di maggiore cilindrata. Il basamento e la testa cilindri sono realizzati in lega leggera, l'albero motore è rotante su 5 supporti di banco. Estrema accuratezza nei dettagli come per esempio nella distribuzione, tipo bialbero ed azionamento non a catena ma ad ingranaggi, con il richiamo della singola valvola di aspirazione e scarico garantito da un sistema di molle a spillo e molle elicoidali. L'alimentazione è garantita da due carburatori orizzontali Weber, la lubrificazione è a carter secco e l'accensione con due candele per cilindro e magneti.
L'esordio del motore 2 litri è al Gran Premio di Modena del 23 settembre 1951, con al volante Alberto Ascari: vittoria e giro più veloce! Il propulsore 500, avente un alesaggio di 90 mm ed una corsa di 78 con cilindrata totale di 1984 cm^3, erogava nei primi sviluppi del '51 una potenza massima di 165 CV a 7000 giri/min. con un rapporto di compressione di 11,5:1. Questo primo successo rappresentò l'inizio della straordinaria storia della monoposto con la conquista dei due titoli mondiali consecutivi nel 1952 e 1953 ad opera di Alberto Ascari e con 14 vittorie su 15 partecipazioni per le monoposto di Maranello.
Il quattro cilindri Lampredi debuttò sulle vetture Sport 4 cilindri il 29 giugno 1953 nel Gran Premio dell'Autodromo a Monza, con sigla 735 S e cilindrata di tre litri e 625 TF-S di due e mezzo, pilotate da Ascari e Hawthorn. La stagione 1954 vide il nuovo regolamento della Formula 1 portare la cilindrata a 2500 e i motori Lampredi vennero allineati al regolamento lavorando sull'alesaggio.
Nello stesso anno debuttò una nuova Sport 4 cilindri, la 750 Monza, il 27 giugno 1954 proprio sul tracciato brianzolo nel Gran Premio Supercortemaggiore, con l'inedito motore 3 litri, alesaggio 103 mm e corsa 90 mm.
L'aumento di cilindrata continuò con lo sviluppo della 857 S con propulsore di 3,5 litri e poi della 860 Monza, utilizzata dalla Scuderia Ferrari nelle competizioni della stagione agonistica 1956. Proprio nel 1956 avvenne la presentazione di una nuova vettura Sport destinata ai clienti, la 500 TR di 2 litri cui seguì la successiva 500 TRC del 1957, entrambe caratterizzate dalla colorazione rossa dei coperchi teste cilindri. Nello stesso anno a Le Mans Ferrari schierò il modello 625 LM di 2,5 litri. Meno noti, ma non meno interessanti, i piccoli 4 cilindri di Ferrari: nel 1959 fu realizzato un motore di soli 849 cm^3, tipo 161, cui seguì il tipo 164 di 973 cm^3 e nel 1960 il tipo 173 di 1032 cm^3, per un futuro utilizzo sulle vetture ASA 1000.
L'ultimo 4 cilindri progettato fu nel 1983, numero progetto 030, caratterizzato da un alesaggio di 90 mm ed una corsa di 58,9 per una cilindrata di 1498 cm^3, alimentazione con due turbo KKK e potenza di 880 CV a 10600 giri/min.; tale propulsore venne sperimentato come alternativa al V6 per la Formula 1 ma non venne mai adottato in pista.
Nel 1955 Lampredi si spinse nella progettazione e sperimentazione di un motore ad appena due cilindri di 2493cc per l'utilizzo su tracciati con velocità media non elevata, caratterizzati da frequenti accelerazioni all'uscita delle curve. La distribuzione prevede la testa con classico disegno Lampredi e canne avvitate, tipo bialbero con l'innovativa presenza di 4 valvole per cilindro. L'aspirazione prevedeva due carburatori doppio corpo, quindi un carburatore per cilindro con conseguente alimentazione specifica per la singola valvola. I risultati non furono però convincenti e il progetto fu abbandonato.
Dopo la nascita e lo sviluppo dell'unità motrice a 4 cilindri Lampredi progettò dei 6 cilindri in linea, con il vantaggio di una migliore equilibratura e la possibilità di realizzare unità motrici con maggiore cilindrata.
Il primo propulsore fu il tipo 114 nel 1954, cilindrata 2977 cm^3. Il primo aumento di cilindrata si ebbe con il tipo 118, cilindrata di 3747 cm^3 usato alla 1000 Chilometri di Buenos Aires del gennaio 1955. La Ferrari era fortissima nelle gare del Campionato del Mondo Sport e gli sviluppi erano continui tanto che il sei cilindri fu portato fino a 4412 cm^3 per il modello 735LM. Già all'inizio degli Anni '50 però i tecnici del Cavallino avevano sperimentato motori 6 cilindri scegliendo la soluzione a V con architettura a 120°, tipo 183 di soli 1095 cm^3, tipo 333 di 1990 cm^3 per concludere con il tipo 415 di 2495 cm^3. Nella stagione '56 nacque un inedito V6 con angolazione 65°, il tipo 134, realizzato da un altro celebre progettista di Maranello, Vittorio Jano, e legato al nome "Dino", ispiratore di questo frazionamento. Il motore che in origine aveva cilindrata 1489 cm^3 e potenza 180 CV a 9000 giri/min, fu il capostipite di una serie di mo-



tori con tale architettura come il 143 di 2417 cm^3, portato poi alla sigla 146 in versione tre litri. Sempre il 1958 iniziò la progettazione di una nuova famiglia di propulsori, i V6 60° monoalbero, sperimentati in competizione con la Dino 246 S di 2,4 litri, schierata nella 1000 Chilometri di Buenos Aires del 1960.
Nello stesso anno, dopo le sperimentazioni della prima monoposto a motore centrale di 2,4 litri, i tecnici del Cavallino progettarono un propulsore V6 120° per la stagione successiva, il tipo 178, e il tipo 176, V6 con medesime caratteristiche ma con angolazione 65°, che consentì alla Scuderia di conquistare il Titolo Mondiale piloti con Phil Hill nel 1961. Questa unità venne destinata anche alle vetture Sport 246 SP, inizialmente in versione bialbero, tipo 171 S di 2,4 litri e V6 60° monoalbero, tipo 190 di 1983 cm^3 e 192 di 2862 cm^3.
Può sembrare incredibile che la Ferrari abbia potuto realizzare tanti motori! Già nelle stagioni successive arrivarono, sempre per le vetture sport prototipi, il V6 65° bialbero di 1592 cm^3, cui seguì la prima versione 2 litri 225. I V6 furono protagonisti di un'altra evoluzione di notevole importanza: l'installazione centrale trasversale, avvenuta con la presentazione del modello stradale Dino 206 GT; 2 litri di cilindrata cui fece seguito la versione 2,4 per le 246 GT e GTS. Nel 1980 a Maranello nasce un inedito V6 120° con alimentazione tramite 2 turbo per l'utilizzo in Formula 1; le varie evoluzioni fra il 1981 ed il 1986 risultarono vittoriose in 12 gare e consentirono alla Scuderia la conquista del Campionato Mondiale Costruttori nel 1982 e 1983. Per le stagioni successive, 1987 e 1988, Ferrari optò per il V6 con angolazione 90°; Berger centrò i successi nelle ultime due gare della stagione 1987, ma i due piloti del Cavallino riuscirono a compiere una storica doppietta nel Gran Premio d'Italia a Monza, Berger primo e Alboreto secondo, in data 11 settembre 1988, a meno di un mese dalla scomparsa di Enzo Ferrari. Un omaggio al Fondatore. Oggi, a 25 anni di distanza la Ferrari schiera nel Campionato Mondiale F1 la F14 T. Il suo motore, sovralimentato ed ibrido, ha però un frazionamento amico: proprio quel V6 tanto spesso vittorioso nel passato.

La Dino 246 GT e la 750 Monza dimostrano che piccolo può essere bello

Testo di ***Andrew Frankel***

Nei limiti di quanto legalmente consentito sulle strade pubbliche, sarebbe difficile pensare a due Ferrari più diverse per concetto, design ed esecuzione di quelle che potete vedere qui. Una è una grezza e difficile auto da corsa con motore anteriore, l'altra un'auto per uso stradale a motore centrale dalla guida dolce. Cosa potrebbero avere in comune? Solo che, nel mondo Ferrari, vengono definite, se non outsider, certamente delle eccezioni alla regola secondo la quale le Ferrari sono dotate di motori da 8 o 12 cilindri. Queste auto non hanno né l'uno né l'altro. La Dino 246 GT ha sei cilindri e la 750 Monza solo quattro. Ma entrambe non potrebbero meritare di più il loro posto nel panteon delle auto più belle di Maranello. E c'è un'altra cosa che i loro motori hanno in comune, oltre alla collaudata configurazione bialbero con 2 valvole per cilindro. Entrambi sono stati originariamente progettati per le gare – il motore delle Monza da Aurelio Lampredi, e quello delle Dino da Vittorio Jano – e le loro radici possono essere fatte risalire a motori che hanno vinto il Campionato del Mondo di Formula 1. Guidare queste due macchine su strada significa arrivare allo stesso punto magico raggiunto solo dalle Ferrari migliori, ma da direzioni diametralmente opposte. Comincerò dalla Dino, perché offre il warm up ideale per la Monza, facile da guidare quanto è difficile guidare la sua compagna di scuderia. La 246 GT di Ian Stewart è l'esemplare perfetto, riportata a nuovo, compresa la notevole verniciatura e gli inserti dei coprisedili. Giustamente non ci sono badge Ferrari né cavallini rampanti sulla sua carrozzeria immacolata. Potrà non essere stata chiamata Ferrari, ma appena ci si siede sul suo sedile anatomico e si vedono i quadranti Veglia, la leva del cambio in acciaio che esce dalla mascherina e il volante rivestito in pelle con i tre raggi in lega, la Dino evoca il brand come qualsiasi altra dell'epoca. Basta dare qualche colpo di acceleratore e girare la chiavetta: in un attimo il motore V6 da 2,4 litri inizia a cantare la sua straordinaria e intensa melodia, meno dura e più dolce del V8, più simile a quella del V12. Le strade del Cambridgeshire su cui ci troviamo sono così perfette per quest'auto che si potrebbe credere che sia stata sviluppata nella campagna inglese invece che sulle colline di Maranello. Per gli standard odierni non è veloce, ma questo importa poco. Se c'è un'auto in grado di dimostrare che non conta quanto, ma come si va veloci, è proprio questa. La prima cosa che si nota sono le sospensioni, morbide e straordinariamente confortevoli, poi l'estrema delicatezza dello sterzo. La Dino è soprattutto uno strumento di precisione, un'auto per intenditori più interessati alle sensazioni che regala un'auto che alla velocità a cui può essere spinta. E poi c'è quel motore. Anche se la sua canzone complessa e affascinante non tradisce le sue origini da corsa, lo fa sicuramente la sua inclinazione all'accelerazione. L'indicazione sul quadrante dice che può andare a 7.700 giri/min e, anche se il motore nuovo della Dino verde dice che oggi non ci arriveremo, so per esperienza che, anche a quella velocità, vorrebbe solo andare oltre. L'altra Ferrari non è come questa. Il suono del suo motore a quattro cilindri da 3,0 litri non è piacevole; lo si potrebbe perfino definire brutto. Ma il modo in cui sputa fuori la sua rabbia e la sua aggressività dallo scarico su un unico lato è in perfetta sintonia con il carattere di quest'auto. La 750 Monza festeggia quest'anno il suo 60° compleanno e questo esemplare è una leggenda, guidata a Le Mans, nel 1955, da Masten Gregory (noto come il "Kansas City Flash"). L'idea alla base di questo motore a quattro cilindri era favorire la coppia, creare un motore compatto che potesse essere collocato ben indietro nel telaio e abbinarlo a una trasmissione transaxle tra le ruote posteriori il cui peso avrebbe fornito la trazione necessaria a far fronte al terrificante potenziale del motore. Così, mentre la Testarossa, con la stessa cilindrata ma un numero di cilindri tre volte superiore, funziona al meglio tra i 6.000 e gli 8.000 giri/min, la Monza trae il massimo da meno della metà di queste velocità ma non riesce a produrre la stessa potenza. Ha circa 265 cavalli rispetto ai forse 300 di un V12 paragonabile. Con il suo passo ultracorto, è in realtà più adatta alle strette curve di Monaco che ai circuiti aperti come Le Mans.
Il modello del cambio è lo stesso della Dino, ma la sua azione è molto diversa. Mentre la leva della 246 passa facilmente da un'asola all'altra, il cambio della Monza non è sincronizzato e occorre quindi cambiare con velocità, forza a precisione: con la gentilezza non si ottiene niente. La Monza deve essere trattata come l'auto da corsa che è, anche su strada. Odia essere guidata lentamente e se si prova a farlo tossisce, scoppietta e si inceppa. È un'auto senza mezze misure, brillante quando è parcheggiata col motore spento o guidata al massimo della sua velocità. Ho avuto il privilegio di correre su quest'auto per quasi 10 anni e, proprio al limite, è terrificante e gratificante quasi in egual misura.
Mentre con la Dino è come essere fratelli che condividono la stessa passione per la strada, la Monza ti sfida a duello: se vuoi comandarla, devi combattere con tutte le risorse che hai e guadagnarti il suo rispetto con le cattive. Se lo farai ti emozionerà e ti ispirerà come nessun'altra auto saprebbe fare. Sono auto così diverse, divise come sono da epoca, configurazione, carattere e esecuzione. Ma insieme dimostrano che una Ferrari non deve necessariamente avere 8 o 12 cilindri per essere una vera Ferrari. Quel che conta è la qualità di quei cilindri, non la loro quantità. Perché è questo che stimola la passione, è questo che le rende delle Ferrari. E queste due ne hanno da vendere ■

56→63

IL TEMPO? SOLO UN'OPINIONE

È riconosciuto come uno dei veri geni dell'orologeria svizzera e, incontrandolo, abbiamo capito perché: la ricerca della perfezione e la volontà di innovare gli vengono dalle cose più belle della natura umana che sono la voglia di restare bambini, l'amore per le tradizioni e il gusto di tutto ciò che è eccellente

Testo di ***Antonio Ghini***
Fotografie di ***Maurice Haas***

Il cerchio. Il cerchio come quello delle ruote delle sue Ferrari da collezione o quello, perfetto nella forma e magico nel sapore, dei formaggi che produce in alta quota col latte delle sue mucche e, ancora, il cerchio come forma dei suoi sofisticati orologi meccanici. Il cerchio sembra essere elemento ricorrente nella vita di Jean-Claude Biver, motore di Hublot ma, ancora di più, attuale simbolo dell'orologeria svizzera. "Ciò che è rotondo ha un proprio naturale dinamismo, il nostro pianeta lo è ed oggi che siamo tutti legati gli uni con gli altri, oggi che il mondo è diventato un villaggio unico, per cui ciò che si fa non riguarda più



solo noi stessi, ma tutti, la rotondità è anche segno di rispetto per il nostro presente ed il nostro futuro". Biver ci parla nella sua casa-fattoria dalla quale si scorge il lago di Ginevra, vicino a Montreux. Fuori le mucche che si preparano a salire all'alpeggio, gli animali da cortile e la natura già vibrante di primavera. Quella natura pulita, di una volta, che la Svizzera riesce magicamente a conservare. "Il cerchio rappresenta anche la buona gestione dell'azienda: se chi è alla guida sa fare in modo che i raggi rappresentati dalle diverse attività, dalla produzione al marketing, dalla finanza alle risorse umane, dalla pubblicità al commerciale siano tutti lunghi uguali, cioè che alcuni settori non prevalgano sugli altri, si crea un cerchio perfetto che significa successo".

Ha appena riportato in garage la sua 275 GTB4 – "Faccio almeno 5000 chilometri l'anno con questa, non è male…" – sta per partire per la più importante fiera dell'orologeria dove Hublot presenterà nuovi orologi sorprendenti per tecnologia ed innovazione stilistica, ma non smette di vedere le cose secondo quella visione a lungo termine che è la chiave per riuscire. Alla nostra domanda se questo nuovo mondo rispettoso ed empatico che lui presagisce potrà diventare realtà o resterà un'utopia, risponde con sicurezza: "Certo che sì! È un'utopia per noi che siamo nati nel ventesimo secolo. Il potere industriale, finanziario e politico è ancora nelle mani di chi è nato in quegli anni. Il ventunesimo secolo non esiste ancora perché i ragazzi figli della rivoluzione digitale non sono ancora arrivati ad occupare le posizioni di comando. L'imperialismo è ormai finito e, non dimentichiamolo, il ventunesimo secolo finirà nel 2100".

Che l'uomo sia un visionario lo dimostra la sua lucida visione del modo di operare della sua azienda, un'azienda capace di proporre perfino un orologio che può ritardare o accelerare il tempo. A chi non è capitato di dire, vorrei che questo momento non finisse? Bene, basta avere un Hublot MP-02 Key of Time e le ore passano più lente oppure, se si vuole, più veloci. "È un meccanismo straordinariamente complesso: si può regolare la velocità o la lentezza ma quando si decide di tornare alla realtà basta appoggiare il dito su un pulsante e, improvvisamente, dal sogno si torna al presente. Hublot cerca sempre di essere disfattivo, cioè non vuole ripetere il passato. La natura meccanica rappresenta il legame col passato, l'innovazione è il futuro… ecco il cerchio che si chiude, il cerchio che ritorna sempre nella nostra vita. Un orologio meccanico, anche un grand complication, e ancora di più, in certi casi, viste le performances di alcuni dei nostri orologi, è come una Ferrari classica: basta un uomo capace, con un cacciavite, per ripararlo. Sarà per sempre, esattamente come una Ferrari, e non caduco come la maggior parte degli oggetti che oggi fanno parte della nostra vita".

Quanto questo principio ricordi la Ferrari è dimostrato da un fatto inequivocabile: le Ferrari, per il loro stile, non hanno mai seguito regole di family feeling. Non ne hanno avuto bisogno perché i contenuti innovativi che le hanno sempre caratterizzate, hanno anche accompagnato le linee delle loro carrozzerie. Eppure, inequivocabilmente, ogni Ferrari è subito riconoscibile come tale, senza bisogno di dover ricorrere ad espedienti cosmetici che ne contaminerebbero la natura. Per Hublot il cammino è lo stesso, come dimostrano i nuovi bellissimi pezzi colorati ispirati alla pop art (Big Bang Pop Art), oltre a quelli che cercano l'assoluto come MP-05 LaFerrari. "Questo significa creare tensione estetica" aggiunge Biver.

Se i giovani del ventunesimo secolo non sono ancora arrivati a cambiare il mondo, c'è l'opportunità per noi adulti di provare a diventare bambini. "Picasso diceva di aver dovuto aspettare i 65 anni per riuscire a tornare bambino. Noi dobbiamo fare altrettanto. La Ferrari mi fa tornare bambino, rappresenta per me il piacere, il gioco. Ma anche la bellezza bestiale, il mito, il prestigio, la tecnologia, la perfezione meccanica, il successo. Dobbiamo far esprimere il bambino che c'è in noi, questo rende il mondo più gioioso. La Ferrari, come l'orologio, è il punto di incontro del passato col domani".

Ci hanno raggiunto in salotto tre cani. I gatti, i tacchini e le galline col loro galletto verde e blu razzolano appena fuori. Biver sembra un bambino che gioca con la fattoria. Ma ha già la valigia pronta per andare a incontrare clienti e colleghi. Il suo modo di fare, però, non cambierà. Il bambino, in lui, è vivo e vispo. E poco conta se è del ventesimo o del ventunesimo secolo.

Svizzera come brand

Le nazioni, le stesse città come Milano o Londra, sono dei brand. E sono i loro prodotti a renderli tali. Gli orologi per la Svizzera, la Ferrari come un Chianti o un Amarone per l'Italia, venduti all'estero, parlano del loro paese d'origine. I paesi devono essere consapevoli dell'importanza dei loro prodotti e dell'immagine che questi trasmettono. La Svizzera è qualità, precisione, servizio, neutralità, stabilità delle istituzioni, sicurezza. E non si deve credere che paesi come la Cina, che oggi sono percepiti come produttori per conto di altri perché privi di brand propri conosciuti, rimarranno così. L'esempio del Giappone e della stessa Corea, lo dimostrano ampiamente.

Mucche e orologi

La festa delle mucche che tornano, in autunno, dall'alpeggio è una tradizione che si sta perdendo e che Jean-Claude Biver mantiene festeggiando il ritorno delle sue mucche a casa a fine settembre. Il suo emmenthal, prodotto in quota col latte che viene dal pascolo di fiori ed erbe di alta montagna, è diventato l'ambito regalo natalizio di Hublot. "C'è un collegamento molto forte tra l'arte orologiaia svizzera e il lavoro dei contadini. Quello della terra e dell'allevamento è un lavoro che richiede cura, precisione e metodo, esattamente come quello dell'orologiaio. E in passato, proprio i contadini, nei lunghi mesi invernali, passavano la giornata a fare assemblaggio per i fabbricanti di orologi. Chi avrebbe immaginato che la grande tradizione degli orologi svizzeri venisse dalla campagna?".

In cantina il Sauterne di Napoleone

Senza memoria non c'è futuro. Se non si lasciano tracce, si è vissuto invano e il Sauterne, secondo Biver è un vino, fatto dall'unione di Dio con l'uomo, che permette di risalire il tempo attraverso la memoria. "Recentemente ho aperto una bottiglia del 1872. Sublime, senza più la dominante dolce, avvicina a Dio e permette di ritornare con la mente a ciò che accadeva nel mondo in quegli anni. Le tre bottiglie più vecchie che possiedo sono del 1811, degli anni di Napoleone e delle sue gesta". Biver spiega il segreto del Sauterne di Château d'Yquem: acini raccolti uno ad uno, solo quando hanno perduto l'acqua e il vino che mantiene negli anni le sue caratteristiche migliorando il gusto, in quanto concentrato di succo senza acqua.

La presenza nello sport

Ci sono sport che corrispondono perfettamente agli obiettivi di comunicazione di un grande orologiaio. Tra questi la Formula 1 ed il calcio. La scelta di Biver di essere presente col marchio Hublot sulla Ferrari e nei Mondiali di Calcio guarda all'oggi ed al domani: all'oggi perché il mondo di questi sport, inclusi piloti e giocatori, oltre a tutti coloro che li seguono da vicino per passione o con ruoli professionali, è fatto di persone facoltose che possono acquistare orologi di grande valore. Guarda anche al domani, perché i giovani che non possono ancora accedere a beni di questo tipo, sedimenteranno nel proprio immaginario quel marchio che li ha accompagnati nel mondo delle loro passioni. Quando quelli che tra questi giovani, un giorno, potranno permettersi un acquisto importante, quel simbolo riaffiorerà e quel marchio avrà per loro un valore speciale arricchito dal ricordo ■

64→73

INTESA PERFETTA

Ferrari e Shell sono legate da un rapporto di stretta e proficua collaborazione fin dagli inizi, nel 1947

Testo di **Peter Secchi**

L'inizio della collaborazione tra Ferrari e Shell risale a 85 anni fa, quando l'automobile stava per celebrare il suo cinquantesimo compleanno. A quei tempi, non si parlava ancora delle automobili Ferrari ma delle automobili del Signor Ferrari. Potrebbe sembrare un dettaglio ma ha una grande importanza in questa storia perché il primo incontro tra Shell e Enzo Ferrari avvenne nel 1929, quando quest'ultimo era un pilota e guidava una Alfa Romeo. Le vetture di Enzo sfoggiavano già lo scudetto del Cavallino Rampante, a cui ben presto si aggiunse l'inconfondibile logo Shell. Erano tempi in cui non si parlava ancora di sponsorizzazioni. Sulle vetture non erano pubblicizzati marchi esotici, case di moda o banche d'affari. Ai produttori degli pneumatici, delle candele o del carburante utilizzati era consentito applicare il proprio logo sulla vettura, tutto qui. Oggi, il Cavallino Rampante e la conchiglia pettine rossa e gialla sono noti a livello internazionale come due tra i marchi mondiali di maggior valore. La collaborazione tra le due aziende è la più duratura nell'automobilismo e, come in ogni rapporto, ha dovuto

affrontare momenti difficili. Per elencare nel dettaglio tutti i successi raggiunti da Shell e Ferrari non basterebbero le pagine di questa rivista ma basta una breve sintesi per comprenderne l'importanza: 16 titoli mondiali costruttori e 15 titoli mondiali piloti nella Formula 1 dal 1950, primo anno di competizioni nella categoria. Shell è stata al fianco di Ferrari fin dalla prima gara in assoluto a Silverstone. Dopo un anno, Ferrari tornò sul circuito inglese con la configurazione di motore che per decenni la contraddistinse rispetto agli altri partecipanti: il propulsore V12. Con il "toro della pampa" José Froilán González al volante, *Il Commendatore* assistette alla prima vittoria nel Campionato Mondiale, alla quale, ad oggi, ne sono seguite 220.

Nei primi anni dell'automobilismo, la miscela di carburante e lubrificante era generalmente un processo basato su prove ed errori. Ciò avviene tuttora, sebbene vengano utilizzate tecnologie avanzate frutto di molti anni di ricerca. Le norme tecniche per la F1 sono state radicalmente modificate e ciò ha rappresentato un'enorme sfida per Ferrari e Shell nella preparazione alla stagione 2014. Quest'anno, le vetture saranno alimentate da un motore turbo relativamente compatto da 1,6 litri, con due diversi sistemi di recupero dell'energia: uno che sfrutta l'energia prodotta in frenata e l'altro i gas di scarico, lo stesso presente nelle vetture da strada. Naturalmente, lo sviluppo delle vetture da competizione permette di trarre notevoli vantaggi anche per le vetture da strada, i carburanti e i lubrificanti. Secondo alcuni, ciò potrebbe non essere del tutto vero; le principali Case automobilistiche possono contare su risorse molto più ingenti rispetto a un team di F1 e gran parte di questa tecnologia "innovativa" è già presente in molte delle attuali vetture da strada. Tuttavia, la F1 si distingue per la velocità, non solo sul circuito, ma anche in termini di ricerca e sviluppo, che rendono possibile una rapida innovazione. La velocità è la regola se consideriamo che un team progetta una vettura completamente nuova ogni anno. Per il 2014, la Ferrari ha cominciato a lavorare sul motore V6 non appena annunciato il nuovo regolamento, un paio di anni fa, e Shell ha preso parte all'operazione fin dalle prime fasi della progettazione attraverso il collaudo di prototipi di motore e fino al prodotto definitivo. "Questa non è una novità per noi, perché abbiamo già lavorato con i motori turbocompressi nella F1 negli anni Ottanta e l'esperienza maturata è ancora presente, in una certa misura" spiega Guy Lovett, responsabile tecnologico Shell alla Ferrari.

"Si tratta di una novità particolarmente positiva per noi perché il prototipo, più compatto e turbocompresso, è simile ai motori attualmente presenti nei veicoli più avanzati di tutto il mondo. La tecnologia applicata è la stessa. Naturalmente, grazie alla nostra esperienza, sappiamo formulare carburanti e lubrificanti adatti a motori più compatti e turbocompressi. Nella F1 possiamo modificare queste formulazioni adattandole alle specificità del motore V6 Ferrari. Abbiamo infatti sviluppato un carburante appositamente per Ferrari. L'abbiamo formulato specificamente per questa applicazione, mentre i carburanti commerciali devono essere in grado di garantire prestazioni elevate con tecnologie diverse e adattarsi a costruttori, veicoli e mercati differenti. La FIA ha introdotto una disciplina molto rigorosa sui carburanti. Numerosi parametri sono stabiliti e regolamentati appositamente per garantire una certa somiglianza con i carburanti moderni per le vetture da strada e anche questo aspetto presenta notevoli vantaggi per noi, perché ci permette di trasferire la tecnologia dei carburanti e dei lubrificanti da competizione ai prodotti da strada. Il regolamento lascia un margine sufficiente per permetterci di personalizzare e modificare alcuni componenti nella miscela del carburante e di ottimizzare la potenza e i consumi dei motori F1. In questo modo abbiamo la possibilità di sperimentare la tecnologia che vogliamo applicare ai carburanti commerciali, quali Shell V-Power. Il regolamento 2014 è un enorme passo avanti per Shell". La nuova configurazione del motore rappresenta un notevole cambiamento per la F1.

Oltre a definire le specifiche del nuovo propulsore, la FIA ha inoltre limitato la quantità di carburante che una vettura può consumare in ciascuna competizione per 100 kg, inferiore di circa il 30% rispetto al passato. Ne consegue che l'obiettivo di raggiungere la potenza massima deve essere compatibile con i rigorosi limiti di consumo. Ma non è finita: fino al 2013 ogni pilota poteva usare otto motori in una stagione da 19 gare mentre le nuove tecnologie applicate ai propulsori devono essere affidabili e permettere di limitare tale numero a cinque. Si tratta di una notevole sfida per i lubrificanti, che devono proteggere tutte le parti in movimento, come spiegato da Lovett. "Naturalmente, la presenza del turbocompressore rappresenta un grande cambiamento per il lubrificante perché dobbiamo cercare di proteggere e lubrificare un turbocompressore a temperature elevate e a un regime di 100.000 giri/min, sia in termini di potenza erogata che di modalità di assorbimento dalla potenza stessa e fino al sistema di recupero dell'energia. Si tratta di sfide importanti per la protezione e la lubrificazione del turbocompressore volte a mantenere la funzionalità e l'efficienza per tutta la sua durata".

L'impegno di Shell verso la Scuderia va ben oltre lo sviluppo e la fornitura di un prodotto. Ad ogni gran premio partecipa un team di tre specialisti Shell, che lavora allo Shell Trackside Laboratory fianco a fianco con i meccanici della Scuderia Ferrari. Per ogni competizione sono disponibili 70 campioni di carburante e lubrificante per garantire le prestazioni migliori. Le verifiche sul lubrificante sono una versione moderna del canarino in miniera: utilizzando una tecnica nota come spettroscopia di emissione ottica, gli specialisti possono rilevare la maggiore concentrazione di metalli nell'olio che, se eccessiva, potrebbe provocare danni al motore. Con un intervento preventivo è possibile letteralmente salvare la vita al motore. In questa stagione, questo lavoro potrebbe ricoprire un'importanza ancora maggiore poiché Ferrari e Shell affronteranno le sfide di una nuova era nella storia dell'automobilismo. Enzo Ferrari affermò che la vittoria più importante è quella ancora da ottenere. Questo motto ispira tuttora il team e anche i fornitori di lubrificanti e di carburante.

In breve

- Al di fuori dei circuiti di gara, Shell è un gruppo mondiale nei settori energetico e petrolchimico molto attento all'innovazione, con sede all'Aia, nei Paesi Bassi, che mira ad affermarsi sul mercato mondiale come compagnia energetica più innovativa. Presente in oltre 70 Paesi in tutto il mondo, Shell conta su 87.000 dipendenti full time e su una rete globale di distribuzione di carburante di circa 44.000 stazioni di servizio. Shell è quotata alle borse di Amsterdam, Londra e New York. Nel 2012, Shell ha investito 1,3 miliardi di dollari in ricerca e sviluppo.
- La collaborazione tra Shell e Ferrari è stata avviata negli anni Trenta e la prima vettura da strada Ferrari prodotta nel 1947 utilizzava lubrificanti e carburante Shell. E ciò avviene tuttora per tutte le vetture costruite a Maranello. Shell fornisce inoltre lubrificanti e olio per il cambio per la produzione di vetture da strada Ferrari.
- I prodotti Shell hanno accompagnato la Ferrari 375 F1 nella prima vittoria di sempre in Formula 1 sul circuito di Silverstone nel 1951.
- Da quando utilizza carburanti e lubrificanti Shell, la Scuderia Ferrari ha ottenuto 12 titoli mondiali piloti e 10 titoli costruttori nella categoria F1.
- Cinquanta specialisti Shell e altri collaboratori investono ogni anno circa 21.000 ore nell'attività di ricerca e sviluppo relativa alla partnership con Ferrari.
- Il carburante da competizione Shell V-Power contiene fino a 200 componenti diversi. Come sempre, le evoluzioni durante questa stagione di gara saranno preziose per sviluppare il carburante Shell V-Power utilizzato per le vetture da strada.
- L'olio motore Shell Helix svolge cinque funzioni principali: lubrificazione, pulizia, assorbimento del calore, riduzione delle perdite di potenza dovute ad attrito e riduzione dell'usura del motore.
- durante un week end di gara, il personale tecnico Shell analizza più di 40 campioni di olio delle due vetture Ferrari e 30 campioni di carburante.

Dal circuito alla strada

Come la Formula 1 è diventata un banco di prova per i lubrificanti utilizzati per le vetture da strada

Come possono i lubrificanti contribuire al miglioramento delle prestazioni e dell'efficienza del motore?

Principalmente riducendo al minimo le perdite causate dall'attrito. La quantità di energia dissipata a causa dell'attrito può essere ridotta intervenendo sulle tecniche di formulazione dei lubrificanti che, a loro volta, incidono positivamente sull'efficienza. In questo modo è possibile erogare una quantità maggiore di energia e ridurre i tempi di giro. Tuttavia, non possono essere sottovalutate le esigenze di protezione e di durata del motore.

In che modo i lubrificanti possono prolungare la durata del motore?

La durata del motore assume un'importanza ancora maggiore quest'anno perché ogni pilota può usare fino a cinque propulsori nell'intera stagione,



anziché otto. La scelta del lubrificante più adatto ha un ruolo importante nella protezione delle superfici del motore da contatto e usura eccessivi. Ciò favorisce una maggiore durata del motore, mantenendo le prestazioni lungo l'intera stagione.

Che cos'ha in comune il motore 2014 V6 Formula 1 con i motori da strada?

Il motore 2014 ha dimensioni più contenute, iniezione diretta, maggiore potenza ed è combinato con un sistema ibrido. Tutte caratteristiche già presenti in molte vetture da strada moderne. Le Case automobilistiche optano per motori di minori dimensioni nella produzione di vetture, spesso in abbinamento con un turbocompressore, e le vetture ibride sono sempre più richieste. Queste caratteristiche le accomunano con le vetture F1. Molte delle conoscenze che Ferrari trae dai motori F1 vengono successivamente applicate ai motori delle vetture da strada e, allo stesso modo, ci impegniamo ad applicare le conoscenze sui carburanti e sui lubrificanti sviluppati per il motore F1 2014 ai prodotti disponibili sul mercato globale nel futuro ■

74→81
CONTRO OGNI PRONOSTICO

Il ritorno di Tazio Nuvolari alla Ferrari, scena di alcuni dei suoi più grandi successi, ha contribuito a dare energia alla leggenda del Mantovano Volante

Testo di **Cesare De Agostini**

Quando due leggende s'incrociano, una piena di passato l'altra gonfia di futuro, la cronaca è costretta a cedere il passo alla storia. Nel 1947 Enzo Ferrari (quarantanove anni) aveva già iniziato la sua avventura di costruttore. Piccoli ma risoluti passi, sorvegliati da quel cavallino orgogliosamente rampante verso il cielo. Intanto Tazio Nuvolari (cinquantacinque anni) si rifiutava di imboccare la strada del ritiro e – ostinato – respingeva una parola fatale e, per lui, inconcepibile: tramonto. La sua salute era sempre meno solida. A un amico scriveva: "Esco affaticato dalle corse per disturbi di gas combusti che richiedono un periodo di riposo da non potersi stabilire la durata". Tuttavia continuava.

L'Italia si reggeva su macerie, fatiche e ingegno. Uno dei più sicuri indizi di rinascita era il rombo dei motori, che si spandeva tra viali e strade di molte città. Circuiti improvvisati, che si sviluppavano per circa duemila metri, su una distanza che non sempre raggiungeva i sessanta chilometri. Le definirono, con efficace fantasia, "corse tipo aperitivo": brevi, veloci, che finivano subito. La gente accorreva numerosa, si entusiasmava, lo spettacolo sportivo era assicurato, assieme all'allontanarsi sempre più definitivo dell'incubo della guerra.

Il 6 luglio 1947 a Forlì si correva la prima "Coppa Arcangeli", asso del manubrio e del volante, morto in prova a Monza tredici anni prima. Proprio là in piena Romagna, da sempre terra di motori, Nuvolari s'infilò per la prima volta nella macchina che Ferrari gli aveva preparato: una 1500, dodici cilindri, contrassegnata con la sigla 125 SC. Parafanghi motociclistici staccati dalla carrozzeria, due posti, un solo piccolo vetro come parabrezza e un vistoso numero 72 dipinto a lato, tra musetto e cofano.

Emergente tra i concorrenti delle quattro gare in programma (750, 1100, 1500 e Corsa), il binomio Nuvolari-Ferrari monopolizzò l'attenzione, risvegliando antichi echi di emozioni, tifo, entusiasmi. Il particolare aveva tutto il carattere di una grande notizia e oggi suggerirebbe "aperture", servizi, interviste. Il giornalismo di allora si accontentò invece di una stringatissima cronaca: "Grande motivo d'attrazione, la presenza di Nuvolari alla sua prima gara al volante della Ferrari, ottima nel non soccombere all'irruente condotta imposta dal maestro, che ha fatto gara a sé". 58,800 chilometri che richiesero poco meno di quarantadue minuti, con una media di 86 chilometri all'ora.

Tagliato il traguardo, la macchina venne circondata, addirittura sommersa dai tifosi. Mentre procedeva a passo d'uomo, visibilmente stanco, Tazio portò sulla fronte gli occhialoni e si abbassò una mascherina, rimedio un po' patetico alle esalazioni nocive. Un meccanico saltò sul sediolo vuoto del copilota, come se in quei pochi metri volesse aiutarlo nella guida. Vederlo così, arrancante, stravolto, emozionò anche Ferrari, che lo attendeva immobile al box con una bottiglia d'acqua minerale pronta per farlo bere. Lo aveva fatto decine di volte negli anni dei trionfi a raffica con l'Alfa Romeo da lui gestita. Ma, più urgente della sete, per Tazio c'era il respiro. Il Commendatore, non ancora ingegnere honoris causa, affiderà al suo primo libro - "Le mie gioie terribili" - un ricordo di quei momenti. Parole che sorvolano l'entusiasmo della gente, lo sforzo di pilota e anche l'acqua minerale mai bevuta: "Quando nel 1947 una macchina col mio nome cominciò l'attività agonistica, egli venne per dirmi: 'Ferrari (non mi ha mai chiamato per nome) sono pronto'". Pronto per cosa, per essere assunto con un contratto firmato e controfirmato? Per spostarsi qua e là in Italia o magari in Europa secondo un fitto calendario? No, questo non era possibile. Alla malandata salute, Tazio aveva dovuto sopportare il dolore provato per la scomparsa anche del suo secondo figlio. "Sono stato alquanto sfortunato – scrisse all'amico Karl Durr - ma cerco in ogni modo di essere forte e sopportare con rassegnazione le disgrazie subite". In queste condizioni, le sue capacità di recupero erano messe a dura prova. La domenica dopo Forlì, il 13 luglio, s'infilò per la seconda volta nell'abitacolo di una Ferrari. Le grandi gare erano solo un ricordo; i trionfi di Monza, del Nürburgring, di Barcellona tracce lontane. A sua disposizione era restata la classica "corsa aperitivo": trenta giri, novanta chilometri sulle strade di Parma.

La presenza di Nuvolari eccitava il pubblico e nobilitava la gara. Molti avevano un ricordo diretto di quel nome e di quell'uomo, quando aveva infiammato una gara motociclistica in sella a una Norton 500. Gran lotta con Varzi, vittoria mancata per la rottura della catena e di due valvole.

Era il 1924, l'anno in cui, al Circuito del Polesine, Tazio aveva conosciuto un tipo alto, massiccio, avvolto in un'abbondante tuta, che parlava poco e bene. Era Enzo Ferrari, pilota dell'Alfa Romeo.

Parma, dunque, 13 luglio 1947. Tutto è pronto. All'esile pattuglia delle 1500, si aggiunge quella ben più numerosa delle 1100. Nuvolari è primo a sinistra, a destra il compagno di squadra Cortese. Pronti... via. Tutti scattano, ma la Ferrari numero 80, proprio quella di Tazio, resta ferma. Muta. Si era spento il motore. Parte quindicesimo. Davanti naturalmente c'è la seconda Ferrari, quella di Cortese appunto, quindi la Maserati di Guido Barbieri, poi tutti gli altri. Alla quarta tornata i cronometri si fermano sul minuto e cinquanta secondi (media 98,182), limite che rimane imbattuto. L'inseguimento continua. Prodezza nella prodezza, il sorpasso al millimetro di Quintavalla, che non si era accorto di averlo alle spalle. "La Ferrari passò - riferirono - dove lo spazio materiale per il superare pareva mancasse".

Non ci sono computer, non c'è alcuna elettronica, ci sono solo i classici cronometri a lancette, ma l'attenzione dei cronometristi è massima. Al diciottesimo giro su trenta, Nuvolari passa in testa: aveva compiuto quattordici sorpassi.

I cronisti sono concordi nel riferire che il pubblico andò in visibilio. Franco Degli Uberti scrive su Auto Italiana che "tutti i volti delle migliaia e migliaia di spettatori presenti erano per lui".

Alla fine il pubblico rompe gli sbarramenti, come aveva fatto una settimana prima. Una valanga pare seppellire la Ferrari. Il pilota, cessata la tensione nervosa, è sofferente, come a Forlì. Ma questa volta a salvarlo, almeno in parte, c'è una variante: Miss Parma, eletta la sera prima alla Festa del Sorriso con Nuvolari stesso in giuria, sale con lui sulla Ferrari per il giro d'onore, assieme a un grande mazzo di fiori. La gente applaude.

Alla fine di agosto si corre il Circuito del Montenero a Livorno. "Quel circuito mi sollecita – fa sapere Tazio a Ferrari – la Montenero è sempre stata la corsa da me preferita, per il percorso che si può definire "del campione", date le sue difficoltà che mettono alla prova la macchina e il guidatore".

Ferrari gli risponde: "Caro Nuvolari, di ritorno dalla montagna, dove mi sono recato per trascorrere il Ferragosto presso mio figlio, trovo stamane la tua lettera del 14 corrente con la quale mi informi del tuo desiderio di partecipare al circuito di Livorno con una delle mie macchine. Con ogni probabilità essa verrà pronta per quella data, ti terremo informato per il giorno delle prove. A presto e molti cordiali saluti".

Durante un passaggio su strada, la macchina venne coinvolta in un incidente. La guidava Luigi Bazzi grande tecnico che non lascerà mai Maranello. Ferrari decise di passare a Nuvolari la vettura di Cortese. Ecco Tazio, schierato all'Ardenza, il lungomare di Livorno, forte di cinque vittorie su quel percorso. Solo quattro giri, poi il motore lo abbandonava. Probabile guasto alle valvole che Ferrari importava dalla Svizzera.

Le insistenze con le quali viene sollecitato a correre continuano a essere impressionanti. Bari so-



prattutto. Renzo Castagneto, direttore di corsa, lo bombarda di telegrammi: 5 luglio 1947. "Vieni sicuramente che non avrai a dispiacertene e resterai più che soddisfatto".
10 luglio. "Pregoti venire in ogni modo e sarai in tutto accontentato".
11 luglio. "Telegrafato a Ferrari mettere tua disposizione 125 con ingaggio da te richiesto".
Ancora 11 luglio, ore 23,30. "Accettiamo qualsiasi tua richiesta. Ti attendiamo assolutamente".
Deluse ma rinunciò, i sintomi dell'intossicazione non regredivano. Un rimedio che sembrava miracoloso gli fu suggerito da Giuseppe Vianini di Milano, tecnico della sala prove dell'Alfa Romeo: V Beta Urto. Semplici, innocue vitamine che non cambiarono il suo quadro clinico.
Al cognato, l'avvocato Guido Falamischia di Torino, scrive di essere a Gardone impegnato in una cura disintossicatrice… "E spero di riprendere le mie energie da consumare in parte per lo sport. Se pure continuerò".
Il 1947 termina. Ha disputato sei corse, tre delle quali con la Ferrari: Forlì (primo della categoria 1500), Parma (primo assoluto), Montenero (ritirato).
La speranza del V Beta Urto, l'aria di Gardone, il morale alto, una grande fiducia in sé stesso. Sono questi i motivi che gli fanno accettare l'offerta in extremis di Enzo Ferrari per disputare la Mille Miglia del 1948. Auto: una 2000 denominata 166 SC.
Si trattava di una follia più che di un azzardo. Mancavano tre giorni alla gara, Tazio non manovrava il volante di una vettura veloce da sette mesi e mezzo, aveva la proibizione assoluta dei medici, fu possibile solo una breve prova della macchina sulla Gardesana.
Il Commendatore, cioè Ferrari, è troppo esperto per farsi illusioni. Ha puntato semplicemente su una sicura pubblicità; in concreto si affida a un vecchio campione anteguerra: Clemente Biondetti, già vittorioso due volte alla Mille Miglia. Tazio parte nel cuore della notte, senza speranze non solo di vincere ma nemmeno di arrivare. Al suo fianco il meccanico Sergio Scapinelli. Succede l'incredibile.
A Roma la Ferrari numero 1049 passò con 12 minuti di vantaggio e priva del cofano. A Livorno 20 minuti, ma uno dei quattro parafanghi non c'è più e il sedile del secondo si è sganciato. La macchina sembra disintegrarsi. A Firenze il vantaggio era salito a mezz'ora. Al rifornimento di Villa Ospizio (Reggio Emilia) un perno della balestra non consente di ripartire.
"Caro Tazio - scrive Ferrari ricordando l'emozionante episodio - l'ultima nostra comune passione fu quella memorabile Mille Miglia del '48 allorché, travolgendo tutti con un fantastico volo da Brescia a Reggio, tu giungesti a Villa Ospizio dove ti attendevo per il rifornimento. La rottura del perno di una balestra ti privò di una grande vittoria che più di ogni altro tu avevi sognata e meritata. Sul letto dell'ospitale canonica ti dissi: "Coraggio, Tazio, sarà per il prossimo anno". E mi ricordo anche che tu mi rispondesti: "Ferrari, giornate come queste alla nostra età non ve ne sono più tante, ricordatelo e cerca di gustarle sino in fondo". Concludendo, l'imminente "Drake" osservava che "le leggi emotive dello sport sono impietose e talvolta ingiuste, ma non possiamo respingerle né da vincitori né da vinti".
Anche nel 1948 Nuvolari disputava tre corse al volante di una Ferrari: la Mille Miglia, dove il forzato ritiro suscitò un'eco superiore a una vittoria. Il Gran Premio di Bari, dove si piazzò quarto con Cortese. Infine, il 13 giugno, il Circuito di Mantova (la sua città), dedicato alla memoria dei suoi figli Giorgio e Alberto. Solo quattro giri – ma in testa a tutti - prima di ritirarsi per un malore.

Stai giù!

"Ti raccomando, riportamelo a casa" aveva detto a Nuvolari il meccanico Mambelli al quale il grande campione aveva chiesto il giovane figlio Paride come compagno di gara alla Targa Florio. Bisogna sapere che in passato, il regolamento prevedeva che il pilota dovesse essere accompagnato da un meccanico. Si trattava di un peso in più a bordo e Nuvolari, per vincere, voleva a fianco persone le più piccole e leggere possibili. La risposta data al padre del ragazzino candidato a quel ruolo fu: "Stai tranquillo se vedo un rischio gli dico di stare giù sotto il cruscotto, così lui sta protetto". Quando alla fine della gara il padre ansioso chiese al figlio cosa avesse visto della gara, lui rispose: "Non ho visto niente perché ogni curva mi diceva stai giù! E sono sempre stato nascosto". Questo la dice lunga su quanto Nuvolari rischiasse nel corso delle sue gare.

Tazio Nuvolari fotografo

Qualche anno fa Mantova, città natale di Nuvolari, ha dedicato al campione una mostra inusuale e inattesa: nel bellissimo Palazzo Te dei Gonzaga sono state infatti esposte le fotografie che il pilota faceva per hobby in situazioni spesso lontanissime da quelle di gara, con un talento e una professionalità davvero rari. Ritrattista, paesaggista e documentatore di situazioni raccolte in giro per il mondo in occasione dei suoi viaggi, attraverso le sue fotografie Nuvolari dimostra una sensibilità e una cultura che vanno ben oltre quello che è l'immaginario del grande pubblico per un pilota che sembrava occuparsi solo della sfida con la morte ■

94→103
PROFESSIONISTA PURO

Derek Bell ha corso per Ferrari in Formula Uno e a Le Mans, ma la lunga e poliedrica carriera del pilota inglese ha fatto perdere di vista perfino ad alcuni dei ferraristi più incalliti il suo stretto legame con Maranello

Testo di ***Nick Mason*** *e* ***Jason Barlow***
Fotografie di ***Brian Smith***

Si dice che è meglio non incontrare di persona i propri eroi, ma qualche volta la saggezza popolare commette grossi errori. Questo è uno di quei casi. Conosco Derek Bell da più di 30 anni e posso affermare che per me è stato un onore non solo fare la conoscenza di un'autentica leggenda dell'automobilismo, per imparare dalla sua impareggiabile abilità ed esperienza al volante, ma soprattutto godere della sua compagnia in innumerevoli momenti di svago. È l'intreccio tra la carriera stellare e l'entusiasmo inscalfibile per questo sport che fa di lui un ambasciatore così prezioso per l'automobilismo. L'ho visto vincere a Le Mans – cinque volte – stabilire il nuovo record britannico di velocità su terra con una 512M e portare alla vittoria una serie infinita di inestimabili vetture da competizione a Goodwood. Ho guardato e assistito alle sue spiegazioni, rese con infinita pazienza e amabilità, sulle tecniche per raggiungere la massima velocità alla guida di un'auto in un circuito. Sono stato diretto beneficiario della sua generosità di insegnamento nel 1981, quando mi riservò un'intera giornata di lezione sul Nürburgring prima della 1.000 km. La mia curva di apprendimento ebbe un'impennata. Come può testimoniare chiunque vi sia stato, il Ring è una sfida da far tremare le vene ai polsi: 22 km di tracciato che si snodano tra le montagne dell'Eifel costellati da un numero di tornanti impossibile da ricordare, cambi di pendenza mozzafiato, un senso di pericolo permanente acuito dall'apparente ostilità del fitto bosco che costeggia il circuito. Ero riuscito a noleggiare una BMW tenendo nascosta la mia destinazione, perché gli autonoleggi erano ormai consapevoli che qualunque vettura in partenza per la Nordschleife sarebbe puntualmente tornata con tutte le spie di avvertenza accese e il battistrada completamente consumato. Derek passò l'intera mattinata a spiegarmi e a farmi provare le diverse linee, le cime più alte e i punti di riferimento utili. Penso che quel giorno si sentisse anche particolarmente coraggioso, visto che accettò di fare un giro con me al volante. Ricordo ancora gli insegnamenti di quella giornata come una pietra miliare per la mia esperienza di pilota. Per questo può sembrare un tantino ingrato da parte mia avere architettato la lettera a cui Derek accenna verso la fine dell'intervista, appena venni a sapere che a casa Bell si era creata un po' di inquietudine alla notizia che ero solito utilizzare il suo nome come alias durante i tour.
Devo spiegare che per me usare un alias è una pura necessità, per evitare che all'ingresso degli hotel si assiepino file di squilibrati che non vedono l'ora di farmi ascoltare una demo, sottopormi dei magnifici testi da musicare o farmi pagare imprecisati diritti d'autore. Quella volta non seppi resistere alla tentazione. E fu così che feci partire alla volta del West Sussex la lettera del sedicente direttore di un piccolo hotel australiano, contenente una cospicua richiesta di indennizzo per televisori lanciati dalla finestra, battaglie di cibarie con abbondanza di budini e completo svuotamento del minibar. Per rincarare la dose, aggiunsi che il personale aveva molto gradito la danza dei sette veli in cui la signora Bell si era esibita in sala da pranzo. Il mio senso di colpa finisce sempre per essere eclissato da un'infantile tendenza goliardica. Ma forse è proprio questo gusto per il divertimento una delle qualità speciali che permeano i rapporti di Derek con le persone. Lui non ha bisogno di promuovere il suo talento –

quello è fin troppo evidente. Le gare di endurance richiedono abilità specifiche che non tutti i piloti possiedono. Devi avere una straordinaria sintonia con la meccanica, la capacità di pianificare infinite manovre di sorpasso, un vigore fisico che ti permetta di disputare una gara 10 volte più lunga di un gran premio, la tempra per reggere alle sessioni notturne e alle più diverse condizioni atmosferiche, e tutto questo a velocità che possono toccare i 390 km/h. Derek è un maestro, come dimostra il suo fenomenale palmares. La mia idea è che un pilota come Derek, capace di conseguire una tale serie di successi in questa disciplina, sia candidato di diritto allo status di eroe. Per il prossimo tour prometto che userò un alias differente, per riguardo nei confronti di un grande uomo e di un grande amico.

The Official Ferrari Magazine: Nel documentarmi per questa intervista ho scoperto una carriera e un palmares davvero straordinari. Non molti, però, ricordano i suoi inizi per la Scuderia Ferrari.

Derek Bell: È vero. Non lo sapeva neppure il mio aiutante per la barca. Quando ha visto accostarsi la Ferrari 458 che abbiamo usato per le foto, ha smesso di scrostare i denti di cane dalla carena e ha esclamato: 'Ma pensavo che corressi per Porsche!' Ho dovuto confessargli la verità. In realtà sono stato molto fortunato ad avere la carriera che ho avuto. Ho gareggiato per Ferrari, Porsche, Alfa Romeo, BMW, ho corso su tutti i tipi di tracciato… I piloti di oggi tendono a legarsi a una sola scuderia e non hanno le stesse opportunità. Intendiamoci, lo fanno perché guadagnano una fortuna. Ai nostri tempi non correvamo per il denaro, la nostra passione era quella di vincere. Non che disdegnassimo di essere pagati, ma non era una questione di soldi.

TOFM: Quando si pensa al passato è facile provare una certa nostalgia, ma il periodo tra la fine degli anni '60 e i primi anni '70 è stato davvero memorabile. C'erano auto incredibili, ma anche piloti di grandissima personalità.

DB: Quello è stato un periodo molto speciale. Le vetture erano bellissime e anche piuttosto pericolose. Facevo parte di un gruppo di piloti in ascesa, avevamo tutti un futuro promettente. Se sopravvivevi alla Formula 3 – e intendo dire, se riuscivi letteralmente a uscirne vivo – avevi ottime possibilità di avanzare in Formula 2 e poi alla massima categoria. Nel mio caso, ho corso tre gare in F2 e poi sono stato convocato a Maranello. Non c'è voluto molto. Era un mondo affascinante, movimentato e terribilmente pericoloso.

Nick Mason: Come ti contattò Ferrari?

DB: Nel mio terzo anno di F3, nel 1968, avevo vinto otto gare. Così avevamo raccolto un po' di fondi dalla Westminster Bank e ci eravamo lanciati in F2. Ero sulla griglia di partenza nella corsa F2 di Hockenheim, dove perse la vita Jimmy [Clark]. Avevo cenato con lui e Graham [Hill] la sera prima, la mattina avevamo fatto colazione prima della gara; ed è stata l'ultima volta che l'ho visto. Qualche settimana dopo, Colin Chapman mi chiese di correre per lui. Poi ricevetti un'altra offerta da Cooper per la Formula Uno. Poco dopo si fece avanti Ferrari… e tutto nell'arco di appena sei settimane. Non sapevo cosa fare. Andai in Italia e feci una prova a Monza su una vettura F2. Risultò che ero stato il più veloce. Ancora oggi non sono sicuro che sia andata realmente così. Quella sera andai a Modena, pernottai al Real Fini e mi presentai in fabbrica la mattina – c'era sciopero, ma mi dissero che quel giorno era festa nazionale – e a un certo punto girò l'angolo Enzo Ferrari con la sua segretaria. Me lo ricordo come se fosse ora. Il 'Vecchio' venne verso di me, avanzando tra le linee di montaggio delle vetture da strada. Fu una vista incredibile. La celebre chioma d'argento e gli occhiali scuri.

NM: Un giovane pilota inglese che firmava per la Scuderia…

DB: Immaginate che putiferio avrebbe scatenato oggi una cosa del genere! All'epoca, invece, la notizia meritò solo un breve paragrafo sul Times. 'La Gran Bretagna entra in Ferrari – Derek Bell vola a Maranello.' La cosa non destò particolare scompiglio. Per concludere andammo a pranzo – il 'Vecchio', [Franco] Gozzi e io. A volte Enzo veniva a prendermi in macchina, lui da solo, per andare a cena. Quando eravamo in giro mi metteva il braccio sulle spalle, come per dire 'Questo è il mio nuovo ragazzo!' Il 'Vecchio' aveva un'alta opinione di me, non ho mai capito esattamente come mai.

TOFM: La sua leggenda cresce anno dopo anno. Tra gli oggetti esposti nel nuovo Museo Enzo Ferrari vi è anche un paio dei suoi tipici occhiali scuri. Era un uomo dal carattere difficile, ma lei l'ha visto sotto una luce diversa, no?

DB: Con me è sempre stato un galantuomo, sentivo che mi capiva e che credeva in me. Ero lì per formarmi un'esperienza in F1. Mia moglie in quel periodo soffriva di colite, era ricoverata in ospedale, e un giorno il 'Vecchio' mi chiese, in francese, 'Come sta tua moglie?' Era mattina presto e risposi: 'Non so, non le ho ancora parlato'. Ordinò subito alla segretaria di chiamare l'ospedale perché potessi sentirla. Era un tipo di persona così. Andai un'ultima volta a trovarlo l'anno prima della sua scomparsa. Portai anche mio figlio Justin per farglielo conoscere. Era una cosa che sentivo di dover fare. In Ferrari, quando correvi lo facevi per il 'Vecchio'. Tutti lavoravano o gareggiavano per lui, Enzo. In Porsche si correva per il team, per i meccanici. In Ferrari piangevano quando vincevi, e piangevano quando andava male.

NM: Il tuo legame con Ferrari era chiaramente molto stretto. Ancora oggi, a distanza di 46 anni, si capisce che quell'esperienza rimane importante per te.

DB: La mia prima gara da professionista l'ho disputata per Ferrari in Formula 2, nel 1968. La mia prima corsa di Formula 1 è stata per Ferrari, sul circuito di Oulton Park nella Gold Cup – avevo Pedro Rodriguez davanti e Jochen Rindt dietro. Il mio primo Gran Premio è stato per Ferrari, sul circuito di Monza. La mia prima Le Mans l'ho disputata su una Ferrari 512. Guardando indietro mi sembra qualcosa di fantastico, di realmente unico. E ciò nonostante, molti non sanno che ho corso per Ferrari.

TOFM: Quello purtroppo non è stato un gran periodo per la Scuderia… Qual era il problema della 312 F1?

DB: Sono stato in Ferrari al momento sbagliato. Me l'ha detto anche Mauro Forghieri qualche anno fa, quando ci siamo incontrati per l'Amelia Island Concours. Ferrari si ritirò dalle competizioni nel 1969, una scelta che nell'ottica di oggi sembra inaudita. Semplicemente, le vetture non erano competitive. Io il potenziale ce l'avevo. Fino ad allora avevo battuto tutti, a parte Jackie [Stewart] e Jochen. Non ero mai stato veloce come loro, anche se va ricordato che loro avevano più esperienza di me, ma potevo comunque giocarmela. E loro erano i re. [pausa] In realtà la 312 era un'auto splendida, l'unico problema era la velocità. Si manovrava bene, non ti tradiva mai. Per molti versi era un vero gioiellino. Aveva solo bisogno di un po' di grinta in più, e io avevo bisogno di usarla per una stagione intera. Mi ricordo che aveva l'alettone posteriore regolabile. Quando arrivavi alla Curva Grande a 275 km/h, dovevi premere un pulsante sul volante per abbassare un pochino l'alettone e avere più aderenza sul terreno, e proseguire così fino alle curve di Lesmo. Straordinario.

NM: Dimmi della Ferrari 512. Ovviamente è una vettura che entrambi conosciamo piuttosto bene. Quando l'hai guidata per la prima volta?

DB: A Spa nel 1970, mi sembra. Era la prima volta che vedevo quel circuito! Jacques Swaters, che avevo incontrato in precedenza, mi aveva scelto per guidare la 512 gialla. Ho fatto 20 secondi meno del mio compagno di squadra. Ricordo ancora la prima volta che ho percorso l'Eau Rouge. [pausa] Mi viene da pensare a come si vivono queste esperienze oggi. Ti mettono sulla vettura, sei il pilota e punto, non provare a lamentarti. Perciò la guidi, facendo meglio che puoi. La 512 di Spa era un'auto eccezionale, rendeva benissimo sui tratti ad alta velocità, però non era così agile o così svelta nei cambi di direzione come la Porsche 917, ad esempio. Allora non c'erano le radio, perciò dovevi aspettare tre minuti per sapere il tempo che avevi fatto sul giro. L'auto ha preso fuoco tre volte ai pit stop di rifornimento, hanno dovuto scardinare le portiere per farmi uscire. Ma andavamo avanti. Al giorno d'oggi non lo farebbe nessuno.

TOFM: Quella Ferrari e la Porsche 917 sono tra le auto migliori di tutti i tempi, due vere e proprie icone per gli appassionati di automobilismo.

DB: Sì, ed erano progettate senza galleria del vento. È un mistero come facessero a non decollare. Facevamo prove di ogni genere su ogni pezzo della 917 senza mai pensare per un istante che potesse prendere il volo. Non ero mai nervoso. Una volta Norbert Singer [il capo progettista di Porsche] tirò fuori il regolo, prese un paio di misure e si mise a ridere. Gli chiesi: 'Cosa c'è da ridere?' Mi rispose: 'Meglio che tu non lo sappia'. Dissi: 'Senti, visto che devo correre su quest'auto direi che mi interessa abbastanza'. 'Beh, considerando l'aderenza delle gomme, direi che può arrivare a 395 km/h…'

TOFM: La 512 di Nick è quella che prese fuoco durante le riprese del film di Steve McQueen 'La 24 ore di Le Mans'. Cosa accadde?

DB: Steve e io stavamo guidando fianco a fianco per la camera car [una Ford GT40 appositamente modificata]. Ho superato le curve di Indianapolis e la vettura è improvvisamente esplosa. Woooof!



Andavo a 128 km/h. Ho frenato, cercando freneticamente di sganciare la cintura di sicurezza e aprire la portiera, era esplosa anche la luce di ripresa nel pozzetto del passeggero, c'erano rivoli di benzina dappertutto. Mi è sembrato di metterci un'eternità ad uscire. Intorno non c'era nessuno, a un certo punto ho visto uscire un tizio dagli alberi. 'Corri a chiamare i pompieri!' gli ho urlato…

TOFM: Come Enzo Ferrari, anche McQueen è un uomo che col passare degli anni diventa sempre più una leggenda. Com'era?

DB: Steve era un grande, una persona davvero autentica. Non sopporto quando leggo cose negative su di lui. Aveva avuto una vita difficile da ragazzo, ma non ne parlava mai. Era un uomo dall'indole fortemente virile, con una grande passione per le automobili. Avrebbe voluto fare il pilota mentre nessuno di noi nutriva il desiderio di fare l'attore, professione che lui invece amava moltissimo. Voleva semplicemente parlare delle corse, e con noi poteva farlo in modo schietto e senza complicazioni. Mi ricordo che una volta stavamo girando una sequenza, con la 917 e la 512, in cui dovevamo percorrere la Maison Blanche a forte velocità. All'improvviso vedo una figura china al centro della pista, armata di telecamera. Gli siamo sfrecciati di fianco, uno da una parte e uno dall'altra, a una distanza di pochi centimetri. Quando siano tornati ai box, ho voluto sapere chi era il folle che l'aveva autorizzato. Naturalmente era stato Steve, che aveva semplicemente agguantato la telecamera. Guardando la 24 Ore di Le Mans sul grande schermo, l'ho trovato ancora più impressionante che nella realtà. Forse solo Rush è riuscito a superarlo. È un film straordinario, hanno fatto davvero un ottimo lavoro. Conoscevo bene James [Hunt]. Ero andato al suo matrimonio. Il primo matrimonio…

NM: Trovo che uno degli aspetti interessanti delle auto da corsa sia la loro capacità di sublimare, in qualche misura l'ego del pilota. C'è differenza tra l'atteggiamento di un pilota di F1 e quello di un pilota di endurance?

DB: Indubbiamente. Il pilota di una monoposto tende a pensare di più con la propria testa. Nelle gare di endurance, invece, devi fare gioco di squadra. Certo, anche in F1 i piloti fanno parte di un team, ma solo nella propria metà del garage. Detto questo, oggi il mondo dell'endurance sta cambiando. C'è rivalità all'interno dei team, spesso i compagni di squadra fanno a gara per chi conquista la pole, non gareggiano solo per la vettura. Mi sembra poco piacevole. Quando ero in Porsche, se ci capitava di avere uno scontro venivamo duramente bacchettati. Non avevamo questa smania di prevalere. Oggi c'è anche un eccesso di informazioni. I dati vengono comunicati a ogni giro. Per noi era diverso: alla fine della corsa scendevamo dall'auto e ci dicevano: 'Bravi, siete andati bene, cos'è successo alla terza ora?' Non ci fermavamo troppo ad analizzare, e forse era sbagliato. Ma facevamo ugualmente delle ottime gare.

NM: Hai vinto a Le Mans cinque volte, a Daytona tre volte, a Sebring. Probabilmente hai sviluppato un rapporto molto diverso con ognuna di queste cattedrali della velocità.

DB: Oh, senza dubbio. Le Mans è la mia preferita. Ho avuto, e avrò sempre, il massimo rispetto per quel circuito. Quando arrivi e attraversi il grande tunnel provi un senso di solennità, e sai che il giorno dopo scriverai un capitolo di storia perché la tua auto sfrecciarà a 384 km/h. Perché tu sai di cosa è capace la tua vettura. Eppure, ogni volta hai la sensazione di lanciarti nell'ignoto. Il Ring è diverso, ha un'atmosfera tipicamente tedesca, con le sue 170 curve o giù di lì, e naturalmente ti trasmette un'immensa paura. Spa è un altro circuito che ha mantenuto il suo fascino. O Kyalami. Anche Sebring ha qualcosa di molto speciale. Sono rimasti pochi i circuiti che trasmettono le stesse sensazioni di allora. Il rettilineo di Mulsanne si estendeva per quattro miglia. Un minuto d'orologio con il pedale a tavoletta.

TOFM: Dopo il cambiamento delle regole di F1 e del WEC quest'anno, crede che l'automobilismo sia diventato troppo complesso? In fondo siete piloti, non operatori di computer, no?

DB: Alla fine, l'unica cosa che conta è salire a bordo e guidare. Le nuove vetture sono complicate, ma sono pur sempre auto da corsa. Quello che si chiede a un pilota è di farle andare alla massima velocità possibile, e qualcun altro gli dirà come è andato. Non voglio sembrare irrispettoso, so che è uno sport che richiede un enorme impegno. D'altra parte, tutti noi abbiamo dovuto adattarci a qualche cambiamento. [pausa] Lasciando da parte le auto di Formula 1, prima ero seduto sulla 458 Italia e guardavo il volante cercando di capire dove avessero messo il pulsante di accensione. Eppure, nonostante tutto, non invidio i piloti di oggi. Non credo che la loro vita possa essere bella com'era ai nostri tempi. Mi ricordo che una volta ho gareggiato a Buenos Aires con Jo Siffert, dove lui ha vinto con una 917; il weekend successivo abbiamo fatto una prova a Daytona, dopo abbiamo corso a Bogotà in F2, poi c'è stato Sebring, quindi di nuovo Bogotà… A dire il vero faccio perfino fatica a ricordare quali auto guidavo.

TOFM: Tutti i grandi nomi di cui parla, per molti di noi sono veri e propri miti. E tuttavia molti di loro hanno perso la vita sulle piste. Questo deve avere inciso in qualche modo su di lei, come uomo. Il fatto di perdere così tanti amici e colleghi.

DB: Sembrerebbe strano il contrario, vero? Ma la verità è che ti metti nell'ordine di idee che questo fa parte del gioco. L'ho sempre pensato, dal primo momento in cui ho messo piede su un'auto da corsa. Allora le morti erano all'ordine del giorno. Non ti potevi permettere di andare fuori strada. Se ti capitava un problema meccanico, o se esplodeva una gomma, le conseguenze erano spesso fatali. Però sì, immagino che in qualche misura questo ci abbia indurito. Eppure sono una persona piuttosto sentimentale ed emotiva, perciò non capisco esattamente come abbia potuto fare questa vita… Nel 1971 sono morti sia Jo che Pedro, nel mio primo anno di corse a ruote coperte. Sono andato al funerale di Jochen Rindt. [pausa] Impari ad accettarlo.

TOFM: Non vorrei metterlo in imbarazzo, ma per essere un musicista Nick si è dimostrato un pilota niente male. È stato Derek a spiegarti come si gira al Nürburgring?

NM: Ci abbiamo passato un'intera giornata, me la ricordo ancora. Lì ho disputato la 1000 km in una Lola.

DB: È stato un bravo allievo. Del resto lo vede, è un ragazzo intelligente. Hai corso con la Rothmans Porsche 956, la terza vettura, a Mosport in Canada senza commettere neppure un errore. Nick ha una grande passione e un'ottima regolarità. Non ne parla mai perché è un uomo modesto, ma i risultati che ha ottenuto con quell'auto sono qualcosa di memorabile. Al Nürburgring, tutto quello che puoi fare è mostrare le caratteristiche del circuito ai piloti e sperare che abbiano le capacità giuste per interpretarlo. Non bastano due giri per capirlo. È qualcosa che acquisisci per gradi. E Nick ci è riuscito.

TOFM: E Nick l'ha ripagata usando il suo nome negli hotel mentre era in tour con i Pink Floyd.

DB: Per un po' mi sono sentito lusingato. Poi mi sono reso conto che il gioco funzionava perché nessuno sapeva chi fossi! [ride] Nick, una volta mi hai mandato una lettera falsa fingendo di essere il direttore di un hotel su tutte le furie, con una richiesta di risarcimento per una camera devastata. Mi viene in mente quella volta in cui vinsi con Hans Stuck il Campionato mondiale di endurance a Fuji, nel 1986. Quella sera festeggiammo in modo piuttosto turbolento. Ricordo che a un certo punto qualcuno lanciò un letto dalla finestra con un meccanico sdraiato sopra. Per fortuna eravamo al piano terra, perciò la caduta non fu troppo traumatica.

In breve

- Derek Bell inizia la sua carriera da pilota nel 1964 a Goodwood, al volante di una Lotus Seven
- Disputa la sua prima corsa per Ferrari nel 1968, in F2
- Tra il 1968 e il 1974 partecipa a 16 Gran Premi per Ferrari, McLaren, Surtees e Tecno
- Vince cinque volte la 24 ore di Le Mans e tre volte la 24 ore di Daytona
- Nel 1968 viene insignito del titolo MBE (Most Excellent Order of the British Empire) per i servizi resi nel campo dell'automobilismo ■

104→109

UN CORAGGIOSO NUOVO MONDO

La sede centrale del Banco Santander nella periferia di Madrid costituisce un modello per una nuova corporate identity ecologicamente più consapevole

Testo di ***Antonio Ghini***

Siamo usciti dalle caverne diventando agricoltori, ci siamo protetti con mura dalle invasioni di popoli sconosciuti, abbiamo creato grandi centri urbani attorno ad enormi stabilimenti dalle ciminiere fumanti, abbiamo creduto di essere on-



nipotenti scoprendo le ricchezze dei combustibili fossili e illudendoci di poter sfruttare ampiamente l'energia dell'atomo. Così facendo siamo cresciuti in numero, senza che il pianeta che ci accoglie venisse ricordato come vincolo fisico di fronte ad uno sviluppo ampiamente incontrollato. Oggi è il momento di fare tesoro di questa straordinaria storia per trovare un equilibrio tra quello che la natura ci offre, quelli che noi siamo e il mondo che ci accoglie. Prima che la nostra mancanza di visione riporti alcuni superstiti nelle grotte, possiamo mettere a frutto l'intelligenza che ci è stata data per tenere il buono di ciò che la tecnologia e la natura ci offrono. Allo stesso tempo possiamo impegnarci a restituire al pianeta, con una generosità pari a quella che lui ha dimostrato nei nostri confronti, rispetto ed impegno per un equilibrio che serva a garantire un futuro a chi ci seguirà.
Emilio Botin ha capito prima di tanti altri questa necessità e già nel 1995 ha cominciato a immaginare un progetto per la propria Banca e le sue persone, ben 6500, che oggi è diventato magica realtà. La sede del Banco Santander trasferita dal centro di Madrid a Boadilla del Monte, è un esempio di come si possa operare a due livelli diversi e complementari, quanto ugualmente importanti. Il primo è quello del ritorno a una natura serena e pulita, con una attenzione per il mondo che ci sta attorno che diventa anche messaggio di rispetto e di volontà di guardare lontano, non solo per sé stessi ma anche per la propria clientela. Vedere gli straordinari olivi centenari ripiantati con cura nel nuovo, grande centro i cui giardini sono stati curati da Louis Vallejo, scoprire che il campo di golf è aperto a chi lavora ma anche a soci interessati alla sua miglior manutenzione e qualità, sapere che il collegamento coi servizi pubblici da Madrid è tanto comodo da essere usato da tre quarti dei dipendenti, è già una risposta evidente di come i risultati corrispondano alle aspettativa. Il secondo è quello nascosto, dove il mondo tecnologico e l'energia che lo anima vengono gestiti in modo equilibrato e controllato senza per questo rinunciare a ciò che la modernità ci offre. È un po' come quello che succede in F1 e succederà sempre di più nelle automobili di ogni giorno: mezzi irrinunciabili della mobilità individuale sempre più attenti al miglior riutilizzo delle risorse e dell'energia, sempre meno impattanti sul mondo esterno e sempre più sicuri e funzionali per chi li utilizza.
Il grande progetto che occupa qualcosa come 215 ettari è il frutto di una gara che ha messo a confronto quattro grandi firme dell'architettura mondiale: come il californiano KMD e quelli di Kevin Roche, Rafael Moneo e Norman Foster. Tra i vincoli posti, quello di una realizzazione progressiva, per moduli, che ha visto prevalere l'irlandese Kevin Roche, celebre per i suoi edifici in vetro e cemento. Il rigore architettonico e l'armonia dei giardini si accompagnano con la presenza di importanti opere d'arte contemporanea e classica, Tra queste, quella più amata da Don Emilio Botin c'è un quadro legato alla sua famiglia che si trova nel suo ufficio. Si tratta di *The adoration of the Shepherds*, un'opera di El Greco, il pittore cinquecentesco naturalizzato spagnolo, che fu comprato da Emilio Botin padre negli Anni '50.
Santander, la potente banca spagnola diventata un baluardo internazionale dell'imprenditoria finanziaria, è un esempio di come si possa interpretare il modo di confrontarsi con la nuova realtà nella quale viviamo: tecnologie in costante sviluppo, rispetto per le persone e per l'ambiente, dinamismo imprenditoriale e visione. In questo senso anche la partnership con Ferrari è un messaggio: sfida e dinamismo e, allo stesso tempo, costante lavoro per interpretare al meglio quanto offerto da tecnologie che permettono soluzioni sempre nuove ed efficaci. Le aziende ed il loro successo sono il frutto degli uomini che le animano. La visione di Don Emilio Botin ha permesso di trasformare una zona disabitata in un luogo assolutamente magico. Quella di Enzo Ferrari e Luca di Montezemolo, di fare la stessa cosa partendo da terreni agricoli nella periferia di un piccolo centro come Maranello. La perfezione architettonica e tecnica della Ferrari di oggi, ben si confronta con quella che Santander offre a chi scopre la sua magica sede. Affinità non casuali che dimostrano come tecnologia e pragmatismo possano perfettamente convivere con natura e sogno ■

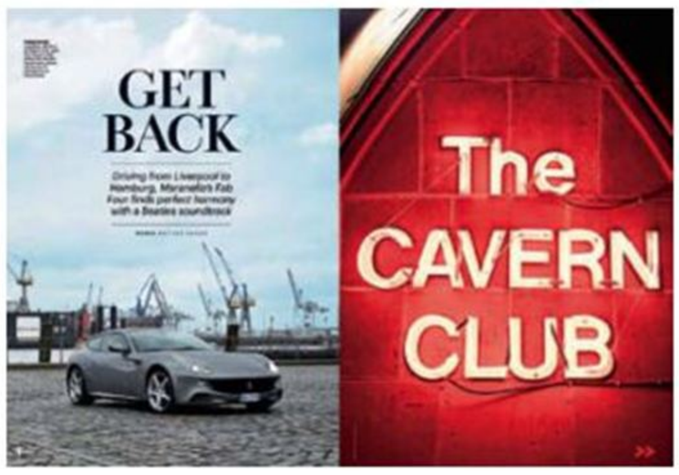
110→117

CAVALLI MARINI

Negli anni '50, i successi di Ferrari nell'automobilismo attirarono l'attenzione dei costruttori di racer. Nacque così un sodalizio che avrebbe portato a risultati memorabili

Testo di **Gerald Guetat**

Le gare di motonautica occupano un capitolo poco noto negli annali di Ferrari. Un capitolo la cui stessa esistenza è legata in gran parte a una sola persona. Achille Castoldi era un ingegnere, un capitano d'industria e un pilota di racer che, fino al 1950, aveva colto le sue vittorie più importanti al timone di natanti equipaggiati con motori Alfa Romeo 158. Nel decennio successivo, tuttavia, Castoldi capì quale enorme potenziale competitivo si sarebbe potuto ricavare montando sullo scafo un propulsore V12 di Maranello. Amico di Alberto Ascari e Luigi Villoresi, Castoldi non ebbe difficoltà a organizzare un incontro con Enzo Ferrari. Il recente ritorno dell'Alfa Romeo ai Gran Premi aveva riacceso i vecchi antagonismi, e *Il Commendatore* sapeva molto bene che la motonautica era uno sport di grande richiamo, in cui battere un record di velocità o vincere un torneo prestigioso, come il Trofeo Campari o il raid Pavia-Venezia, significava guadagnarsi colonne intere sulla stampa popolare. Si decise così che le vittorie sull'acqua avrebbero conferito un po' di lustro in più alla casa del Cavallino Rampante. Tra il 1952 e il 1954, in un serrato testa a testa con Alfa Romeo, le imbarcazioni motorizzate con i V12 Ferrari infransero ben quattro record mondiali. In un articolo pubblicato su *La Gazzetta dello Sport* nel gennaio 1951, il giornalista Nino Nutrizio scriveva: "Il segreto è custodito gelosamente, ma pare sia già pronta una nuova imbarcazione e che Ferrari stia preparando un nuovo motore per infrangere il muro dei 220 km/h…".
L'imbarcazione in questione era un "tre punti", il tipo di racer che dominò le competizioni di motonautica dalla II Guerra Mondiale a metà degli anni '70. Gli scafi erano dotati di piattaforme sporgenti nella parte anteriore, i cosiddetti 'scarponi', mentre il retro terminava con una carenatura affusolata, in cui erano alloggiati il motore e la barra. Alla massima velocità, l'imbarcazione poggiava sull'acqua in soli tre punti (le punte dei due scarponi e l'elica), riducendo al minimo l'attrito con la superficie. L'*Arno VIII* fu la prima imbarcazione motorizzata Ferrari a gareggiare in un meeting sul Lago di Garda nel maggio 1951. Costruita nei cantieri Abbate, entrò nella categoria dei 2,8 litri, la più prestigiosa dell'epoca. Era equipaggiata con un motore V12 Inter 212 da 2,5 litri, allestito appositamente per sprigionare 190 CV a 7.000 giri/min. Era una potenza impressionante per quell'epoca, ma già in questa prima stagione di gare su circuiti chiusi, con lunghi tratti rettilinei seguiti da virate strette, si capì che i motori Ferrari erano in realtà più idonei per competere sui record di pura velocità, in virtù della curva di potenza e dei valori di coppia che erano in grado di erogare ad alti regimi. Fu così che, il 14 gennaio 1952, Castoldi si lanciò sulla base misurata di Sarnico per stabilire il suo primo record mondiale nella classe 2,8 litri, raggiungendo la velocità di 180 km/h. L'instancabile asso delle acque continuò a collaborare con Maranello, desideroso di accrescere la potenza dei suoi natanti in risposta alla sfida dei nuovi motori Alfa Romeo 159 utilizzati da Mario Verga.
Al Trofeo Campari disputato nel giugno 1952, Castoldi partecipò con un idroplano Abbate equipaggiato con un V12 Ferrari da 4,1 litri, una variante del 340 Mexico potenziata a 280 CV. Nel gennaio 1953 provò anche l'*Arno IX*, un modello alimentato da un più modesto V12 da 2,7 litri derivato dal 225 S. Ormai, l'unico mondo che ancora affascinava Castoldi e Maranello era quello della pura velocità. In meno di un anno furono stabiliti tre nuovi record, tutti puntualmente registrati nell'*Annuario* Ferrari del 1953.
Per questi exploit, Castoldi aveva chiesto alla fabbrica di preparare una speciale variante del V12 montato sulle 375 F1, dotata di un doppio compressore per sovralimentare i quattro carburatori Weber. Questa modifica consentì di aumentare la potenza del propulsore da 4,5 litri progettato da Lampredi da 350 CV a ben 550 CV. Il 15 ottobre 1953 il campione, al timone della nuova *Arno XI* costruita da Timossi, stabilì un nuovo importante record mondiale a una velocità media di 241,708 km/h. Così facendo strappò lo scettro ad Alfa Romeo, battendo il primato dell'amico Verga conquistato appena qualche mese prima. Poco dopo, il 3 novembre, fu la volta di Vittorio Oggioni, sull'*Angelica*, che stabilì un nuovo record di endurance con un V12 Ferrari 375 MM da 4,5 litri. L'*Arno XI* di Castoldi, dopo essere stato



restaurato negli anni '90, fu battuto all'asta a Monaco nel 2012 e venduto a un collezionista americano per una cifra record. Un altro idroplano di minore potenza ma ancora esistente, benché privo del motore originale, è l'*Antares II* di Augusto Schapira, originariamente motorizzato con un quattro cilindri 740 creato a Maranello nel 1953 sulla base del propulsore della 735 S. L'ultimo natante a montare un motore Ferrari fu il *San Marco* del 1957, che tuttora scivola sulle acque del Lago di Como nelle mani del suo secondo e attuale proprietario. A differenza degli altri racer, il *San Marco* è l'unico idroplano ad essere alimentato da un V12 non modificato, il motore 340-375 MM appartenente alla Berlinetta 'Competizione' del 1953 con numero di telaio 0318AM. Quell'anno, che segnò la prima vittoria di Ferrari nel Campionato del mondo vetture sport, l'auto andò incontro a un destino tanto spettacolare quanto tragico. Nata come 340 MM, ricevette un motore speciale per Le Mans, diventando così la prima 375 MM dell'anno. Come sottolineato dal giornalista Antoine Prunet, 'per l'edizione di Le Mans del 1953, la vettura 0318AM guidata da Ascari e Villoresi era stata rinforzata nel telaio e montava un V12 375 da 4,5 litri preparato per l'Indianapolis 500 dell'anno precedente, le cui bielle non erano forgiate bensì ricavate direttamente da un pieno in acciaio.' La vettura, dopo avere battuto il record sul giro, fu costretta al ritiro dopo 229 giri a causa di un problema alla frizione. Alla fine della stagione, in occasione della Carrera Panamericana, l'auto era nettamente in testa alla classifica quando uscì fuori strada nel deserto messicano, un incidente che costò la vita ai piloti Antonio Stagnoli e Giuseppe Scotuzzi. Il celebre motore venne quindi rinviato in Italia, dove fu successivamente montato in un nuovo motoscafo dei cantieri San Marco nel 1957.

Il natante era stato commissionato niente meno che da Guido Monzino, direttore generale dei magazzini Standa ma più noto per le sue imprese di esploratore e alpinista. Fu certamente il gusto per l'avventura che spinse Monzino a partecipare al raid Pavia-Venezia sul Po, una prova sui generis perché si disputa tra equipaggi e utilizza come tracciato un fiume 'selvaggio'. Monzino volle al suo fianco un esperto di motori Ferrari, Luigi Allione, che aveva già collaborato con Castoldi. Al debutto in gara nel 1958, il team raggiunse il traguardo in Piazza San Marco in terza posizione, un risultato incredibile per un pilota non professionista che si cimentava nelle competizioni una volta all'anno. Tolta questa parentesi, Monzino conduceva la classica vita da sogno, solcando le acque del Lago di Como dalla sontuosa Villa del Balbianello. Alla fine degli anni '60, un giovane amante dell'arte e della velocità, con uno stile di vita indubbiamente simile a quello di Monzino, non si fece sfuggire l'occasione di acquistare il natante direttamente dal proprietario originale. Come Monzino, abituato a navigare in piena libertà al timone di uno scafo rosso, il nuovo proprietario sceglie di volta in volta il giorno e l'ora in cui sprigionare la potenza di questo eccezionale V12 sulle acque del lago ripercorrendo virtualmente, in un viaggio attraverso il tempo, il rettilineo dell'Hunaudières.

Successore spirituale

Uno scafo motorizzato Ferrari a caccia di primati

Il Lago di Como è per molti un luogo dall'atmosfera magica, ma per le menti meno romantiche è anche lo scenario di corse sfrenate alla ricerca di nuovi record di velocità. Nel solco dei successi conseguiti dai suoi predecessori negli anni '50, il noto pilota Eugenio Molinari, alla rispettabile età di 71 anni, ha stabilito nel giugno 2007 due nuovi primati, nella categoria dei 1.100 kg e in quella dei 1.450 kg.

Il legame spirituale con Maranello è sottolineato dalla presenza di un motore Ferrari sul natante di Molinari, un V8 da 4,3 litri solitamente montato sulla F430, capace di erogare 490 CV a 8.500 giri/min. La velocità media più alta raggiunta da Molinari è stata di 123,3 km/h. Nell'anno del 60° anniversario di Ferrari, il pilota ha dedicato il nuovo record al presidente Luca di Montezemolo ■

118→123

GET BACK

Da Liverpool ad Amburgo, la rossa di Maranello trova l'armonia perfetta grazie a un brano dei Beatles

Testo di **Matthew Barker**

Liverpool e Amburgo hanno molte cose in comune. Sono porti dinamici e caotici nel nord dei rispettivi Paesi, situati in zone orgogliose della propria ricca tradizione culturale, fatta di leggende e musica, in cui, occasionalmente, vi sono fiere dimostrazioni di orgoglio civile. Naturalmente, sono accomunate dai Beatles. I Fab Four di Liverpool hanno mosso i propri primi passi artistici proprio ad Amburgo, nei locali di una Reeperbahn ancora splendidamente decadente. All'inizio degli anni Sessanta, la spavalderia e l'energia creativa inglese incontrarono il progressismo e le tendenze della Germania settentrionale, gettando le basi per un cambiamento storico nelle abitudini e nel gusto, che andò ben oltre la musica beat e le giacche in pelle.

Visitare entrambe le città oggi permette di comprendere meglio come gli eventi di oltre 50 anni fa possano continuare a permeare la quotidianità, senza tuttavia sovrapporsi ad essa. I centri di Liverpool e Amburgo sono due autentici modelli di ripresa basata sui consumi grazie ai nuovi stili di vita, dopo decenni di declino post-industriale e depressione. L'energia è palpabile. Al celebre Cavern Club di Liverpool sono tuttora presenti i fantasmi delle turbolente glorie del passato. Sono stato a un concerto organizzato da JBL, fornitore di sistemi di entertainment per vetture Ferrari dal 2000. Assistere all'esibizione di cantanti come Kate Nash su quel palcoscenico scintillante, in un'atmosfera così intima, è stato impagabile; ho capito davvero come deve essere stato questo posto nel pieno del suo periodo d'oro. La mattina seguente, seduto al volante della potente Ferrari FF, mentre affrontavo ciò che rimaneva del traffico dell'ora di punta a Liverpool, i miei pensieri sono inevitabilmente diventati musica. Grazie all'impianto JBL della vettura, ho potuto collegare il mio iPhone e ascoltare i Fab Four nella mia FF. Nella campagna inglese, il piacere infinito della FF, la sua maneggevolezza e la sua potenza straordinaria si esprimono liberamente toccando semplicemente il paddle per raggiungere prestazioni ai massimi livelli (da 0 a 100 km/h in 3,7 secondi e velocità massima di 335 km/h). A fare da sfondo, un brano classico dei Beatles, perfettamente in armonia con le note armoniose del motore V12: dalla melodia di *Here, There And Everywhere*, mentre la FF procede tranquillamente a bassa velocità, fino all'urlo festoso di *I Feel Fine* e, naturalmente, di *Ticket To Ride*, mentre supera ogni inibizione ed esprime la sua potenza più autentica su un tratto libero.

La qualità del suono è realmente spettacolare; l'innovativo impianto audio JBL QuantumLogic Surround è dotato di 15 altoparlanti ad elevate prestazioni installati in diverse posizioni strategiche all'interno dell'abitacolo, che permettono di inondare la vettura di musica. La tecnologia separa i segnali stereo in canali singoli (voce, strumenti, ambiente, ecc…). Pensate a come in uno studio di registrazione vengono impiegati diversi canali per creare un sound globale: è quanto di più vicino alla riproduzione professionale si possa trovare. Il sistema infotelematico comprende Bluetooth (per collegare, appunto, l'iPhone) e lettore DVD.

Ispirandosi al lavoro degli ingegneri del suono JBL, la sonorità del motore della FF è stata regolata valorizzando alcune frequenze e intervenendo su alcuni componenti acustici. All'inizio dell'anno, il Direttore Tecnico Ferrari Roberto Fedeli ha spiegato perché la sonorità di un motore ha tanta importanza per l'azienda e per i suoi clienti: "Deve contraddistinguere la vettura e ogni elemento deve contribuire a comporre un effetto sonoro unico". Fedeli ha spiegato come la creazione della sonorità di questo motore abbia seguito un processo simile a quello della produzione di un disco. "I metodi che adottiamo sono gli stessi che i musicisti usano con un computer. Creiamo molti campioni e, a partire da essi, scegliamo i più adatti al tipo di vettura. Le parti che contribuiscono alla sonorità sono lo scarico, le prese d'aria, ossia l'aria che entra nel motore, e il motore stesso; questi tre elementi devono accordarsi perfettamente l'uno con l'altro. Come in un'orchestra con molti strumenti". Nel caso della Ferrari FF, la terza e la sesta armonia sono state valorizzate rispetto all'insieme attraverso un intervento sulla presa aria e un'attenta messa a punto dello scarico, creando una sonorità più avvolgente e ricca. Il risultato è simile a un album di musica classica rimasterizzata (*Rubber Soul*, ad esempio…). Un suono che pensi di conoscere alla perfezione ma che è ancora in grado di sorprendere; un suono totalmente nuovo. "Secondo me – aggiunge Fedeli – le vetture a otto cilindri, la 458 e la 458 Speciale, hanno una sonorità tra il rock e il blues, con una frequenza e una qualità del suono paragonabili a questi due generi. La California con il suo motore turbo a otto cilindri in posizione anteriore mi fa pensare alla musica pop". Naturalmente, anche i Beatles riescono a coniugare rock e blues,



pur essendo, allo stesso tempo, decisamente pop. Senza dimenticare i generi soul, music hall, country e western e praticamente ogni altro genere musicale. La FF condivide questa meravigliosa commistione di generi ma, come tutte le meraviglie a quattro ruote motrici, il motore rimane il principale protagonista. La sportività essenziale della FF potrebbe risultare in alcuni casi trascurata ma basta ascoltare la splendida definizione del rombo Ferrari, amplificato dai rivestimenti dei filtri che convogliano il suono nell'abitacolo, per capire che questo modello siede di diritto tra le creazioni più possenti della Casa di Maranello. E se mi chiedete qual è la mia canzone dei Beatles preferita oggi vi darò una risposta totalmente diversa rispetto a ieri. Chiedetemi qual è la mia Ferrari preferita oggi e sarà lo stesso (dai, fatelo: *If I Fell* e la 212 Inter Cabriolet). Se avessimo potuto fare la stessa domanda a John Lennon, Paul McCartney o Enzo Ferrari, la risposta sarebbe stata la stessa: la prossima ad essere creata. I capelli lunghi avrebbero potuto suscitare qualche commento ingeneroso, ma Enzo avrebbe senza dubbio capito e apprezzato l'arte dei musicisti e la loro dedizione verso la creazione del suono; l'attenzione al dettaglio e la sintesi di elementi diversi per creare qualcosa di completamente nuovo, per stabilire un nuovo standard irraggiungibile per gli altri. Proprio come una Ferrari. A metà degli anni Sessanta, le classi sociali più elevate cominciarono ad apprezzare il Cavallino Rampante per la sua capacità di coniugare lo stile e il design classico e l'innovazione. George Harrison fu proprietario di una 365 GTC (che potrebbe essere la mia Ferrari preferita domani), mentre la 330 GT del 1965 di John Lennon, la sua prima vettura in assoluto, completamente restaurata, è stata venduta all'asta lo scorso anno per £ 360.000. Altri artisti ne seguirono ben presto l'esempio, tra i quali l'appassionato ferrarista Eric Clapton. C'è una scena nel poco apprezzato film dei Beatles Let It Be in cui il gruppo lavora alla registrazione dell'album che prende il nome dalla canzone e, dopo un continuo battibecco, McCartney e Harrison stanno per venire alle mani. La replica pungente di Harrison a una critica di McCartney su un riff di chitarra ("Suonerò quello che vuoi tu o non suonerò affatto, se è questo che vuoi. Farò qualsiasi cosa per accontentarti") è tuttora un doloroso ricordo di quanto il processo creativo sia troppo spesso il frutto di una guerra di logoramento. Il gruppo si sciolse di lì a poco, amareggiato ed esausto, totalmente esaurito come la sua forza creativa. Anche in questo caso i dettagli sono stati determinanti. Qualcosa nelle dinamiche tra i quattro ragazzi non funzionava più e sarebbe stato impossibile ricrearle. Nel 1970, quando ormai tutto era finito, per quattro anni la produzione continuò in studio. Potrebbe essere considerato un periodo di poco interesse ma in realtà si tratta di una porzione importante della vita del gruppo. Viene da chiedersi come se la sarebbero cavata nell'epoca della registrazione digitale, fatta di mixer computerizzati, campionatori e software audio specializzati. Sicuramente avrebbero apprezzato la possibilità di sfruttare le ultime tecnologie per spostare il confine e stabilire nuovi standard impossibili da raggiungere. Può essere tracciato un parallelo con Ferrari nella misura in cui ingegneri e progettisti sono sempre in grado di sfruttare le tecnologia, che rimane sempre uno strumento per raggiungere un obiettivo. Proprio come Lennon e McCartney, che per creare canzoni in studio analizzavano ogni dettaglio, anche minimo, rilavorandoci continuamente, modificando e migliorando, per creare una sonorità perfetta. Lo stesso impegno per un assolo di chitarra come per un motore da 12 cilindri. Che cosa c'è di nuovo e cosa ci aspetta nel futuro è ormai un ritornello a Maranello. I Beatles approverebbero di sicuro.

C'è un posto

Perché Amburgo ha rappresentato un punto di riferimento tanto importante nella storia dei Beatles

Molti dei giovani agli inizi degli anni Sessanta avevano conosciuto i Beatles vedendoli esibire alla televisione oppure live come proposta all'interno di un tour organizzato. Quattro bei ragazzi, sorridenti nei loro eleganti abiti Pierre Cardin, preparati ad affrontare il successo da Brian Epstein. Solo un anno o due prima, il gruppo, coi suoi vestiti in pelle, muoveva i primi passi nel quartiere Reeperbahn di Amburgo, seguendo un impegnativo calendario di esibizioni in locali come il Kaiserkeller, il Top Ten e lo Star Club. Qui perfezionarono il repertorio, affinarono le proprie capacità, coltivarono il proprio talento artistico e svilupparono uno spirito ribelle che Epstein riuscì a domare con difficoltà nei primi anni del successo. Senza l'esperienza di Amburgo, i Beatles non sarebbero stati i Beatles che conosciamo e il mondo sarebbe stato un posto diverso ■

124→127

RICCHEZZA DI DETTAGLI

Il nuovo concept Genuine consente a chi possiede già una Ferrari di arricchirla degli ultimi accessori nati a Maranello

Testo di ***Joanne Marshall***
Fotografie di ***Steffen Yahn***

Ferrari è molto orgogliosa delle possibilità di personalizzazione pressoché infinite delle proprie vetture: infatti, ogni Ferrari che esce dalla Casa Madre è diversa dalle altre già in circolazione. E allora perché non dare quest'opportunità anche a chi possiede già una Ferrari, mettendo a disposizione i nuovi accessori e componenti introdotti su un determinato modello? Oppure consentire di dare il proprio tocco personale a chi è a caccia del modello usato Ferrari dei propri sogni? Negli ultimi anni, la gamma di accessori Ferrari Genuine è stata oggetto di continui sviluppi e ampliamenti. Oggi, il programma Ferrari Genuine comprende tutti gli accessori e i componenti disponibili per i modelli attualmente in produzione, oltre a un'ampia selezione di articoli esclusivi sviluppati appositamente per applicazioni post-vendita per tutti i modelli, fino alla F355. *The Official Ferrari Magazine* insieme alla principale rivista specializzata tedesca *Sport Auto*, ha fatto visita alla concessionaria di Alfred Gohm a Böblingen, per selezionare un usato garantito Ferrari Approved e per personalizzarlo con tutta una serie di optional. La scelta è ricaduta su una F430 F1 del 2007 con soli 18.000 km e nei classici colori Ferrari: carrozzeria Rosso Corsa e interni color Nero. La F430, dopo essere stata sottoposta a una rigorosa valutazione tecnica in 190 punti, è stata corredata dalla garanzia di 24 mesi del programma Approved.

Il passo successivo consisteva nella scelta della moltitudine di accessori disponibili per questo modello,che spaziano da componenti ultraleggeri per prestazioni al top fino a strumenti più pratici quali il sistema infotelematico di ultima generazione, in grado di aumentare la fruibilità della vettura e di amplificare l'esperienza al volante. Innanzitutto, sulla vettura sono stati montati i cerchi Challenge dotati di bulloni in titanio, per una riduzione totale del peso delle masse non sospese pari a 5 kg. Con lo stesso principio è stato adottato un portellone in fibra di carbonio per il motore posteriore che, oltre a pesare 7,4 kg in meno rispetto al componente originale in alluminio (in parte grazie al lunotto in policarbonato) è dotato anche di un nolder più pronunciato, simile a quello utilizzato sulla 430 Scuderia, che incrementa la deportanza posteriore di 20 kg a velocità massima. Fondamentale per l'esperienza al volante è risultata inoltre la scelta di dotare la nuova Ferrari Genuine del sistema di navigazione high-performance, che offre quanto di più moderno in termini di connettività e di entertainment. Questa stazione multimediale all-in-one è composta da un display a scomparsa con monitor touch-screen da 7" e ad alta definizione con sistema di navigazione integrato e servizio di aggiornamento mappe disponibile fino al 2022. Completamente compatibile con iPod, iPhone e i principali smartphone, è inoltre dotato di un modulo vivavoce Parrot Bluetooth®, oltre a un sistema di audio streaming. L'aggiunta di un'ulteriore dotazione, la telecamera per il parcheggio in retromarcia, consente di fare manovra in tutta serenità. Questo pacchetto altamente personalizzato è completato dagli elementi di design degli esterni, come la livrea sportiva in argento in contrasto, i coprimozzi rossi e i tappi coprivalvola esagonali. All'interno, rivestimenti in tessuto fibra di carbonio. Solo poche ore in officina, e la F430 era pronta per il suo giro di prova inaugurale. Alla consegna, il giornalista Frank Mühling è rimasto strabiliato dai cambiamenti effettuati: "Era da un po' che non guidavo più una F430 e avevo dimenticato il look e il sound fantastici di questa vettura. Non avevo idea che la Ferrari offrisse una gamma così completa di ricambi per automobili fuori produzione ormai da tempo. È come dare alle macchine una seconda vita". Per modelli come la F430, questa nuova vita è ulteriormente garantita grazie alla recente introduzione di un'estensione di garanzia che, per la prima volta nel mercato automobilistico, consente a tutti i proprietari di una Ferrari di dormire sonni tranquilli per 12 anni. La garanzia New Power Warranty di Ferrari non è solo la più flessibile del suo genere, ma anche la più completa. Alla scadenza dei





24 mesi della garanzia Approved, l'acquirente può stipulare la New Power Warranty, rinnovabile ogni 12 mesi, che copre non solo tutti principali elementi del gruppo motopropulsore, ma anche le componenti di: sistema elettronico, sospensioni, sterzo, impianto di raffreddamento, iniezione, nonché dell'impianto frenante e di condizionamento.Unite gli accessori dell'allestimento Genuine con i servizi post-vendita più completi attualmente disponibili sul mercato e forse oggi, più che mai, comprare un usato garantito Ferrari equivale quasi all'esperienza di comprare un modello appena uscito dalla fabbrica di Maranello ■

128→133

MOTORI INUTILI

L'artista svizzero Jean Tinguely sfida il mondo dell'arte con le sue ironiche sculture meccaniche. In questo numero, dedicato alla perfezione ingegneristica, vogliamo anche guardare le cose da una prospettiva nuova: il momento in cui la meccanica incontra la fantasia

Testo di ***Sophie Hastings***

Che cos'è esattamente un motore per Jean Tinguely? Perché vuole un'opera d'arte in movimento? Tinguely è uno degli scultori più radicali della metà del XX secolo e ha creato una sorprendente varietà di macchine cinetiche partendo da materiali di scarto e rottami in metallo. Non le voleva belle, ma che catturassero l'attenzione e al contempo fossero divertenti, ironiche, emozionanti, sincere, intenzionalmente imperfette e difficili da dimenticare. Ha prodotto enormi sculture di "smaterializzazione" composte da abiti, utensili da cucina e gambe di manichini con le calze che venivano appesi al soffitto e fatti ruotare a folle velocità da un motorino elettrico; macchine che creavano all'infinito disegni astratti; macchine che frantumavano bottiglie piene di birra; macchine che facevano muovere forme in 3D sulla tela in sequenze sempre diverse; macchine-fontana; macchine che prendono fuoco, sputano fumo, e, a volte, se tutto va per il verso giusto, si autodistruggono. La sua installazione più famosa, Homage To New York (1960), non riuscì a "suicidarsi" e dovette essere domata dai pompieri di New York. Il gigante di circa 8 metri prese fuoco esattamente 27 minuti dopo essere stato messo in moto, ma non si "autodistrusse".

Tinguely, tuttavia, la prese con filosofia: questa macchina rappresenta una situazione. "Homage To New York è stato un tentativo di liberarmi dalle cose materiali… Principalmente, non era l'idea di una macchina che si suicida ad affascinarmi, ma la libertà che si cela nel suo aspetto effimero, quel carattere effimero come la vita stessa. Era tutto l'opposto delle cattedrali, tutto l'opposto dei grattacieli che ci circondano, tutto l'opposto del concetto di museo, tutto l'opposto della pietrificazione in un'opera d'arte fissa".

Non erano solo le idee intransingenti della cultura pre-bellica ad opprimere Tinguely; era anche la nuova tecnologia, con la sua aura di perfezione e la sua potenziale onnipotenza. La sua moltitudine di ingranaggi e di meccanismi sconcertanti voleva mettere in discussione la nostra crescente accettazione di un ordine prestabilito, di un mondo meccanico. Le sue interpretazioni erano molto originali e questa originalità ebbe inizio già nell'infanzia e non fu solo il frutto dei dibattiti alla Kunstgewerbeschule art school di Basilea, dove scoprì il Bauhaus e il lavoro di artisti come Paul Klee e Kurt Schwitters.

Pontus Hultén, collezionista d'arte svedese, cita proprio Tinguely nell'introduzione al suo catalogo della mostra del 1989 al Centre Georges Pompidou: "Quando ero bambino, mi rifugiavo nei boschi intorno a Basilea per poter leggere senza essere disturbato. E lì iniziai a fare qualcosa di veramente bizzarro. Nel giro di qualche fine settimana, costruii diverse ruotine in legno e le attaccai l'una all'altra con ciò che trovavo. Nella mia testa, non pensavo che quella fosse 'arte'. Le fronde degli alberi ricreavano l'ambiente di una cattedrale e amplificavano il suono in maniera eccezionale. Ho costruito almeno due dozzine di questi aggeggi: ciascuno ruotava a una propria velocità, ciascuno aveva una propria irregolarità creata da una camma che fungeva da piccolo martello e batteva su diversi barattoli, alcuni arrugginiti, altri no, dando vita a diverse sonorità. Questa sequenza di tonalità e ritmi ricominciava ogni cinque o sei metri e il concerto continuava per circa 100 metri. Io mi immaginavo qualcuno che passeggiava da solo nel bosco e che sentiva questi suoni prima ancora di quelli della natura. Questa macchina è stata in funzione per una quindicina di giorni; era molto fragile, ma alcune delle ruote hanno continuato a funzionare per mesi". Inizialmente, Tinguely tentò di dedicarsi alla pittura, ma ebbe 'un blocco', così dichiarò nel 1982. Così, ritornò al suo primo amore e decise di sfruttare il movimento nelle proprie installazioni, influenzato tra gli altri da Kazmir Malevich, Wassily Kandinsky e Jean (Hans) Arp. "Era un modo di rifare un quadro e di renderlo infinito, creando nuove composizioni attraverso i movimenti meccanici e fisici che gli davo io". Ma il movimento era anche una risposta alle varie scuole di pensiero che avevano avuto una forte influenza su di lui e sugli artisti del suo periodo, in particolare il Dadaismo. Il desiderio di Tinguely di infondere alle proprie macchine una personalità, fatta di difetti e di apparente indecisione, prevedeva un processo laborioso di pre-programmazione per non far ripetere sempre la stessa sequenza per mesi o per anni. Questa era una risposta decisa all'era in cui viveva e al contempo ciò che ha reso la sua opera così vitale e così moderna.Lui stesso descrisse Chaos I (1974), una scultura motorizzata che si muoveva e che "recitava", esposta a Columbus (USA), come un'opera con "una personalità dissociata". In alcuni momenti funzionavano solo alcuni motori e la scultura era calma e gentile, mentre in altri si azionavano tutti i meccanismi e la macchina diventava rumorosa e caotica. Tuttavia, fu la sua serie di Meta-matic, macchine in grado di dipingere opere d'arte astratta tramite un braccio meccanico su cui erano montati gli strumenti da disegno, a portarlo alla ribalta internazionale: lo spettatore poteva scegliere i colori e gli strumenti per dipingere, diventando così partecipe dell'opera d'arte. Con questo, Tinguely intendeva mettere in discussione il culto dell'artista. Durante un'esposizione alla Iris Clert Gallery a Parigi fu indetto un concorso per il miglior disegno Meta-matic, con una giuria composta da Yves Klein, Arp e dal critico Pierre Restany, e furono presentati migliaia di disegni. Poco dopo, Tinguely venne invitato a tenere la sua prima mostra negli Stati Uniti, dove nel 1960 presentò cinque sculture Meta-matic alla Staempfli Gallery, New York, e nello stesso anno fondò il Nuovo realismo con Klein, Arp, Restany, Christo, Arman, Cesar e altri. I nuovi realisti dominarono la scena artistica parigina per i dieci anni a venire. Nel 1970, Tinguely festeggiò il decimo anniversario del "nouveau realisme" costruendo un fallo gigante di otto metri, che fece esplodere di fronte al duomo di Milano. Questa distruzione violenta e, se vogliamo, anche catartica di un simbolo patriarcale era al contempo espressione di gioia e di rabbia e può essere attribuita al matrimonio di Tinguely con l'artista femminista Niki de Saint Phalle, avvenuto nel 1961. De Saint Phalle era famosa perché sparava con la carabina su dei rilievi di gesso, facendo esplodere sacchetti di colore, e anche per le sue "Nanas", gigantesche sculture di voluttuosi archetipi femminili.

Entrambi questi artisti hanno influenzato le generazioni successive, ma c'è qualcosa che stride nelle macchine di Tinguely: i suoi motori con strani e dubbi poteri, che sembrano avere una crescente presa sulla nostra immaginazione. Jean Tinguely non era né un artista, né un tecnico. Era un poeta. Come spiegava proprio lui in un documentario degli anni '80 del Novecento: "Il concetto di arte è stato inventato 350 anni fa ed è stato utilizzato come raggiro. Sarebbe meglio definirla poesia, una parola più incisiva, che in origine significava vita. La parola arte è un oltraggio" ■

134→143

CHI, DOVE, QUANDO

In 5 continenti la passione Ferrari intorno al mondo

1 - Pubblico e privato

Nell'affollato Salone di Ginevra un angolo privato: lo stand Ferrari dove Modena Cars ha presentato ai propri clienti la neonata California T. E non solo.

2 - Anteprima in Italia

Un gruppo di clienti di Modena Cars non ha perso l'occasione di una foto davanti al grande cavallino del Museo di Maranello insieme al gruppo di clienti invitati per l'anteprima California T.

3 - Tempo inclemente a Zurigo

Tutto perfetto e ben organizzato per la presentazione di modelli e test drive a Zurigo, ma il tempo ci ha

messo la coda e la pioggia ha tolto divertimento all'opportunità di guida. Malgrado ciò, con precisione svizzera, ben 800 ospiti non sono certo rimasti delusi.

4 - Kessel al Paul Ricard

Inizio di stagione in terra di Francia per l'efficientissimo team Kessel, con 200 ospiti al Circuito Paul Ricard, in Provenza. E non solo per le auto da pista, visto che le Gt stradali non si sono risparmiate nella giornata.

5 - Via dal freddo inverno

Ha organizzato il trasporto delle Ferrari via nave, fino ad Abu Dhabi, Modena Cars di Ginevra, dando l'opportunità di un'esperienza molto piacevole ad un nutrito gruppo di clienti. La pista certamente, ma anche esperienza di guida sulle dune, coi 4x4, e sulle strade degli Emirati dove il sole non manca mai.

6 - Ma che bella squadra!

All'ottantaquattresimo Salone di Ginevra il team Ferrari dedicato allo stand si è presentato agguerrito e perfettamente organizzato. Un lavoro durissimo per quasi due settimane dove tutto deve funzionare alla perfezione. A facilitare le cose, tante casse di Veuve Cliquot per gli ospiti.

7 - Turbo a Sion

Non si vede ma c'è la California T dietro al folto gruppo di clienti Ferrari, invitati all'anteprima per il nuovo modello organizzato da Garage Zenith. Bello il posto, bella la macchina e belli gli ospiti. Tra loro, anche alcuni amici di Hublot.

8 - Scuderia Ferrari Club crescono

Dopo un triennio di successo e di crescita del numero di club e di soci, il presidente Massimo Rivola, il Direttore Sportivo del team di Formula 1, è stato confermato per un nuovo triennio. All'assemblea dei soci, avvenuta a Maranello nella sala riunioni di Ferrari, gli onori di casa sono stati fatti dal coordinatore Mauro Apicella.

9 - Tra One-Off e Tailor-Made

C'erano anche due One-off, le Ferrari costruite su misura per i clienti, e la prima vettura costruita per il Giappone sul programma Tailor-made, all'evento organizzato vicino all'Imperial Palace di Tokyo. Qualcosa come 500 clienti intervenuti ed un grande successo per il secondo appuntamento "Esperienza Ferrari in Tokyo" organizzato nella capitale.

10 - Veloci e assistiti

Il team di assistenza di Cornes Shiba è stato vicino ai clienti che hanno pilotato le loro Ferrari sul magico circuito di Fuji sotto il vulcano innevato che si stagliava sul cielo azzurro. Una tradizione che si ripete ma che rinnova ogni volta tutto l'entusiasmo Ferrari.

11 - Da oggi Yokohama diventa Nicole Competizione

La celebre città giapponese ha visto l'inaugurazione della nuova dealership animata da Nico Roehreke. Un centinaio gli ospiti all'inaugurazione, tutti clienti, che hanno anche scoperto la 458 Speciale. Un regalo in più dedicato all'occasione.

12 - Tradizione Giapponese

Il più vecchio tra i dealer di Tokyo, Cornes Shiba, ha organizzato uno dei suoi rinomati tour dedicati ai propri clienti. Tempo perfetto – bravi anche in questo - e via insieme dalle Torri di Tokyo fino ad un bel ristorante con vista sull'oceano.

13 - A Nagoya il Best dealer 2013

È andato a Cornes Motors Ferrari Nagoya il riconoscimento di Best dealer of the year 2013. Ferrari Japan ha così premiato per il terzo anno i suoi dealer con riconoscimenti anche in numerose altre attività. La competizione fa parte del DNA Ferrari!

14 - European Version, stile giapponese

Approfittando della bellezza delle strade che costeggiano il mare nella sua regione, European Version, dealer ufficiale nell'area di Fukuoka Kyushu ha organizzato un rally per un gruppo di entusiasti clienti. Entusiasti anche i tanti che hanno potuto vedere il gruppo di Ferrari in azione.

15 - 90 giornalisti da KMF

Un successo pieno a Seoul, in Corea, per la presentazione della 458 Speciale organizzata da KMF. L'evento, che ha avuto luogo nella grande sala da ballo del Grand Hyatt, oltre ai giornalisti di ben 68 testate ha raccolto anche un grande numero di clienti e prospect.

16 - Rally per i FOC in Corea

Un bell'evento il rally organizzato dall'Owners Club Korea su un percorso tra Seoul e la provincia di Gangwon. Un vero spettacolo che si aggiunge alla soddisfazione di pensare che la Ferrari, fino a pochi anni fa, non era neppure rappresentata in quel paese.

17 - L'anno del Cavallo

Prendendo spunto dal festeggiamento del nuovo anno cinese dedicato al cavallo, Citra Langgeng Otomotif, distributore ufficiale Ferrari per l'Indonesia, ha presentato la nuova 458 Speciale in un ambiente dalla forte impronta cinese. Idea giusta, visto che il Cavallo sarà al centro delle celebrazioni ed è un ottimo parente di quello rampante, di Maranello.

18 - Pr1ma a Singapore

La raffinata collezione dei prodotti a simbolo Pr1ma – si, scritto così, con un 1 la posto della i per ricordare il primo Annuario di Ferrari, di fatto il capostipite di questo magazine – è stata presentata con questa bella vetrina al Ferrari Store dello shopping mall di Marina Bay Sand di Singapore. Gli stessi selezionati capi sono disponibili anche a Maranello e Macao.

19 - La Malesia battezza il Challenge 2014

Il Ferrari Challenge 2014 della serie Asia Pacific è iniziato sul circuito di Sepang col successo di Max Blancardi, David Tjiptobiantoro e Philippe Prette a coronamento di un Ferrari Days pieno di eventi ed entusiasmo. La parata di 160 Ferrari in pista ha completato la bella giornata.

20 - Personalità e media

Quale miglior vetrina del Ferrari Racing Days a Sepang per presentare la nuova 458 Speciale? A fare gli onori di casa insieme a Giuseppe Cattaneo, Head di Ferrari Far East, Datuk Maruan Mohd Said, Senior Vice President, Corporate Strategic Investment Division, NAZA World, Wan Ahmad, General Manager, NAZA Italia e David Hector, Senior Manager Sales, NAZA Italia. Tra i tanti presenti, ben 87 giornalisti professionisti.

21 - Il nome magico di Goodwood

Ci sono posti che bastano per fare il successo di un evento. Il Goodwood road racing club lo sa bene. Una serata in tema italiano, anche nei cibi, le auto giuste e tante parole ha avuto anche il quantitativo di champagne necessario. Questa è atmosfera!

22- Sole e spider

Due giorni a Maranello e sulle strade della collina, oltre che in pista a Fiorano, per un bel gruppo di clienti inglesi. Obiettivo: 458 Spider nel tempo giusto per prepararsi alla bella stagione. Immancabile la foto di fronte alla casa rossa, l'ultimo ufficio di Enzo Ferrari.

23 - Con gli auguri del Presidente

Il nuovo e bellissimo show room Lancaster Colchester in Essex ha meritato i complimenti di Luca di Montezemolo. L'evento di inaugurazione, tra vini e sapori italiani, ha dato il via alla nuova struttura destinata al successo.

24 - Ottima salute e via dietro la Dino

Hanno avuto prima di tutto un bel check-up delle loro Ferrari i membri del Wessex Ferrari Owners Club che hanno partecipato all'evento organizzato a Swindon, da Dick Lovett nel suo bellissimo garage. Poi tutti dietro ad una bella Dino rossa per un rally nell'affascinante Wiltsire.

25 - La bellezza del motore

A Stoccolma i tanti intervenuti alla presentazione fatta da Autoropa della 458 Speciale, hanno voluto ammirare il magico V8 dell'ultima supersportiva di Maranello. La festa proseguirà quando, sulla strada, si riconosceranno le belle righe blu sui cofani rossi del nuovo modello.

26 - Un evento dal giusto stile

Avvalendosi della competenza e della professionalità di Fredrik Huldt, noto giornalista e presentatore Tv che aveva guidato la 458 Speciale a Fiorano, Autoropa ha organizzato a Malmo un evento molto coinvolgente per il pubblico. È utile, in questi casi, che la conversazione approfondisca punti di interesse e risponda a domande e curiosità. Un buon successo.

27- La F12 brilla di nuovo

Il 24 marzo i redattori di Robb Report e una giuria ospite hanno eletto la Ferrari F12berlinetta loro Auto dell'Anno 2014 con una "decisione plebiscitaria senza precedenti." Il premio viene assegnato all'auto la cui "eccellenza tecnica, il design e le prestazioni hanno conquistato la giuria di Robb Report." Questo premio si aggiunge al già ricco elenco di riconoscimenti internazionali dell'ultima V12 di Maranello.

28 - Daytona : vittoria per il 60° anniversario

Il coach del Ferrari Challenge North America e istruttore del Corso Pilota Jeff Segal posa davanti alla sua 458 GTD Italia dopo una straordinaria prova alla 24 Ore di Daytona. La vittoria del team è stata la prima per la Ferrari da quando il Coach del Challenge Didier Theys si è aggiudicato la gara nel 1998 e ha segnato il 10° trionfo per il Cavallino rampante sul circuito più famoso del Nord America.

29 - Un inizio stagione da brivido

Il Ferrari Challenge è tornato alla formidabile sfida della Daytona International Speedway per l'inizio della stagione 2014. Una folla da record si è assiepata per godersi lo spettacolo e il suono di 33 auto 458 Challenge che si affrontavano sul cir-

cuito. Scott Tucker e John Becker hanno trionfato nella Corsa 1 nelle classi Trofeo Pirelli e Coppa Shell, e Damon Ockey e Chris Rudd si sono classificati al primo posto nelle classi Trofeo Pirelli e Coppa Shell nella Corsa 2.

30 - Un anno di festeggiamenti

La splendida 250 GTO Serie II del 1964 (telaio 5571GT) si riposa presso la Ferrari Hospitality della Daytona International Speedway – luogo, cinquant'anni fa, della sua prima vittoria con Phil Hill e Pedro Rodriguez. La Ferrari North America continuerà a celebrare questi straordinari esemplari dei 60 anni di tradizione sportiva, design e innovazione che hanno consolidato la passione per il cavallino rampante in Nord America.

31 - Dentro alle 12 Ore

Il tracciato ad alta velocità e la superficie sconnessa e accidentata del circuito sono valsi a Sebring la fama di ospitare corse intense, ruota a ruota, di livello mondiale. Quest'anno i Ferraristi hanno usufruito di briefing tecnici sulla 458 GTD Italia e la 458 GTLM e di un accesso esclusivo al pit Ferrari durante la 12 ore.

32 - Distinguersi tra la folla

Il Concours d'Elegance di Amelia Island è diventato rapidamente il concorso principale della East Coast degli Stati Uniti; con un parco auto secondo solo a Pebble in termini di qualità e rarità. L'atmosfera era elettrica e i produttori sono accorsi in massa all'evento 2014 per esibire le loro creazioni. Nel tipico stile Ferrari, il cavallino rampante si è distinto tra la folla presentando due dei suoi programmi più esclusivi, Ferrari Classiche e Ferrari Tailor-Made.

33 - Tradizione belga

La Ferrari ha avuto un grande supporto di passione dal Belgio fin dai suoi primi anni. Le vetture gialle dell'Equipe Nationalle Belge e dell'Ecurie Francorchamp hanno scritto grandi pagine di storia. Una storia che si ripete con l'evento del Dealer belga Monza che ha organizzato interessanti test drive per i modelli V12 FF e F12berlinetta.

34 - Un bello schieramento

Quale occasione migliore, in occasione della presentazione della 458 Speciale, di portare in pista i clienti più appassionati? Il dealer belga Monza lo ha fatto con il lusinghiero risultato di numerosi ordini scaturiti da un confronto diretto che ha dimostrato quanto la Speciale sia…speciale!

35 - Destinazione Fiorano

La pista di Fiorano ha qualcosa di speciale: è quella dove tutti i piloti Ferrari guidano sia vetture da corsa che da strada. Speciale anche per il gruppo di clienti di Ferrari South West Europe che hanno guidato F12berlinetta e la 458 Spider. Un ricordo indelebile.

36 - FF a Courchevel

Scuderia Monte-Carlo, il dealer del Principato, ha organizzato una tre giorni sulla neve con molte occasioni di divertimento: guida della FF sulla neve, guida all'aeroporto con F12berlinetta e 458 Speciale, sci e qualche buon bicchiere di Champagne Veuve Cliquot. 50 ospiti, tutti molto soddisfatti dell'esperienza.

37 - Tartufo Speciale

L'eccellenza è eccellenza e il dealer Cars Gallery Barcelona, lo sa. Ha infatti organizzato un rally per far conoscere la nuova 458 Speciale. Destinazione Ainsa dove si teneva la fiera dei tartufi. Decisamente un buon programma.

38 - Bravo Eberlein

Sono passati trent'anni dalla presentazione di quell'icona dell'opulenza degli anni '80 che si chiamava Testarossa. Con la sua inconfondibile fiancata e la grinta delle GT da pista, la Testarossa è stata messa al centro del grande stand che Eberlein Automobile GmbH ha allestito per Ferrari Classiche alla Techno Classic di Essen. Buona idea per i collezionisti: con pochi soldi si può portare a casa un'auto destinata a passare alla storia.

39 - California T a Francoforte

Ben 400 ospiti hanno festeggiato l'arrivo dell'ultimo modello di Maranello, la California T. La cerimonia di unvealing ha dato il via ad una bella serata di musica e buon cibo. L'evento si è svolto nel cuore di Francoforte, alla presenza di Francesco Bianchi, il responsabile del mercato Europe Middle East and Africa.

40 - Smart boys only

Un bell'insegnamento dalla Russia: organizzare un evento per le famiglie dei Ferraristi, capace di interessare ragazzi ed adulti. Lo dicono i numeri: i 100 ospiti previsti sono quasi raddoppiati e, in più, sono arrivati ben 35 ragazzini molto interessati. Risultato eccellente anche per la 458 Speciale, presentata nell'occasione, che ha sedotto molti… bambini-adulti!

41 - Bella gente, belle macchine

Al posto giusto nel momento giusto, l'evento organizzato da Mercury in occasione dello Tsum Fashion Show di Mosca. Altissimo il livello dei presenti e molto gradito l'incontro, dopo le sfilate, al cocktail Ferrari organizzato in un pavillon realizzato sul tetto dell'edificio. Presenti due 458 Spider e, in una saletta chiusa riservata ai clienti Ferrari, la nuovissima California T. Successo a pieno campo.

42 - Regalo di compleanno

Al compimento del nono anno di presenza nella affascinante Chengdu, Ferrari ha aperto un nuovo impianto capace di dare risposta ai tanti clienti appassionati della regione. Non solo showroom, ma anche officina assistenza e ricambi originali per gli abitanti di quella che è stata riconosciuta come la città cinese più vivibile.

43 - Realtà che inorgoglisce

Incrocia la grande realtà di oggi con una importante storia la città di Chongqing, e non poteva mancare una struttura Ferrari degna di questa località, pronta a sostituire la dealership aperta nel 2006. Mille metri quadrati che fanno tesoro dell'esperienza delle persone alla quale si affianca, ora, una officina perfettamente attrezzata e tutte le facilities necessarie per una clientela di primo livello.

44 - Ice service

Harbin, la più popolosa delle città della Cina del Nord, è nota come Ice City per il suo turismo invernale. Qui ha aperto un impianto di tutto rispetto per i colori Ferrari: 5500 metri quadrati tra showroom e assistenza tecnica e commerciale. Gestita da Prestige Group, la dealership si trova sulla strada dell'aeroporto proprio dove sono presenti i principali marchi automobilistici.

45 - Bravo Shen Yang, dealer dell'anno

Il meeting annuale dell'organizzazione Ferrari della Grande Cina, si è tenuto a Macao. Tra bilanci ed obiettivi, c'è stato il momento dei premi che ha dato alla concessionaria di Shen Yang l'ambito riconoscimento.

46 - Sognando la Tasmania

Ci sono paesi che restano un sogno per quasi tutti. La Tasmania, bellissima e verde, è tra questi e lo hanno potuto vedere i fortunati partecipanti al raid organizzato da Ferrari Australasia. Due giorni di guida con una notte in un luogo magico: il Saffire Freycinet resort.

47 - Nuovo importatore, nuovo modello

Benvenuto a Scuderia Lebanon, il nuovo importatore del magico paese mediterraneo. L'inizio dell'attività al Beirut International Exhibition & Leisure Center dove reginetta della serata è stata la 458 Speciale.

48 - Team work

L'annuale meeting degli importatori dell'area Middle East and Africa si è tenuto negli Emirati Arabi Uniti. Un lavoro utile per migliorare i servizi alla clientela e raccogliere le esperienze positive di ciascuno.

49 - Fiammata di passione

Con Marc Gené al volante di una Formula 1 che girava su un percorso ricavato attorno al famoso FNB Stadium di Johannesburg, Viglietti Motors, Shell e Sefac hanno sottolineato l'importanza del lancio del nuovo shell V Power Nitro+. Un evento capace di dare un'emozione unica, quella che solo Ferrari sa offrire.

50 - F12 in banchina

Ferrari Middle East e Art Marine hanno organizzato un evento congiunto con al centro la F12berlinetta e la nuova barca da 68 piedi, Riva Ego Super. Una bella compagnia, contando, insieme alle due protagoniste, anche i tanti ospiti.

5 1- Dall'Oman a Dubai

Per pilotare le loro Ferrari in pista sono arrivati dall'Oman all'autodromo di Dubai. Qui, col supporto tecnico e sportivo dei piloti arrivati dall'Italia appartenenti al programma pilota Ferrari, si sono svolte le sessioni di prova con soddisfazione e sicurezza.

52 - Piloti mattinieri

Appuntamento per guida ed un ricco breakfast, organizzato da Viglietti Motors in Sud Africa, a Durban. Sulla strada tutti insieme per far sentire il rombo delle loro Ferrari.

53 - Ospiti dell'Ambasciatore

Fast Auto Technic, importatore Ferrari in Arabia Saudita, ha organizzato un raffinato evento di presentazione della 458 Speciale. Il luogo, prestigioso e simbolico, l'Ambasciata italiana di Riyadh.

54 - Tra giornalisti e clienti

Era troppa la curiosità di scoprire la nuova, attesissima 458 Speciale, in Qatar per tenere separati i media dai clienti. Così Alfardan Sports Motor ha messo tutti insieme in una serata davvero "speciale".

55 - Una presentazione per grandi e piccoli

Per il lancio della 458 Speciale Al-Zayani Automotives ha organizzato una giornata sulla pista di SIRBB, in Kuwait. Col supporto degli specialisti italiani di


One horse, 10,000 units of horsepower

Pilota Ferrari, adulti e ragazzi hanno potuto provare tutti i modelli della gamma Ferrari. L'unveiling della 458 ha avuto luogo alla presenza dell'Ambasciatore italiano Fabrizio Nicoletti.

56 - Risvegliando Kyalami

Il bellissimo circuito sudafricano che fu usato per anni nel Campionato del Mondo, si è risvegliato grazie alla sessione di test fatta da 30 Ferrari, coi loro proprietari assistiti da Pilota Ferrari. Organizzazione magistrale di Ferrari Middle East.

57 - Solo per i Media

Per la California T, Ferrari Middle East and Africa ha organizzato, negli Emirati, una presentazione speciale. Ben sessanta tra TV, fotografi e giornalisti sono accorsi a scoprire un modello che ha successo fin dalla sua prima apparizione alla fine degli anni '50.

58 - Emirates Palace per lei

Per la presentazione della California T il luogo giusto, negli Emirati, poteva essere solo uno: il magico e dorato Emirate Palace di Abu Dhabi. Un evento davvero di gran classe, come la protagonista adatta ad ogni circostanza.

59 - Arte e California

Un abbinamento perfetto tra Ferrari e Dubai Culture all'International Dubai Financial center, dove si è inaugurata la Dubai art season. Perfetto l'incontro tra l'eleganza del nuovo modello California T e lo spettacolare sfondo artistico.

60 - Motori e finanza

Hanno esposto modelli e marche prestigiose attorno al Dubai International Financial Center, trasformato in una sorta di motor show dove era anche possibile organizzare test drive. La Ferrari era presente al massimo livello con F12berlinetta, California T e 458 Speciale. Non servono commenti.

61 - In pista col campione

C'erano Fisichella e gli specialisti di Pilota Ferrari alla giornata in pista organizzata per i clienti del Qatar sul Losail International Circuit dall'importatore Alfardan Sports Motors. Giri tanti e veloci, un vero divertimento.

62 - Motor show da primato

Due auto da primato al Qatar Motor show: la 458 Spider, prima decapottabile a motore centrale al mondo con tetto rigido e la FF, col suo sistema rivoluzionario di doppia trazione col supporto di un doppio cambio di velocità. Lo stand, molto ammirato, realizzato da Alfardan Sports Motors ■

144

UN CAVALLO DIECIMILA CAVALLI

Saranno ben più di diecimila i cavalli dei motori che saranno esposti nella mostra permanente dedicata ai motori Ferrari allestita nella casa dove Enzo nacque. Ben di più del singolo cavallo che usava il mio bisnonno per andare in città!

Testo di ***Antonio Ghini***

Il mio bisnonno una volta alla settimana si recava dalla sua casa di campagna in città, a cavallo. Non lo faceva per essere originale, ma semplicemente perché quello era il suo abituale mezzo di trasporto. Ed era fortunato: i suoi contadini nascevano e morivano nelle loro terre spesso allontanandosi solo due o tre volte nella vita per viaggi che sembravano lunghi e che, invece, erano dell'ordine di alcuni giorni di cammino. D'altra parte la vita della terra non consentiva che ci si allontanasse da animali da nutrire, mungere e badare né da colture bisognose di attenzioni e cura. Parliamo di poco più di un secolo fa, niente! È vero, era arrivato il treno che, per ciò di cui era capace, faceva ancora più effetto di quanto abbiano fatto su di noi le astronavi. Ma era ancora un mezzo che toccava poche località e da quelle parti non passava.

Osservavo recentemente l'officina della Casa Natale di Enzo Ferrari, a Modena, dove è stato realizzato il magico museo dei motori Ferrari. Qui suo padre lavorava coi suoi operai per le neonate ferrovie. La costruzione, fatta con la sapienza del passato era ampia ed alta, una grande capriata in legno e il resto interamente vuoto. Da una parte e dall'altra, esposta a levante ed a ponente, una serie di finestre disposte su due livelli che illuminano perfettamente l'interno. Perché così tante? Semplicemente perché in quegli anni non c'era ancora la luce elettrica e per lavorare si usava il ciclo del sole e la luce offerta dalla natura. Ecco, eravamo così e se i treni hanno favorito il progresso come tutto ciò che derivò dal vapore, solo nel secolo scorso ci siamo affrancati da una stanzialità che veniva, purtroppo, spesso interrotta da chiamate alle armi, per scoprire la gioia dell'indipendenza data dalla mobilità individuale. Il motore a scoppio, quello che ancora oggi usiamo con molte migliorie, ma sostanzialmente identico ad allora, è stato il perno del progresso che ci ha portati fino ad oggi. Anzi, che ci sta portando ancora ad un oggi che non è arrivato per tutti nello stesso momento: le Ford T degli americani degli Anni '20 sono state le 500, le 4 e le 2 Cavalli francesi, i Maggiolini e le Mini dell'Europa del dopoguerra e sono la Nano e altri modelli a grande diffusione di grandi nazioni, come la stessa Cina, che sono arrivate alla motorizzazione di massa ben dopo.

E così torniamo al cavallo del mio bisnonno. Se ai suoi tempi tutti avessero avuto il cavallo, la circolazione sarebbe stata impossibile, l'inquinamento dato dai suoi escrementi lasciati sulle strade, insostenibile, il fabbisogno di biada, difficilmente gestibile. Ai tempi della Regina Vittoria, quando Sherlock Holmes e Watson correvano in carrozza sul luogo di un misfatto, Londra era la città più inquinata e pericolosa al mondo. Attraversare la strada, tra ciò che c'era in terra ed il traffico di carrozze, rappresentava un'autentica scommessa.

L'arrivo dell'automobile ha cambiato le regole, prima si è migliorato, poi si è rischiato il collasso. Oggi si lavora per trovare soluzioni che evitino di trovarsi in città o paesi popolati da tante automobili quanto sarebbero stati i cavalli se tutti li avessero avuti.

I motori di domani, quelli che sta sperimentando la Formula 1, vanno nella direzione giusta. Ci sono state molte polemiche sul loro rumore e sulla loro complessità. Normale. Tutti i cambiamenti fanno discutere. Ma una cosa è certa, la grande conquista rappresentata dall'automobile non può essere messa a rischio per eccesso di ingordigia o per una indiscriminata diffusione di mezzi che finirebbero col causare l'effetto dei troppi cavalli se le persone avessero potuto facilmente averli.

Il futuro dell'automobile è ormai chiaro: sempre più rispettose del mondo che ci ospita, sempre più sicure e sempre più diverse. Tante, per muoversi e per lavorare. Altre, poche, per il piacere ed il divertimento. Ferrari, non c'è dubbio, ha la vocazione di continuare ad essere leader di questa magica categoria ■



THE OFFICIAL FERRARI MAGAZINE

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 diffuso 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.

L'ABBONAMENTO

L'abbonamento costa 250 Euro e può essere sottoscritto attraverso il sito ferrarimagazine.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* (ferrarimagazine.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.



ANNUARIO 2014



25
THE OFFICIAL *FERRARI MAGAZINE*

16→17

董事长致辞

有一件事我非常笃定，那就是每台法拉利发动机都具有令其与众不同的三个特质。其一，仿佛连绵不绝的动力供应，其二，源于F1比赛持续研发、便于转化应用至公路车型的技术进步，最后就是从未改变的迷人声效，就连世界上最杰出的交响乐演奏家也连连称道，表示没有交响乐能与法拉利全速的轰鸣乐曲相提并论。

为了证明这些发动机对我们的重要性，即便我们始终展望未来，也不忘在恩佐•法拉利出生之地、位于摩德纳的住所举办了一场展览。法拉利发动机博物馆将展示广大马拉内罗工程师从公司创立之初至今日走上的非凡旅程。

法拉利董事长

卢卡•迪•蒙特泽莫罗

8

马到为何功成

今年是中国农历马年。与以往每年一样，法拉利庆祝品牌与中国的深厚渊源。

千百年来，中国能够始终保有迷人魅力，一则因为重视符号和象征的巧妙运用，二则对因为对这种符号和象征文化意义的重视，还有就是代代相传的悠久传统。按照中国旧历传统，每年都要庆祝一个动物生肖，从中可见这种象征符号在中国历史上的重要性。今年是中国农历马年。在中国古代，马被视为最快的交通工具，也象征着成功。毫无疑问，马也是世界上最具价值的品牌—法拉利的象征标志。因此，要将中国悠久的历史和辉煌的法拉利彼此联系，马年是最好的时机。2014年，法拉利安排的活动日程以骏马图案为中心，意在将中国玉玺和法拉利加以结合。传统和现代因为相同的目标而两相结合：成功抵达目的地。在法拉利年鉴中，我们将展示装点生肖马图案的量产和定制车型，并附以丰富的图片，展示看似多样的文化如何在象征着实用和进步的骏马符号下相生相融。

主厨拿手菜

摩德纳Osteria Francescana餐厅主厨Massimo Bottura荣获素有烹饪诺贝尔奖之称的“白色指南全球烹饪大奖”，进一步证实了这位土生土长的摩德纳人如今确实已跻身国际餐饮界顶级大厨之列。Francescana为米其林三星级餐厅，在（英国餐饮杂志《Restaurant Magazine》年度评选的）全球50家最佳餐厅排行榜上位居第三。白色指南大奖由瑞典同名杂志颁发，称其“不断重新创造全球最迷人的菜式并提升至全球高度。不断对话丰富而恪守陈规的传统，形成了一种令人着迷的饮食艺术。”Bottura的烹饪才能一则源于他的生活方式和对家乡的热爱，还有就是与故土传统的紧密联系。餐厅每日营业之前，这位名厨偶尔也会突发奇想，和手下员工在摩德纳老城的卵石街道上踢上半小时的足球。这时的他们完完全全自然流露，这就是团队精神，身为意大利人的重要品质之一。庆典晚会颁奖后在斯德哥尔摩法拉利经销商处举行，名厨Bottura烹制了数道拿手好菜。

西西里巡游赛

这一独家年度盛事于今年六月再度起航

作为专为法拉利客户准备的传统拉力赛，法拉利巡游赛将于今年6月18日至22日再度开赛。2012年，赛程跨越跃马历史，2013年则拉开托斯卡纳之旅，今年活动将携80位参赛者移师西西里，全程路况多种多样，其中还有一段通往埃特拉火山山顶的赛程。巡游赛总部设在大希腊地区首府锡拉库扎，坐拥无数宏伟壮观的纪念碑，其中包括著名的希腊大剧院。更多信息，请访问cavalcade.it。


Two Ferrari museums – and the many reasons to visit them


A couple of questions

信息娱乐技术

法拉利FF现可采用CARPLAY

苹果公司的CarPlay信息娱乐系统是今年日内瓦国际车展的一大引人之处，法拉利FF上加以采用，是全球首度应用这一新概念的车款。法拉利客户可在车内使用iPhone打电话、使用地图、听音乐和查看消息，既可通过语音控制操作，也可使用中央触屏显示器。CarPlay的图标、功能和应用程序下载简便，直观明了，能让所有iPhone用户迅速了解。该系统令信息娱乐的使用更智能、更安全、更有乐趣。■

10

两家法拉利博物馆的参观亮点

位于摩德纳的恩佐•法拉利博物馆不仅展出了法拉利全部历史车型，同时还准备了一段新视频，记录了这位法拉利创始人的传奇一生。位于马拉内罗的法拉利博物馆目前开设主题为加利福尼亚和法拉利美国发展的新展，不可错过，值得前往一观。两家博物馆每天对外开放

加州梦想：马拉内罗法拉利博物馆不可错过的展览。

法拉利与加利福尼亚之间的紧密联系可追溯至1957年，其时Sergio Scaglietti完成首辆与加利福尼亚同名的250 Spider车型的设计，从此再未中断。毫无疑问，从这辆神奇车型的诞生到2008年初次亮相、大获成功的California车型，时隔半个世纪之后，这份横跨大西洋的关系变得益发紧密。加利福尼亚一直都是法拉利在美国最强劲最热情的市场，其中原因众多，这次在位于马拉内罗的法拉利博物馆的新展览中均有突显。

洛杉矶魅力四射的罗迪欧大道和比弗利山，星光璀璨的奥斯卡和好莱坞，蒙特雷和卵石滩举行的优雅车展，硅谷Laguna Seca赛道的各项赛事：因为这些，美国加州成为一片神奇的汽车王国，从那些集尊贵、优美、技术和历史于一身的汽车角度而言更是如此。

在这座博物馆参观“加州梦想”展览，让人有一种身临其境的感觉。除了阿尔贝托•阿斯卡利驾驶征战印第安纳波利斯大奖赛的赛车，这里还展出了许多独特的赛车，例如712 Can Am和一辆上世纪80年代的Indy赛车，后者之后经过改装成为了一辆阿尔法•罗密欧赛车，参加美国境内的卡丁车比赛。此外，展览还展出杜卡迪和雅马哈大奖赛摩托车，它们见证了瓦伦蒂诺•罗西 (Valentino Rossi) 和凯西•斯通纳 (Casey Stoner) 在Laguna Seca赛道令人头晕目眩的螺旋弯道上的史诗对决。其中一间是洛杉矶展厅，旨在向这座魅力四射、冲浪运动盛行的城市致敬，展出了Scaglietti操刀设计的California车型，包括California T和275 GTB/4 NART Spider等众多稀有车型，其中后者仅生产10辆。相邻的好莱坞展区，展出了众多意大利裔奥斯卡获奖者和法拉利车参演的影片。此次展览另设专厅展示卵石湾优雅车展，后者如今已完全变为一座高尔夫球场，为了纪念这一车展，车展在Hotel Lodge酒店的草地举行，参展车辆的摆设陈列与卵石湾车展非常相似。展出车型迷人无比，包括一些享誉世界的Superamerica车型和一辆罕有的250 GT California Spider “Passo Corto”，一辆由乐于创新的加利福尼亚设计师Tom Meade操刀、以250 GT底盘改装而来的Thomassima III，以及一辆令人赞叹的Testa D'Oro，由瑞士设计师Luigi Colani设计，以Testarossa底盘为基础改装而来。最后一间展厅以技术和硅谷为中心（当然，博物馆的F1永久展区依然对外开放），精选展示了一些法拉利的技术创新，展示方法着实出人意料。展品中包括备受喜爱的LaFerrari。欢迎游客在博物馆拍摄展品并合影留念，然后#Museoferrari（法拉利博物馆）发布图片。这次展览逼真再现了美国加州的独特氛围，毫无疑问，别人要是看到这些照片，肯定以为真是在加州拍摄的。

摩德纳：恩佐•法拉利与其发动机及玛莎拉蒂百年历史。

恩佐•法拉利博物馆不仅是博物馆，更是一个时光机，游客每隔半小时就能观看一部精彩影片。博物馆内安装19台投影仪，将影片投射到一张150米的巨幅荧幕，投射到天花板和墙上。从孩提时代爱上赛车到长大后成为一名勇敢的赛车手，再到担任法拉利车队经理，打造闻名世界的起策划制造商，影片呈现了恩佐•法拉利一生的精彩故事。法拉利素以闻名的发动机则在与博物馆相邻、恩佐出生的住所内展出。今年7月至12月，为了庆祝玛莎拉蒂一百周年，此地还将举办一场展览。这座博物馆是对摩德纳在汽车运动历史上所发挥的巨大作用的称颂。

两家博物馆均有班车接送，便于到达。如需优惠购票，可访问museiferrari.com。■

14

问答数则

法拉利发动机闻名世界，在采用涡轮技术后有何改变？

我们就此询问法拉利首席执行官兼法拉利技术灵魂人物的费立萨。

一般来说，涡轮增压技术用于提升普通量产发动机的功率。通过结合这种技术，涡轮增压发动机提供优秀的性能，兼具油耗和排放两方面的优势。在马拉内罗，我们自认应该，也能够做得更多。“我们的V8发动机多次被誉为世界上最好的发动机。换句话说，它们既能提供最大的性能，同时又极具效率，能够减少油耗和排放量。

“这是应用种种技术解决方案的结果，从我们设计的吸气更佳的直喷技术，到大幅减少喘振，再到干式油底壳的使用。发动机具有众多特性，这里只不过就主要特性略举一二。所有这些特性同时还造就了法拉利车无与伦比的声效。“我们从这一基础出发，希望沿袭法拉利自然吸气发动机的卓越性能，考虑采用不同的方法来应用涡轮增压技术：自然吸气发动机的全部必备元素原封未动（实际使用中沿用自然吸气发动机），同时结合涡轮技术赋予的额外优势。



18→27

新一代法拉利发动机

法拉利的全新车型LaFerrari、California T和F14 T无不采用先进的涡轮技术，改善了性能，提升了跃马车型的驾驶体验。其中方法和原因，我们一一道来

撰文: ANTONIO GHINI
摄影: ALESSANDRO BARTELETTI

上百年来，我们才从新的视角审视内燃发动机，这与以往参与发动机研发的人们的看法可谓大相径庭。1876年，Nikolaus Otto制造了首台内燃发动机，希望混合汽油和空气并燃烧以产生能量。在此之后，虽然发动机取得了非凡的进步，但不管是要获得高性能还是降低油耗，这一基本原则始终未曾改变。在这两种情况中，有一个恒定不变的因素始终激励着广大的设计师和汽车制造商。矿物燃料虽然面临能源危机，不知何时会耗竭，但仍是最便利、最易获取的燃料，与其他各种替代能源相比更是如此。

减排降低油耗的工作当然重要，可主要还是旨在通过在燃烧室的充分燃烧，将燃料转化为热能这一过程中获得最佳效果。今年改变后的F1新规则有助于改变这一看法。研发的目标不再是最大化燃烧一定能量所输出的功率，而是力求以最佳方式利用一定量汽油输出最大的能量。此外，产生的电能如今也用于改善车辆的整体性能。吸热式发动机不仅在燃烧时产生功率，将汽油燃烧产生的能量的25%左右转化为动力，同时还能产生温度极高的排放，可通过多种方法加以利用：在尾气驱动下启动一个转子，顺次再启动第二个转子，增加进入燃烧室的进气量。

这便是所谓的涡轮增压器，能够燃烧更多的燃料，实现更高的功率。

汽车排放的热能并未白白浪费掉，而是善加利用，产生可作为动力使用的高压电能。同样，会在刹车和减速时浪费掉的动能也可转化为电能。

“于是就诞生了California T发动机。双涡轮压缩机水平安装在底部，令整车重心极为出色，通过在风管长度以及全新双轴系统上全面深入的研发，实现增压进气。这消除了此种技术先前已有的缺陷之一，即因为涡轮增压惯量导致的油门响应迟滞。California T发动机的响应速度之快，完全可与自然吸气发动机相媲美。

“一旦解决这一关键问题，我们工程师的任务就是利用增压进气，产生更大的功率和力矩，同时实现进一步减少油耗和排放量的巨大优势。无论是谁，如果对发动机的声效还忧心忡忡，尽可放下心来。为获得恰当的声频，我们对汽缸燃烧的顺序和排气管几何形状的规格进行了仔细的研究，从而在这台发动机上获得了与其他法拉利发动机完全一致的情感。“在California T发动机的制造中，涡轮增压从一项鲜有的发动机技术变为改善自然吸气发动机优秀性能的特点，这一点让我们深感满意。这是一项真正的革新，注定会为未来可能的发展指明前进方向。”

汽车设计中，前大灯有何作用?

问题太普通？完全并非如此。就此我们询问了位于马拉内罗的法拉利设计中心的总监、负责设计法拉利新车的Flavio Manzoni。

通常而言，前大灯是汽车前身最富于表现力的元素，如果用人脸做比拟，前大灯就好比车的脸部。Manzoni拿出笔纸，边画边解释他所说的想法。“如今，前大灯好比双眼，但也是展现技术创新的元素。于是，前大灯从大大的瞳孔变为富于创新和表现力的复杂设计对象。”你或许以为那些法拉利的设计师，或是受邀品评著名的宾尼法利纳的作品的人士，很少参考法拉利的设计传统。Manzoni证明并非如此，但同时有一点需要注意：“历史的借鉴必须是一种近乎潜意识的行为，借鉴之处必须引人注意，但又不能太过明显。这种巧妙的借鉴正是我们在所有车型上所奉行的做法。”Manzoni边说边画。

首先是两道颇似水滴的尖拱形状。“在California T车型上，我们从前大灯开始，设计源自1957年California车型流线型前大灯的水滴造型。我们为这一造型赋予了更加时髦的风格，再于顶部添上高科技尾部，插入指示灯和法规规定的日间行车灯。”两个椭圆形随之改变，呈现全然不同的设计，令人立即想到California T车型的前大灯。想法出色，落于纸上却又显得极为简单。种种当代技术与60年前Sergio Scaglietti打造的经典迷人设计完美融合，传统中不乏现代设计，所有种种均旨在赋予车身更具空气动力学性能的形状。Manzoni仍然没有停笔，纸上只见一个更加简单的形状。灯尾加上了，又一辆法拉利车型的前脸跃然纸上，它就是LaFerrari。“作为一款经典车型，California需要和谐对称的形状。而LaFerrari的前大灯是L形，虽然原理相同，但整车外观更见凌人气势……”但是，这种灯尾改变了人们对前大灯形状的认知，为何反复加以使用呢？“因为法拉利车采用后缩的车鼻设计，我们从而可以充分利用拉伸的形状，添加法律规定的车灯。”曾经，众多汽车厂商从供应商收到的前大灯都极为相似，虽然并非完全一致，可如今汽车设计在加入前大灯配置后，需要生产定制的车灯。“是的，我们的前大灯由我们定制生产，原因并非仅仅在于它们的形状。技术上也要求车灯的改变。法拉利车的视野范围可及远光灯所及的范围。”这似乎又很简单。正如法拉利保留圆形尾灯、遵循品牌传统的想法一样不难明了，可这并未有碍寻找新的方法，设计车型的这一基本元素。最后还有一个问题。法拉利曾经随处可见的可回缩前大灯是否一去不复返了呢？“未必如此，但我们需要谨记几件事情，而不是仅仅一点，那就是这一选配如今与马拉内罗出产的汽车的项目目标并非完全一致。”

重现辉煌

在马来西亚大奖赛自由测试阶段，法拉利的机械师让人明白了为何昔日的比赛让F1车迷如此怀念。如今，F1奉行缺乏创意的科学之道，与之相比，阿隆索所驾赛车在与俄罗斯车手Daniil Kvyat的赛车碰撞导致转向臂断掉之后，法拉利执行的一系列操作可谓令人惊叹。包括电视解说在内的所有人，都觉得阿隆索的练习赛会因为事故而戛然而止，但是，法拉利的机械师拆除了损坏的转向臂，只用三秒就更换了新的转向臂，让阿隆索重回赛道，取得了第三节排位赛资格的最终成绩。真是不可思议！■



凡此种种结合在一起，便将我们过去所说的内燃发动机转化成一个动力单元，在消耗等量汽油的情况下，动力单元输出的能量稍有增加。

这项新试验蕴藏着巨大的机遇，怎么形容也不会言过其实。诚然，我们目前的矿物能源储备相对而言还算充足，可同样目前全球人口增长的趋势短时之内未有放缓迹象，而且更多的国家迎来了汽车的普及。汽车领域的从业人员迫于目前形势，不得不筹谋将来，找到一种平衡，这是自然的需要，而且时机无比紧迫。从很大程度上来说，最终还是归结到赛车运动，由那些熟谙先进技术研发的汽车制造商来寻找解决方案，随后逐渐推广应用到日常驾驶。法拉利为此提供了绝佳的例证。

法拉利以前试验过生物燃料，但成效并不是特别显著，自然难以消除人类的种种担心，如今专为公路车型研发了Hy-Kers发动机和新一代涡轮技术，前者在LaFerrari上加以采用，从不用即白白浪费的动能中回收近170马力，令功率得到提升。这种发动机概念在职业赛车手的帮助下，在F1运动中广泛加以试验，之后转至日常的公路车型使用。在LaFerrari上，回收电能自动生效，无需车手进行任何手动操作（与以前赛车的情况相同），确保车辆在降低排放和油耗的同时，实现无与伦比的功率和性能优势。就California T而言，性能的提升，以及排放量和油耗的降低则源于对增压技术具有的可能性所开展的特别研发。从F1运动的新规则可以看到，这种技术提供了广泛的未来发展空间。未来的法拉利车还是法拉利吗？当然是，而且不止在一个方面。首先正如我们所看到的，因为新科技研发测试的平台正是位于赛车领域—法拉利的大本营。如果这种技术进步从赛车中诞生，在应用到公路车型之后，毫无疑问同样能继续带来巨大的发展。

这在LaFerrari车型上得到了最好的证明，它的功率和性能水平之高，令人难以想象，可与上世纪70年代初征战CanAm锦标赛、功率达到750马力或800马力、绰号“猛兽”的赛车相提并论。在California T身上，这一点体现得更加明显。驾驶者可以体验刺激无比的法拉利V8自然吸气发动机，不仅加速响应迅捷，而且由于采用最新的涡轮技术，相比前代发动机，油耗和排放量均降低了20%有余。这是一个令人着迷的时代。未来数年内，我们将目睹汽车产业出现令人激动的新创举，为那些爱车之人，为法拉利这样打造尊贵高级车型的汽车厂商带来非凡的机会。

这些机会很快就将传递给客户：只需想想F1变速箱、E-diff差速器、以及保证驾驶乐趣和安全的种种先进车辆控制系统，这里仅略举一二。这一切对经典的250 GT或Testarossa会有何影响，对此心存疑虑的人，我们会告诉他们不用担心。历史自始至终都保持着它的强大魅力，而法拉利始终深谙如何展望未来，同时不忘其历史和辉煌的传统。因为对法拉利而言，重要的从来都是未来和新传统的创建。

F14 T赛车

F14 T赛车根据2014赛季F1运动新规则制造。这一点从近乎压低至前鼻翼的低垂鼻锥、种种安全装备以及整车的最大亮点—全新的工程制造上体现得淋漓尽致。相比2013年的2.4升V8自然吸气发动机，1.6升涡轮增压V6发动机利用了高压电能产生的额外功率。增加的功率由两种方式取得：一是回收加速和制动时被浪费的动能，而是利用高温和废气流动驱动涡轮增压器。这样一来，发动机体积虽然大大减小，但性能水平并不亚于去年，更能节省超过30%的燃油。对未来的公路车型而言，这辆赛车是一个宝贵的试验。

LAFERRARI车型

LaFerrari遵循法拉利限量版超级跑车的传统，这种传统始于1984年的288 GTO，之后在1987年的F40、1995年的F50和2002年的Enzo上得以传承延续。它代表了法拉利达到的技术巅峰，这些技术不断应用于日常驾驶的公路车型和赛车。这款令人梦寐以求的车型具有诸多特点，例如车身和底盘采用在F1运动中得到试验的多种碳纤维材质，空气动力性能可根据使用情况以最有效的方式调整，先进的电子控制系统，以及根据F1的KERS原理的电动功率使用。

CALIFORNIA T

California T是法拉利最新推出的公路车型。公认为全球最佳发动机的自然吸气法拉利V8发动机结合最新双涡轮技术的多重优势，得到最新的提升。California T搭载的这款发动机具有传统法拉利发动机的特征和声效，并兼具这种新技术的多重优势，消除了涡轮迟滞，并大幅减少了油耗和排放量。■

28→37

V12发动机—荣耀加身

V12发动机是法拉利历史的象征，也是与时俱进的法拉利传奇的组成部分。为这款法拉利发动机著书立传的Jean-Jacques His谈起了它的前世今生和未来。

撰文: JEAN-JACQUES HIS

摄影: GABRIELA NORIS

我们密切参与了一项技术革新。F12berlinetta和458 Speciale均是极为出色的车型，从20年前的F355或456 GT到今天的这些车型，发展曲线似乎呈指数级上升。

不过，我在这行干了40年，对这种革新早已司空见惯。事实上，从308 GTB到F355，我们也取得了同样的进步。这是法拉利努力实现的目标。“上世纪80年代，我在法拉利F1发动机部门工作，当时我们得知要从涡轮增压转到自然吸气发动机（1989赛季）。每年我们都大幅改善涡轮动力单元的性能和燃油经济性，因此这一转化似乎很是可惜。于是我们开始转攻V12发动机，当时我非常笃定，觉得不会有太大的提升。起初，最大转速12,800rpm时输出功率约为620马力，转速很快提升到19,000rpm。没过多久，我们就先后达到了200和300马力/升。提高之快，连我这样在赛车发动机方面有过15年工作经验的人也觉得不可思议。我简直不能想像它能提高这么大！‘从发动机的研发而言，



我们在8缸和12缸发动机采用的方法大体相同。只是我们努力实现的情感稍有不同。458和F12比较起来，由于F12搭载了V12发动机，自身的特性决定了巨大的力矩，所以我们把注意力更多放到了V8发动机输出的力矩量上。因此，V8发动机的力矩管理并不相同。从全新California T采用的可变力矩管理系统上，你可以看到我们是如何进一步发展了这种力矩管理，这种系统可根据驾车人选择的挡位输出最佳的力矩曲线。“过去，就具体的性能和转速而言，我们的V12发动机承受压力较小。我们并不需要让它超负荷工作。比如，456和550 Maranello车型的发动机就运转良好，而且还自有一份个性。V12发动机并没有多少可提升的排量空间，F12berlinetta的排量增加到6.2升，在获得最大功率的同时，不牺牲较低转速范围下的力矩。在F12车型上，我们开始在管道、曲轴、燃烧室和最大发动机速度上采用应用于新型（4.5升）V8发动机的思维方式。现在，F12的功率系数达到122马力/升，工作负荷超过以前，取得了难以置信的效果。“在其他方面，对工程师而言，工作完全相同。事实上，1990年代，我们试图开发可兼用于两种发动机的工具包和解决方案。目前我们可用的技术要先进得多。空气动力学领域从计算机分析中可能受益最大。空气动力学领域的同事找到我们说：‘我们需要新的扩散器，于是我们重新设计了排气系统’，他们在458 Speciale上就是这样做的。我们必须重新设计，这是关键！“但是，不仅仅是空气动力学组件和电子设备。内燃机上也仍有巨大的进步空间。不可否认，V12是法拉利标志性的动力单元，从一开始就是这段故事的组成部分。法规的更改给降低排放量带来了挑战，但我们致力于12缸发动机的研发。即将问世的新型48V技术将帮助我们实现目标，这是一种低水平的混合技术和能量回收系统。

“达到法定要求是一方面，但我们还得开发出让客户满意的解决方案。例如，如果我们愿意，或者客户希望，LaFerrari可完全采用电力驱动。LaFerrari如同是配了车门的F1赛车，它采用全碳纤维底盘，各个方面均基于最先进的标准打造。因此，其实你根本不会注意到这一混合动力系统带来的一些限制，主要是重量方面，因为我们结合了非常先进的设计特征，令其得到平衡。“如今，这一系统在LaFerrari上运转良好。问题是，我们能够在California上重现这一系统吗？目前来看，答案是否定的。因为电池和电动机的重量无法抵消，令车身整体受到不利影响。“在法拉利，我们默默接受种种挑战，找到解决办法。California的发动机结合增压技术并不是重点，关键是我们设计和打造最好的发动机，我们比别人做得更好。

回首过去的十年。我们推出了F430，然后是采用一些新底盘设计的430 Scuderia，之后迎来了458 Italia，进步非常出色。“FF是法拉利创意和制造实力突破性结合方式的又一例证。一个发动机项目在接近完成时，你自认为已把所有知识倾注其中。可是，慢慢地，你会在许多地方发现一些额外的马力。进步每周每月都在取得，有时也许从其他项目借鉴而来。确实，我们的努力从未停止。“发动机和变速箱部门工作人员有70人。每一个零件都在发展，我们抓住我们学到的一切东西。这一过程不只是与物理和流体动力学有关，也是一种合作的默契。这是一场点火和燃烧之间的竞赛。上世纪七八十年代，法拉利并不具备大型公司应有的资源，但是如今在采用计算机工具后……我们使用的方式非常不同，但工具都是一样的。因此，像我们这样的小公司和大公司之间的差距也不再巨大。“至于未来，嗯，未来会让人非常激动。想像一下20年后，也就是2034年，也许整车质量会减到1000公斤左右。毫无疑问，这是汽车产业面临的最艰难的制造挑战之一。车辆大部分的重量都集中在客户需要、而且越来越多的舒适功能上。这些均以重量为代价。最后，也许我们应该多样化开发我们的产品，为了更佳的性能而牺牲一些舒适，但这种发展也就意味着消费者心态的巨大转变。目前市场上，我们的竞争对手实力都非常强。我们必须展开竞争，也就是说要添加一些功能。

“458 Italia是我最喜爱的法拉利车型，还有载入史册的250 SWB。不仅仅因为它是一辆V12车型，更因为它是一辆可供日常驾驭的赛车。今日的458在我看来也同样如此。”

F12berlinetta搭载的V12发动机分别斩获“4.0升以上”和“最佳性能发动机”两个类别的年度国际最佳发动机荣誉。

V12发动机与F1变速箱

1989年巴西大奖赛，法拉利革新性的半自动变速箱首秀并夺冠，让F1运动走上了新的发展道路。但是，正如当时担任发动机总监的Jean-Jacques His所说的那样，F1-89的变速箱只是1987/88涡轮发动机研发工作的幸运副产品。“我们碰到了严重的涡轮迟滞问题，试图解决离合器启用后出现的这种中断。曼塞尔的获胜让我们大吃一惊—这是该变速箱首次真正完成全程比赛。”好笑的是，1989年，自然吸气发动机再次回归。■

38→46

V8动力

法拉利首款V8发动机于1961年问世，自此之后推出了一系列愈发强大的V8发动机。位于马拉内罗的传动系统部门主管Vittorio Dini解释其发展之道

撰文: VITTORIO DINI
摄影: ALESSANDRO BARTELETTI

法拉利发动机的精髓是什么？在我看来，就在于它可以随时随地即时提供需要的性能。新一代发动机的诞生，让我们所处的这个时代变得美妙。看看California T发动机，功率和力矩更大，性能更佳，但油耗更小，排放量更低。我们取得了非凡的进步，而这一切只花了过去一半的时间。但是，不论是从法规，还是竞争对手推出新车和创新的速度而言，我们现在所处的世界都变得更加严苛。我们片刻都不能止步。“法拉利公司自身的环境独



树一帜，面临独特的困难。经验与情感的平衡并不容易，毕竟，我们是工程师。为了获得更多的情感，我们会牺牲一点科学，是这样吗？是的，有过这种情况。不论是什么抉择，我们从来没有把数字放在情感之前。如果事关发动机的声效，或者如何最大化经油门踏板传输的那种感觉，我们始终坚持更富感性的路线。我们不时会使用其他方法，在不牺牲情感的情况下获得相同的制造成果。然而，法拉利发动机就在于它发出的轰鸣噪声、那种感觉和感受。这种东西起初让人难以理解……一位年轻的工程师需要数年才能领会！

“在一款新发动机的研发过程中，首先要明晰该动力单元的目标。当然，是V8还是V12发动机，用于什么车型，这些你都已清楚。目标涵盖性能、油耗、排放量、力矩曲线……这些与整车在总重、重量分布、装配和配置等方面的明确同步进行。

“然后，我们先从一台参考发动机着手，进而理解需要达到的各种目标，包括发动机的排量、功率输出、缸径和冲程、以及使用何种曲轴、管道、进气和排气歧管。基本上来讲，各个方面都会加以修改，通过计算核实，确定我们设定的这些参数是否能够实现。

“过去二十年来，情况发生了翻天覆地的变化。上世纪九十年代，初步计算很难完成。1995年1月，我先从法拉利测试部门开始做起，360 Modena是我在马拉内罗接手的首个项目。这种测量所用的方法论可追溯至上世纪八十年代。当时仅仅是集中性能参数一项运算就比过去花费了更长的时间，因为当时我们使用的是一台庞大的超级计算机，必须使用冲孔薄板进行编程。你需要准备所有输入的数据并编写代码，机器的界面也不是非常易于使用。你可以就曲轴外形进行试验，然后必须等上几天才有结果。概念（与目前）大致相同，通常涉及微分方程，但需要大量的时间，得到的图表必须手动绘制。“在确定不同零件的流量系数后，我们在试验台开展了大量的工作。我们如今使用计算流体力学进行预筛选，构思10种不同的排列，从中选择两到三种最佳排列。如今，主要的差别在于我们花费相同的时间，但是可以测试的可能性10倍于这一数字。针对特定的性能目标，我们为软件设定五个不同的参数，从而获得最佳的配置。比如力矩曲线，或燃烧室内最少的残气。

“（就360 Modena而言），整个明晰目标的过程至少花了一年时间，起初输出功率太多，而力矩不够。如今，只需几个月时间，我们就能把95%的问题确定下来。这就是说，在2014年，我们拥有丰富且更加先进的工具和方法，但同时也面临更加严苛的目标。因此，可以这么讲，在新型V8发动机的研发上，整体难度基本上未曾改变。对汽车行业的所有从业者而言，满足最新的法规要求都是巨大的挑战。

“此外还有制造上的困难。在燃烧过程和喷射上，计算流体力学赋予了我们更大的自信。发动机爆震是依然难以明确的一个问题（如果燃油点火不当，或汽缸内的油气混合未发生于燃烧过程的最佳点，就会导致发动机爆震）。这或许是涡轮增压发动机上我们需要解决的最重要的问题。这悬而未决，也需要解决！我们是否有过灵感迸发的时刻？我们也许碰到过这种时刻，并解决了一个此前悬而未明的现象。如果我们找到预测爆震的恰当软件模型，肯定会满心欢喜。小型化是汽车行业面临的又一困扰。我们是否考虑在公路车型上搭载V6涡轮增压发动机？我们目前正在评估这一概念。在California T上，我们并没有进行过多的小型化工作，但未来数年内，符合欧盟规定是推动我们前进的一大主要因素。于是我们结合涡轮增压技术，开始小型化制造阶段，以减少二氧化碳排放量。就制造上的困难而言，我并不抵触增压进气。从事制造自然吸气发动机并屹立、甚至超越巅峰二十年后，如今的我们已整装待发，迎接新的挑战。法拉利屹立自然吸气发动机的工艺之巅，如今我们正步入涡轮增压技术时代。相比自然吸气发动机，我们在这方面的知识也许还存在差距，对此我们非常清楚。在我看来，降低内燃发动机的排放量，是解决我们面临的排放量问题的更好解决方案。依然还有很多东西要学，很多事情要做。欧洲各国的政治家积极推动降低二氧化碳排放，在我看来是正确之举，这是出于以人类的角度而不是工程师的角度。身为工程师，我们必须竭尽所能，解决出现的种种挑战。

我最喜爱的法拉利V8车型？肯定是458 Italia。回首过去，也许是F40。就我个人来说，我喜欢法拉利中置发动机V8车型，我觉得更易使用，更加灵敏。你会觉得这种车专门以驾驶者为中心量身打造，车和人就好像连在了一起。真的非常不可思议。”

458 Italia搭载的V8发动机除了斩获许多行业荣誉之外，2011年和2012年还连续两年荣获“4.0升以上”和“最佳性能发动机”两个类别的国际年度最佳发动机大奖。

法拉利之蓝旗亚

1955赛季中段，蓝旗亚车队头号车手、前法拉利导航员阿斯卡利不幸逝世，令蓝旗亚车队遭受沉重打击。由于车手离世，债台高筑，蓝旗亚车队被迫退出赛车运动。车队后与法拉利达成协议，包括8辆D50和众多工程师在内的赛车资源均归属法拉利。D50赛车搭载的设计巧妙的2.5升V8发动机出自Vittorio Jano之手，上世纪三十年代法拉利车队选用阿尔法•罗密欧赛车时曾与恩佐•法拉利共事，后在五六十年代书写了法拉利发动机的下一段灿烂篇章。D50赛车之后在马拉内罗得到重新设计，由方吉奥驾驶，为法拉利捧得了第三座世界冠军奖杯。■

48→55

分而治之

竞赛规则的改变始终推动着法拉利的各种不同发动机试验，其中包括未曾问世的双缸发动机、斩获冠军的四缸发动机和今年重返舞台的六缸发动机

撰文: FRANCESCO SCALETTI

摄影: MATTH HOWELL

马拉内罗，1951年5月的一个周日。未来两年内，国际竞赛将明文规定，世界锦标赛参赛赛车必须为发动机排量不得超过两升的F2赛车。在前两个赛季采用12缸发动机后，法拉利车队也在思索下赛季赛车的发动机设计。奥雷利奥•兰普雷迪

(Aurelio Lampredi) 说起了当时的情况：“我当时人在厂里，周日早上我常常会去工厂，对我的工作做一番检查。因为周日设计师不上班，我可以仔细检查我一周的工作。法拉利先生也来了，他告诉我2.0升新型F2赛车已获批了。“你要怎么办？”他问我。“我想制造一台四缸发动机，”我回答道。“好的，要不现在就把草图画出来？”我说都快中午了，今天还是周日。他一再坚持。于是我拿出一张纸，铺在桌上，开始投入工作。我很激动，中途还看见眼皮底下出现了几块松脆的白色面包三明治，三明治跟以前马拉内罗做的一样，放在一杯泛着迷人泡沫的Lambrusco葡萄酒的上面。法拉利悄悄帮我拿来了吃的，没有打断我涌动的创意动力……快下午四点半的时候，法拉利回来问我事情的进展情况。‘做完了，’我说道！”兰普雷迪构思出了汽缸盖的设计方案，冲程增加约一半，汽缸衬垫用螺钉固定在汽缸盖上。汽缸盖垫片得到去除，实现更佳的汽油保存效果，打造出更低更坚固的发动机缸体。由这幅草图设计诞生出了一系列为马拉内罗捧回两座世界冠军奖杯的重要发动机。与法拉利传统相同，这台发动机成为后续大排量动力单元开发的基础。缸体和缸盖采用轻质铝合金制成，曲轴在五个主要轴承上转动。细节之处极见精准，气门系统为双凸轮齿轮传动，而不是链式传动，采用单进气阀，废气由螺旋弹簧和“发卡式”弹簧构成的系统控制。燃油由两个水平Weber化油器输送，润滑采用干式油底壳，点火系统则采用每个汽缸和电磁的双火花塞设计。1951年9月23日，这款2.0升发动机由阿斯卡利驾驶，在摩德纳大奖赛完成首秀：最终获胜并取得最快单圈时间的好成绩。

500型号发动机冲程90毫米，缸径78毫米，总排量1985cc，1951年初期版发动机转速为7000rpm时最大功率输出165马力，压缩比为11.5:1。

这一首度成功拉开了这款赛车一段非凡传奇的序幕，在阿斯卡利的驾驭下，1952年和1953年连续两年夺得世界冠军，马拉内罗出品的赛车15次参赛14次胜出。1953年6月29日蒙扎汽车大奖赛上，兰普雷迪的四缸发动机拉开四缸赛车征程，包括名为735 S的3.0升发动机和名为635 TF-S的2.5升发动机，分别由阿斯卡利和哈森驾驶。

1954赛季，F1规则改变，排量提升至2.5升，兰普雷迪发动机在冲程上得到了改进，以满足新的要求。同年，一款四缸赛车750 Monza在布里安扎Gran Premio Supercortemaggiore大奖赛首秀亮相，搭载缸径和冲程分别为103毫米和90毫米的全新3.0升发动机。排量提升的脚步并未停止，搭载3.5升发动机的857 S和860 Monza赛车相继问世，后者是法拉利车队1956赛季的赛车。1956年，一款面向客户的新型跑车面世，这就是2.0升发动机的500 TR。500 TRC则于次年问世。两款跑车都具有一个特点：采用红色的汽缸盖罩。同年在勒芒拉力赛上，法拉利推出了2.5升发动机的625 LM赛车。法拉利的这款小型四缸发动机外界点评不多，但同样引人注意。1959年，一款排量仅为849cc的发动机问世，即161型号，次年又相继推出排量973cc的164和排量1.3升的173型号，以备今后在ASA 1000赛车上使用。

最后一款四缸发动机于1983年设计，编号030，缸径和冲程分别为90和58.9毫米，排量1.4升，采用双KKK涡轮增压器燃料供应系统，转速10,600rpm下可输出880马力。这款发动机是用于F1赛车的V6发动机的备选，但从未在赛道上使用。1955年，兰普雷迪着手设计测试了一款双缸2.5升发动机，专门针对中等速度而不是高速、需要频繁的出弯加速的赛道研发。气门系统包括兰普雷迪经典的双凸轮设计和螺丝固定汽缸衬套，并极具创意地采用了每个汽缸四气门的设计。进油采用双腔化油器，也就是说，每个汽缸配设一个化油器，从而令每个气门都有特定的进油口。但是，结果并不令人信服，项目最终取消。

在设计和研发四缸发动机后，兰普雷迪构思了一款直列六缸发动机，不仅具有更好的平衡性，而且可从中衍生出排量更大的发动机。第一台这种发动机是1954年诞生、排量3.0升的114。3.7升118发动机实现了排量的首次上升，并在1955年1月的布宜诺斯艾利斯1000公里大奖赛上得到了应用。法拉利在赛车领域拥有非凡的实力，始终致力研发，六缸发动机的排量最大提升到了735 LM的4.4升。

然而，上世纪50年代初，跃马品牌的技师就一直在试验六缸发动机，确定了120°的V形布局：183型号排量只有1.0升，333型号排量2.0升，这一系列最后以415型号的2.4升告终。1956赛季见证了前所未有的134型号65° V6发动机的诞生，由马拉内罗又一位著名发动机设计师Vittorio Jano担纲设计，让人想起这一分支的灵感之源—Dino的名字。

这款发动机原有排量为1.5升，9000rpm转速下功率输出180马力，是一系列结构相同的发动机的前身，如2.4升143型号发动机，这款发动机后发展成为3.0升的146型号。1958年，法拉利开始研发新系列发动机—单曲轴60° V6发动机，与2.4升Dino 246 S进行竞赛测试，搭载后者的赛车参加了1960年布宜诺斯艾利斯1000公里大奖赛。同年，法拉利技师在完成首款2.4升中置发动机赛车后，为下个赛季设计了178型号的120° V6发动机，以及176型号65° V6发动机。正是后者，帮助法拉利车队的菲尔•希尔荣登1961赛季F1世界锦标赛车手冠军宝座。

这台发动机同时为246 SP赛车搭载，起初是采用双凸轮设计的171 S型号2.4升发动机，后演化为190型号单曲轴2.0升60° V6发动机和192型号的2.8升发动机。

法拉利研发出如此之多的发动机，着实不可思议。之后的几个赛季，同样为原型赛车打造的1.5升双凸轮65° V6发动机问世，首款2.0升225型号发动机紧随其后。V6发动机在另一重大开发中也发挥了重要的作用：中央横向安装方式，与搭载2.0升发动机的Dino 206 GT公路车型同时面世，后续在246 GT和GTS车型上又推出了2.4升排量发动机。1980年，马拉内罗诞生了一款前所未有的120° V6发动机，采用应用于F1的双涡轮增压器燃油供给系统。1981年至1986年间衍生的不同版本笑傲12场比赛，让法拉利车队赢得了1982年和1983年的车队总冠军。之后在1987和



1988赛季，法拉利选择了一款90° V6发动机。1987赛季最后两场比赛，吉哈德•博格的胜利姗姗来迟，但在意大利站蒙扎赛道的比赛中，在恩佐•法拉利逝世不满一月之际，法拉利车队两位车手博格和米歇尔•阿布力图历史性地分获冠亚军：

这一成绩是对恩佐的献礼。如今在时隔25年之后，法拉利推出F14 T征战F1，而它的增压混合动力发动机采用的布局令人似曾相识：那就是昔日屡战屡胜的V6发动机。

非凡例外

Dino 246 GT和750 Monza证明了一点，那就是小也可以很美。

撰文: ANDREW FRANKEL

在公共道路法定允许的范围内，除了眼前的两辆法拉利，你很难再想到有哪两款法拉利从概念、设计到制作上能够如此迥然不同。一个是搭载前置发动机的赛车，粗犷且难以驾驭，另一个是搭载中置发动机的公路车型，声音低沉，驾控轻松。它们能有什么共同点？相同点只有一个，那就是在法拉利的世界里，这两款车即使不被当作另类，毫无疑问也是一个规则的例外，证明法拉利车搭载的发动机并非只有八缸和十二缸两种，这两辆法拉利就都是例外。Dino 246 GT采用六缸发动机，而750 Monza则搭载四缸发动机。但是，两者在马拉内罗卓越杰出的神殿之中均占有一席之地，而且完全实至名归。除了久负盛名的双凸轮和每缸双气门的配置，它们的发动机还具有其他特别之处。两台发动机最初均为赛车而打造，Monza的发动机由兰普雷迪设计，而Dino的发动机则出自Vittorio Jano之手，追源溯流都与赢得F1世界冠军的发动机有关。驾驶两款座驾在道路上同时驰骋，目睹它们抵达唯有最优秀的法拉利车才到过的同一块神奇之地，只不过走的方向截然不同。我会先挑Dino，因为它既便于操控，同时也和其他法拉利同门一样结实，是驰骋蒙扎赛道的理想热身之选。Iain Stewart的246 GT便是最好的例子，从迷人的车身漆面到毛巾布面料的座椅饰条，一切都恢复如新。没错，整洁的车身之上既没有法拉利车标，也没有任何跃马图案。它也许没被称作过是法拉利，可当你偎依在修长的桶形座椅之中，看到Veglia仪表盘、立在变速箱裸露闸口的不锈钢变速杆和三幅合金真皮包覆车轮，Dino处处都弥漫着不同时代法拉利的特征。脚点几下油门，然后转动车钥匙，2.4升V6发动机瞬间启动，吟唱起它独特而洪亮的旋律，音色不如V8发动机尖利，但更为动听，特点与V12发动机更为接近。它行驶在剑桥郡的路面，如此的从容，简直让人以为这款车不是出产于马拉内罗起伏的山区，而是在英国的这片乡野。以现代标准来说，车速并不快，但这一点也不要紧。重要的不是车有多快，而是怎样去快，如果有车能证明这一点，那就是Dino了。你首先注意到它轻柔且极为舒适的悬挂，接着就是细腻无比的转向。Dino首先是一件精密仪器，是一辆专为看重车款的迷人感受而非车速的鉴赏家打造的车型。然后就是它的发动机。即使该发动机复杂而迷人的旋律并未表露它的赛车渊源，其对转速的痴迷无疑令这一点展露无遗。从仪表盘上的彩色读数来看，发动机转速最高可达到7700rpm，不过我们对这台绿色Dino的发动机还不熟悉，也就是说，今天没打算跑这么快，但从过去的驾驶经验来说，我知道即使在这个速度，它仍然还是渴望再进一步。其他法拉利车并不是如此。搭载的3.0升四缸发动机的声效并不迷人，甚至可以说有点难听。不过，张扬的气势和压抑不住的愤怒从它位于一侧的单排气管喷薄而出，与车型本身的特质完美吻合。750 Monza赛车今年迎来六十周年诞辰，它是一段赛车传奇，由素有堪萨斯闪电之称的Masten Gregory在1955年勒芒拉力赛上谱写。就设计理念而言，这款四缸发动机旨在提升力矩，打造一款可安装在底盘尾部、与介于后轮之间的驱动桥变速箱结合的紧凑发动机。后轮的重量将提供应对这款发动机的巨大潜能所需的牵引力。因此，虽然排量相同、汽缸数量三倍于此的Testarossa在转速6000至8000rpm范围内运转最佳，但Monza赛车在不到一半的转速下就能输出最大功率，只是功率大小不尽相同。发动机最大功率约为265马力，而一台相当的V12发动机最高功率大概在300马力。再加上极短的轴距，这辆赛车其实更适合摩纳哥等拥挤的赛道，而不是像勒芒这样的开放赛道。

变速箱的形式与Dino相同，但操作迥然不同。246的变速杆在滑槽之间自如移动，而Monza并无同步换挡设置，换挡需要你掌握速度、力度和精度：如果你试着温柔一点，它也会温柔回应你的换挡。就连在公路上，你也得像对待赛车一样对待Monza。这辆车讨厌慢吞吞地前行，要是慢下来，它会噗噗作响，发出巨大的声音，还会出现熄火。它就是一台有着双重个性的赛车，无论是发动机关闭静静伫立，还是极速驰骋，总是无比优秀，不甘平庸。我有幸驾驶该车近十年，极速飞驰之下，它令人生畏，同时又令人满意。

坐在Dino中，你们就如同聚在一起的兄弟，拥有一份对开放道路的共同热爱，而Monza则激励你们去对决：要驾驭它，你必须奋力调动所有资源，努力赢得它的尊敬。如果这样做，它就会带给你无与伦比的刺激和灵感。它们是如此不同的两辆车，年代、配置、专业用途和制造均不相同。但是，它们证明了一点，要成为一辆真正的法拉利车，并不一定需要采用8缸发动机，也不需要12缸发动机。重要的是这些汽缸的质量，而不是它们的数量。因为这里才是激情诞生之处，这才是法拉利车所具备的品质。据我所知，它们拥有的品质与任何法拉利车相比都不遑多让。■

56→63

时间？由你决定

Jean-Claude Biver是瑞士制表产业公认的天纵奇才之一，此番会面让我们明白了其中的原因。他追求完美，热爱创新，而这一切均源于人性最美好的特质：保持童真的需要、对传统的热爱和对卓越的青睐

撰文: ANTONIO GHINI
摄影: MAURICE HAAS

许许多多的圆，就像他拥有的众多法拉利的圆形车轮的圆，或者像他在高山地区制作的圆形奶酪的完美圆形，这些奶酪以他

饲养的奶牛产出的牛奶为原料，风味妙不可言。又或者像他的高级复杂机械表形状的圆。在Jean-Claude Biver一生中，圆是一个反复出现的元素，也是宇舶表的推动力量，但更是当代瑞士制表的标志形状。

“圆的东西自有一份天然的活力，”他解释说。“地球是圆的，如今我们彼此紧密联系，世界成为了一个村庄，我们做的事情不再只关乎自己，而是关乎每一个人，‘圆’也是一个尊重现在和未来的符号。”

Biver在自己的农庄兼住所对我们说出了这番话。农庄位于蒙特勒附近，遥望日内瓦湖。屋外，奶牛正爬上高山上的牧场，院子里养着各种家禽，大自然一片春意盎然，到处都非常干净，瑞士如此神奇地保存下这份传统。“圆同时代表着对公司的出色管理。如果管理者懂得这样的行事之道，轮辐代表着从生产到营销、从财务到人力资源、从广告到销售的不同业务，它们长度相同，也就是说，部门具有同等的重要性，这样你就能创造一个预示成功的完美圆圈。”Biver刚把自己的275 GTB4停到车库（“这辆车我每年至少开5000公里，很不错了……”），马上要出发参加一场重要的钟表展（宇舶表在展会上将推出融合惊人技术和设计创新的新款腕表），但他看问题从来都是立足长远，这是他公司取得成功的关键所在。我问他，他预测的这个相互尊敬相互体谅的新世界是否会成为现实，还是只是一个乌托邦。他坚定地答道：“一定会！对我们这些生于20世纪的人来说，这是一个乌托邦。工业、金融和政治权力仍在我们这些人手中。21世纪还不存在，因为数字革命时期出生的这些年轻人还没有执掌权力。帝国主义业已消亡，不用说，21世纪在2100年也将结束。”他高瞻远瞩，极具远见卓识，这一点从他公司运营方式的清晰愿景可以看出。这家公司如今甚至推出了一款可以控制时间快慢的腕表。有谁没有这种渴望，想说“我希望这一刻永远不要结束”？宇舶表MP-02 Key of Time腕表就能让你做到这一点，让时光的脚步变慢，或者根据你的想法走得更快。

“这是一个极为复杂的机构：你可以控制走时的快慢，不过，当你决定回到现实，只需按下一个按钮，马上就能从梦想回到现实。宇舶表始终致力于打破安宁，不希望重复历史。机械特性代表着与历史的联系，创新则代表着未来……这就是一个循环的圆，不断在我们生活中重复的圆。机械表就像是经典的法拉利车，鉴于有些腕表的卓越性能，有时超复杂机械腕表无疑更像：只需一位技巧娴熟的人和一把螺丝起子就能修理。与法拉利车完全相同，它会永恒存在，不像我们今天生活中的大多数东西一样生命短暂。”这一原则到底能让人多大程度想起法拉利，从一件无可否认的事实上可以体现：法拉利从不认为有开发统一风格的需要。从来没有任何需求，因为这些不断成为法拉利特点的创新元素也始终都与法拉利车身的线条融合。但是，不可否认的是，每辆法拉利都极具辨识度，因此用不着各种美化工具，这只会损害它本来的特点。对宇舶表而言也同样如此，这样的例子包括汲取波普艺术灵感设计的迷人的新款多彩腕表（Big Bang Pop Art系列腕表），以及那些追求绝对的腕表，比如MP-05 LaFerrari。“这意味着塑造美学上的张力，”Biver解释说。如果21世纪的年轻人还未能改变世界，对我们成人来说倒是一个尝试回归童真的机会。“毕加索说过，他要等待65岁后才能重返童真，”Biver说道。“我们必须采用不同的做事方法。法拉利车让我再次做回了孩子。对我来说，这些车代表了快乐和游戏。还有野性之美、神话、声望、技术、完美的机械工艺和成功。我们一定要让内心的童真自我展现，因为这会让世界更加欢乐。法拉利车和腕表一样，是过去与将来的会合地。”三只狗跑进我们谈话的客厅。一群猫咪、火鸡、母鸡和一只与羽毛蓝绿相间的小公鸡在门外蹭来蹭去。Biver就像一个小孩，在自己的农庄玩耍。不管怎样，他还是装好了公文包，准备出发去见客户和同事。他做事的方法不会改变。他内心的童真活跃起来。他是20世纪生人还是21世纪生人，这并不重要。

赞助体育

许多体育运动与杰出制表商的媒体目标都非常吻合。宇舶表赞助法拉利和世界杯足球赛，Biver的这一决定立足现在，着眼未来。立足现在，因为这些体育领域，包括车手和足球运动员，都是由富人组成，有购买高价表的财力。着眼未来，因为宇舶表品牌会深深留在渴望购买这种商品的年轻人的脑海中。有朝一日，当其中一些年轻人具备购买能力时，品牌的这个符号就会重新浮现，对他们来说，这个品牌具有特别的价值，因为记忆而更加美好。

奶牛和腕表

每年秋天，当奶牛从山坡上的牧场返回，人们都会举行庆祝，而这项传统正在消亡。但是，Biver希望保留这种传统，每年九月都会举行活动，庆祝自己的奶牛返家。他的瑞士干酪在高海拔地区制作，选用种满高山花卉和青草的牧场出产的牛奶为原料，如今成为深受喜爱的宇舶表圣诞礼物。“瑞士制表工艺与农夫的工作有着深厚的联系。耕种土地和饲养动物同样离不开谨慎、精确和方法，这与制表师的工作一模一样。过去在漫长的冬季，也正是这些农夫，白天在制表厂组装腕表。有谁曾想到，瑞士钟表的优秀传统是来自乡村呢？

酒窖收藏一拿破仑时代酿制的苏特恩葡萄酒

没有回忆，也不会有未来。如果我们不留下任何痕迹，也就白活一世。Biver说苏特恩葡萄酒是上帝和人类共同创造的一种葡萄酒，让我们在记忆中回到过去。“我最近开了一瓶1872年的佳酿，太棒了。没有了明显的甜味。它走近上帝，让你的思想回到从前，感受历史。

我收藏的葡萄酒有三瓶年份最久，1811年酿制，正是拿破仑的辉煌年代……”

Biver解释了Château d'Yquem酒庄苏特恩葡萄酒的秘诀：葡萄失去水分后得到逐个采摘，酿造后的葡萄酒经岁月流逝保存下葡萄的品质，由于脱水后葡萄汁浓度高，因而风味更佳。

瑞士成为品牌

许多国家和城市，比如米兰和伦敦，自身也是品牌。是它们的产品令其成为品牌。瑞士的钟表，意大利的法拉利车（正如Chianti或Amarone葡萄酒），它们远销



海外，成为各自出产国的标志产品。各个国家应该意识到它们产品的重要性及其传达的形象。瑞士代表着品质、精准、服务、中立、体制稳定性和安全。中国等国家目前以代加工为主，并没有自己的知名品牌，我们一定不要认为这些国家会一直如此。日本和韩国的例子就很好地证明了这一点。■

64→73

和谐共生

1947年首度携手以来，法拉利和壳牌一直合作密切，取得了辉煌的成功

撰文: PETER SECCHI

法拉利与壳牌的首度合作可以追溯到85年前，当时汽车问世还不到五十年。当时人们说起来的不是法拉利车，而是法拉利先生的车。虽然也许只是语义上有所差别，但在这里而言却很重要，因为1929年壳牌与法拉利首次结缘之时，法拉利还是一名驾驶阿尔法•罗密欧赛车征战的车手。恩佐的座驾此时业已带有著名的跃马徽章，不久之后还将印上辨识度极高的壳牌标志。早在双方结成赞助合作关系之前，情况便是如此。赛车上既没有广告宣传的国外品牌，也不见时尚服饰厂家或投行的标识。赛车如果使用了一些厂家的轮胎、火花塞或是燃油，车身上会贴上它们的贴纸图案，但是仅此而已。如今，跃马和红色扇贝状的壳牌享誉全球，跻身全球最具价值的品牌之列。双方建立了赛车领域持续时间最长的合作关系，但是即便如此，与所有美满姻缘一样，也难免经历磕磕绊绊。如果一一列举法拉利和壳牌共同取得的成就，写满这本杂志都够了，不过即使是简单总结，已足够让人钦佩：自1950年该项赛事正式成立以来共揽下16座F1车队总冠军奖杯和15座车手冠军奖杯。壳牌与法拉利携手，参加了赛事成立以来同年在银石赛道举行的第一场比赛。时隔一年后，法拉利携全新开发的发动机重返这条英国赛道，这就是法拉利数十年来的标志发动机布局：V12发动机。在“潘帕斯公牛”乔斯•弗洛伊兰•冈萨雷斯的驾驭下，恩佐•法拉利亲眼目睹自己的赛车夺下世界锦标赛首胜，时至今日落笔之时又再添220场胜利。

在赛车运动的早期，燃油和润滑油的混合通常是一个反复试验的过程。虽然如今我们采用的技术极为先进，而且能够借鉴多年的研究经验，但情况也依然没有改变。在F1技术规则经历如此巨大的改变之后，法拉利和壳牌在2014赛季备赛阶段迎来了诸多困难。今年的赛车搭载相对较小的1.6升涡轮发动机，结合两种不同的能量回收系统，一个用于利用制动能量，一种回收废气产生的能量。同型号的发动机在公路车型中的使用也日益增多。显而易见，在严酷的赛车环境中取得的进步也让公路车型、燃油和润滑油从中受益。这么说也许会为人误解，认为是虚伪之言。毕竟大型汽车厂家拥有远比F1车队强大的丰富研发资源，而且这种据称的“新”技术早已广泛应用于大多数日常公路车型。但是，F1所贡献的是速度，不仅仅是在赛道上风驰电掣，还有研发工作的惊人发展速度。每支车队每年研发一款新赛车，以此来看，研发的迅速可以说是司空见惯。就2014年的赛车而言，早在几年前规则宣布之后，法拉利就着手开始了V6发动机的研发，从设计阶段到原型发动机的运行，一直到大功告成的产品，壳牌从头到尾参与了整个过程。“上世纪八十年代，我们在F1曾有过涡轮增压发动机方面的研发经验，对这种技术仍有一定的掌握，因此并不是很陌生，”壳牌法拉利技术经理Guy Lovett解释道。

“而且这种微型化和涡轮增压的概念，与目前全球汽车领域的情况极为类似，因此对我们也有好处。技术的应用并无不同。毫无疑问，我们在小型化涡轮增压发动机方面积累了大量配置机油和燃油的经验。F1比赛好就好在让我们可以根据法拉利V6发动机的具体使用情况来定制这些配方。我们为法拉利量身研发了燃油。我们针对这种应用进行设计，而我们市面上销售的产品则必须适合不同厂家、汽车和市场的各种不同技术的使用。

“国际汽联对燃油的管控非常严格，有意监控了许多参数，以便令其与现代公路用燃油更为接近，由于这可以让我们将赛用燃油和润滑油的技术在公路产品中结合，因此对我们同样大有好处。F1新规则留有余地，让我们可以就燃油混合物内的一些元素做出专门修改，从而实现F1发动机的功率和经济性的优化。F1直接影响了我们试图应用在壳牌V-Power之类的商业公路燃油中的这种技术。2014赛季的新规则极大推动了壳牌的研发。”就F1而言，新的发动机配置本身就是一项巨大的挑战。

除了指定新的发动机，国际汽联还提出了100千克的赛车场均燃油量限制，这相比以往减少了近三成，因此燃油需要提供更高的每升功率。不仅如此：截止2013赛季，每位车手一个赛季19场比赛可以使用8台发动机，本赛季这一数字降到5台，所以这种新型发动机技术必须足够可靠。正如Lovett所言，这给肩负活动零件保护职责的润滑油带来了更大的困难。

“就润滑油而言，涡轮增压器在发动机上的固定显然是一个巨大的改变，因为我们不得不努力保护并润滑一个转速超过100,000rpm、温度极高的涡轮增压器。不论是动力输出，还是将能量传输至能量回收系统的吸收模式下，涡轮增压器的温度都非常高。这给涡轮增压器的保护和润滑带来了更大的困难，而这些对确保涡轮增压器在工作期限内高效运行是至关重要的。”壳牌对法拉利的支持不仅仅限于产品的研发和供应。壳牌每场大奖赛会派出一支由三位科学家组成的团队亲临现场，在法拉利车队车库内的壳牌实验室投入工作。每个比赛周末，都会对燃油和润滑油进行70多次取样，确保所有方面都表现正常。润滑油的检查就好比是下到矿井的金丝雀，只不过是高科技而已：通过使用一种名为发射光谱的技术，科学家可以发现润滑油中增加的金属浓



度，浓度如果过高，则可能暗示发动机存在问题。如能及时发现，也许能令动力单元幸免于难。本赛季，随着法拉利和壳牌应对赛车历史上的全新挑战，润滑的重要性也更胜以往。恩佐•法拉利曾经表示，他一生中最重大的胜利是等待他去夺取的胜利。这种心态如今依然推动着车队及其润滑油和燃油供应商的发展脚步。

小结

- 在赛道之外的领域，壳牌是一家创新推动的全球集团公司，由众多能源和石化公司组成，总部位于荷兰海牙，立志成为全球最具创新的能源公司。壳牌业务遍布全球70余个国家，雇用全职员工87,000人，燃油零售网络遍布全球，包括约44,000个服务站。壳牌在阿姆斯特丹、伦敦和纽约上市。2012年，研发投资达到13亿美元。
- 壳牌与法拉利的合作关系始于20世纪30年代，1947年，首辆出厂的法拉利公路车型使用壳牌润滑油和燃油。时至今日，马拉内罗出产的所有汽车依然如此。壳牌同时还为法拉利公路量产车型提供变速箱润滑油和润滑脂。
- 1951年，壳牌驱动法拉利的375 F1赛车夺得车队历史首胜。
- 法拉利车队从此一直使用壳牌燃油和润滑油，夺得了12座F1锦标赛车手总冠军奖杯和10座车队总冠军奖杯。
- 在与法拉利的技术合作中，50位来自壳牌的科学家和工作人员每年投入研发的时间约为21,000个小时。
- 壳牌V-Power赛车燃油包含成分多达200种。与以往一样，本赛季赛车研发的成果将为用于公路车型的壳牌V-Power燃油提供借鉴。
- 壳牌Helix机油具有五重功效：润滑、清洁、吸收热量、最大化降低摩擦过程中的能量损失，减轻发动机磨损。
-在每个比赛周末期间，壳牌技术人员会对两台法拉利赛车的40余个机油取样和30个燃油取样进行分析。

赛道成果至公路应用的转化

F1如何成为公路车型润滑油的测试平台

润滑油如何帮助改善发动机的功率和效率？主要是通过尽可能降低摩擦导致的能量损失。因摩擦导致的能量损失可通过润滑油技术加以降低，从而提高效率。润滑油的使用可产生更多功率，从而缩短单圈时间。但是，这需要与发动机的保护和耐久性进行平衡。

如何应用润滑油来改善发动机的耐久性？

每位车手本赛季可以使用的发动机从8台降至5台，所以发动机耐久性在今年更加重要了。合适的润滑油可以起到重要的作用，避免发动机表面出现过多的接触和磨损。这对保证发动机维持所需的使用寿命和整个赛季保持高性能而言非常重要。

2014 V6 F1发动机与公路车型发动机有何共同点？

2014发动机是直喷增压的小型化发动机，结合混合动力系统。这些元素业已在许多现代公路车型中得到应用。汽车厂家目前在量产车型中应用小型发动机，并常常搭配涡轮增压器，混合动力车型也越来越受到欢迎，与F1有许多相同的理念。法拉利从F1发动机吸取了许多知识，这些知识将在公路车型发动机中得到应用。同样，对于专为2014 F1赛车发动机研发的燃油和润滑油知识，我们未来也将在面向全球汽车用户的产品中进行转化、应用。■

74→81

排除万难

塔齐奥•诺瓦拉利 (Tazio Nuvolari) 不畏艰难，代表法拉利重返赛场，一次次取得辉煌胜利，令这位素有曼图亚飞人之称的传奇车手重焕活力

撰文: CESARE DE AGOSTINI

1947年，时年49岁的恩佐•法拉利业已开始作为汽车制造商的创业之旅，采用奔腾跃向空中的小马标志，他每一步发展脚步虽然不大，却走得异常坚定。与此同时，55岁的塔齐奥•诺瓦拉利拒绝退休，怎么也不愿接受一个不可避免又让人难以接受的词：衰老。毫无疑问，他的身体不复以往的强壮，正如他向朋友解释的那样：“因为燃烧气体造成的身体不适，每次比赛结束我都疲惫不堪，需要长时间的休息，具体要多久也不好说。”可是，他并没有退出赛场。此时，凭借着国人辛勤的工作和杰出的才能，意大利从战后废墟中幸存下来。

轰鸣作响的发动机是意大利复兴最明显的标志之一，它们响彻城市的大街小巷。这些临时布置的赛道长约2000米，赛程总长极少超过60公里，这种比赛被贴切地称作“开胃赛”，名称非常有想像力。比赛赛程不长，速度也快，从开始到结束用不了多久。它们吸引了许多热情的观众：比赛过程精彩无比，也帮助人们进一步远离和忘却了战争的噩梦。

1947年7月6日，周日，Coppa Luigi Arcangeli比赛在弗利首次举行，该项赛事以杰出的赛车手兼维修技师、13年前在蒙扎赛道试车时不幸遇难的卢吉•阿坎格里 (Luigi Arcangeli) 的名字命名。正是在这里，在罗马涅的中心地区（一直是发动机的产地），诺瓦拉利首次驾驭法拉利为其准备的赛车：一辆12缸1500、名为125 SC的赛车。赛车具有类似摩托车的风格、从车身突出的挡泥板，两个座位和单层挡风玻璃，在车鼻和发动机盖之间的车侧印有显眼的数字“72”。在这项赛事的四场比赛（分别是750、1100、1500和Corsa组别）上，诺瓦拉利和法拉利的组合在众多对手中脱颖而出，引得全场瞩目。这场比赛具备了重大新闻的所有特点。可在当时，新闻报道却只有寥寥数语：“诺瓦拉利首次驾驶法拉利赛车出战，令人瞩目，赛车表现出色，与这位‘赛车大师’充满活力、无人能及的极速驾驶相得益彰。”赛程全长58.8千米，完赛时间还不到42分钟，平均时速达到86公里。诺瓦拉利的赛车刚冲过终点线，就被蜂拥而至的车迷围得水泄不通。赛车一步步向前挪动，一脸疲惫的诺瓦拉利把眼镜抬到额头，拉下了一个小小的防护面具，过滤发动机排放的废气烟尘，如此简单的防护，令人不禁心生怜悯。一位机械师跳进旁边空着的副驾驶座，似乎想帮他开最后这几米的距离。恩佐在维修站静静等待，手中拿着一瓶矿泉水，准备递给走进来的诺瓦拉利，看到

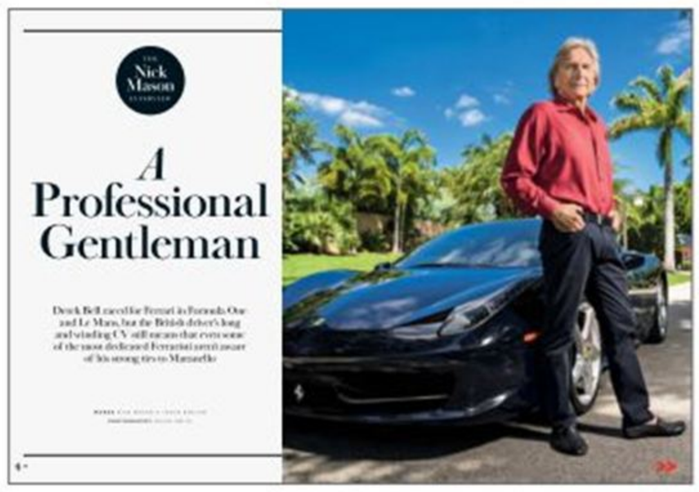
他踉跄的步伐和痛苦扭曲的表情，心里也非常感动。以前在领导阿尔法•罗密欧车队不断取得胜利的岁月里，这种递水的事情他也做过不下十几次。可是，这时诺瓦拉利最想要的不是水，只是想好好歇口气。这时的恩佐还没有获得荣誉工学博士学位，他在自己的首本著作《Le mie gioie terribili》（《我的痛苦喜悦》）中回忆了这一时刻："当时是1947年，带有我的名字的赛车开始征战赛场，诺瓦拉利和我说：'法拉利（他从来都是直呼我的姓），我准备好了。'"准备好什么了？和我们签约，代表我们参赛吗？走遍意大利甚至欧洲，参加每一场比赛吗？当然不是，这并不现实。一来诺瓦拉利身体状况不佳，二来次子过世，心情悲痛。"近来时运不济，"他写信给自己的朋友Karl Durr，"但不管怎样，我都要坚强面对，默默承受这些悲痛。"面对身体和精神上的双重压力，他个人的恢复能力经受了严厉的考验。在弗利比赛后的第二个周日，也就是7月13日，诺瓦拉利再次驾驶法拉利参赛。那些伟大的比赛早已成为往事，蒙扎、纽博格林和巴塞罗那的辉煌岁月也已远去。留给他的只有经典的开胃赛事：在帕尔马街道举行，全程90公里30圈的比赛。

诺瓦拉利的参赛点燃了观众的激情，也让比赛多少增添了一些贵族气息。他的名字，他的人，他的事迹，许多人都记忆犹新，他们清楚地记得他驾驶Norton 500驰骋摩托车赛场的精彩场面，他与Achille Varzi的激烈角逐，最终只因链条断裂和两个坏掉的气阀与胜利失之交臂。那是在1924年，诺瓦拉利在Polesine赛道遇见一位了身材高大魁梧的男子。他身穿宽大的工作服，虽然沉默寡言，却总是一语中的。他就是阿尔法•罗密欧车队的车手恩佐•法拉利。时间回到1947年7月13日的帕尔马。万事俱备。参赛的1500赛车为数不多，之后又有一辆体型更大的1100加入战团。诺瓦拉利在左侧第一位，右面是他的队友Franco Cortese。比赛随即拉开战幕！所有赛车迅速冲出起跑线，可法拉利编号80、诺瓦拉利的赛车却一动不动，悄无声息。赛车的发动机熄火了。他出发时已排在了第15位。处于领先位置的毫无疑问是另一辆由Cortese驾驶的法拉利赛车，Guido Barbieri的玛莎拉蒂和其他赛车紧随其后。第四圈时，他的完成时间为1分50秒（平均时速98.182公里），这一成绩迄今仍未打破。诺瓦拉利追赶的脚步并没有停止。整场比赛，他的驾驶都极为出色，在完成对Giovanni Quintavalla的超车时，他的操控恰到好处，令人无比惊叹，而后者根本就没意识到他紧咬在后面。有些地方明显缺少超车所需的空间，但法拉利赛车仍然成功超车，这些精彩的表现人们依然记忆犹新。第十八圈时，诺瓦拉利取得领先位置：完成了对14辆赛车的超车。记者Franco degli Uberti在《Auto Italiana》写道"现场数以千计的观众为他欢呼喝彩。"比赛结束后，与上周的情况如出一辙，人群冲破了护栏，潮水一般淹没了法拉利赛车。随着紧张的压力消失，这位车手也像之前在弗利一样陷入了痛苦。不过，这次赶来搭救的是昨晚微笑节 (Festival of the Smile) 上当选的帕尔马小姐，诺瓦拉利自己也是评委之一。帕尔马小姐手捧一大束鲜花献给他，并坐上法拉利赛车与诺瓦拉利绕赛道一圈，作为当选帕尔马小姐的奖励。下一场比赛于八月末在利沃诺Montenero赛道举行。"这条赛道激发了我，"诺瓦拉利写信告诉恩佐。"Montenero一直是我最喜爱的比赛，因为这里的驾驶称得上是'冠军的驾驶'，而且困难重重，是对赛车和车手的考验。"恩佐回信说："亲爱的诺瓦拉利，我刚从山区回来，八月和儿子在那里度假，今天早上看到了你本月14号的来信，获悉了你想驾驶我的赛车参加利沃诺赛道比赛的想法。这次比赛我们会为你准备好赛车。试车日期届时我会通知你。回见，祝好。"信中提到的赛车遭遇了车祸，当时的驾驶员是在马拉内罗奉献一生的优秀技师Luigi Bazzi。恩佐于是决定把Cortese的赛车让给诺瓦拉利。就这样他列队出现在了利沃诺海滨赛道Ardenza的出发点，同样在这条赛道，他曾五次夺冠。然而，刚刚过了四圈，发动机就出现了故障，或许是因为法拉利从瑞士进口的阀门出了问题。

诺瓦拉利一再受到比赛邀请，尤其是来自巴里比赛的邀请，其诚挚执著令人印象深刻。赛事总监Renzo Castagneto接连不断地给他发电报。1947年7月5日的电报写道："来吧。你肯定不会失望，也绝对会非常满意。"7月10日又发了一封电报："我恳求你无论如何都要参加比赛，一切都不会让你失望。"7月11日又来了一封电报："已电报通知法拉利准备一辆125供你使用，你要求的费用也没问题。"7月11日晚上11点30分又发了一封："我们接受你的所有要求。我们非常期待你的到来。"由于中毒症状并未缓解，迫于身体状况，他还是不得不让他们失望，谢绝了他们的盛情邀请。来自米兰阿尔法•罗密欧测试实验室的机械师Giuseppe Vianini推荐了一种看似神奇的疗法：大剂量服用维生素B。这些简单无害的维生素最终并未令他的病情有任何好转。他写信给自己的内兄、在都灵当律师的Guido Falamischia，说到他忙着在Gardone试验一种解毒疗法……"我希望能重新恢复健康，至少可以参加比赛，如果身体允许的话。"到1947年年底，他六次参赛，其中三次代表法拉利：弗利（1500组别夺得第一）、帕尔马（大获全胜夺得冠军）和Montenero（退赛）。

大剂量服用维生素B带来的希望，Gardone的优质空气，高昂的士气，还有对自己的信任，这些让诺瓦拉利接受了恩佐•法拉利的邀请，参加为时11小时、于1948年举行的1000 Miglia大奖赛。参赛赛车是一辆名为166 SC的2000。这都不算是赌博，根本就是愚蠢至极的举动。离比赛开始只剩三天，可诺瓦拉利七个半月都没摸过赛车，连他的医生也严禁他参加比赛，所以只可能在Garda乡村短暂地试一下赛车。

身经百战的恩佐自然没有心存过多幻想。他只是把这当成了一种宣传策略：他把冠军的希望押在了二战前的卫冕冠军克莱门特•比昂德蒂身上，他曾两次赢得1000 Miglia比赛的胜利。诺瓦拉利深夜出发，没想过夺冠，甚至都没想过能完成比赛。坐在他旁边的是机械师Sergio Scapinelli。接下来发生的事情出乎所有人的意料之外。抵达罗马的时候，编号1049的法拉利赛车取得了12分钟的领先



优势，但没了发动机罩。等到利沃诺的时候，领先优势扩大到20分钟，但是四个挡泥板有一个掉了，副驾驶座椅也松动了。这时赛车跟快散架了一样。等到了佛罗伦萨，领先优势扩大到半小时。在勒佐内尔艾米利亚的Villa Ospizio加油时，发现赛车的钢板弹簧销坏掉了，也就是说赛车没法再继续比赛。“亲爱的塔齐奥，”恩佐回忆起这件令人感伤的事情时写道。“1948年举行的1000 Miglia比赛令人难忘，那也是我们最后一次共同挥洒热情。你一路从布雷西亚到勒佐，精彩的驾驶让所有人为之折服，等你到达Villa Ospizio时，我已经在加油的地方等着你。破裂的钢板弹簧销让你与一场伟大的胜利失之交臂，这是一场你梦寐以求又当之无愧的胜利，这场胜利比其他任何胜利都来得重要。躺在迷人的牧师宅邸的床上，我跟你说‘塔齐奥，鼓起勇气，我们明年再战。’我记得你当时回答说：‘法拉利，在我们这个年纪，可没有多少这样的日子，好好记住，充分享受这些日子吧。’”总而言之，即将成为“司令官”的恩佐指出，“运动的情感法则是无情的，有时也是不公平的，但无论胜败，我们都无法回避。”1948年，诺瓦拉利也代表法拉利征战了三场比赛：第一场是1000 Miglia大赛，在被迫退赛时观众爆发出热情的欢呼声，声势之大，就算比赛赢了也会有所不及；第二场是巴里大奖赛，最终与Cortese获得第四，最后一场6月13日在（故乡城市的）Mantua赛道举行，是为了纪念他的两个儿子Giorgio和Alberto。

他只跑完了四圈，但四圈一直领先，之后由于身体有恙而退赛。

趴下！

“请叫他回来！”1932年的Targa Florio大奖赛上，面对诺瓦拉利让他儿子坐在副驾驶的请求，机械师Mambelli焦急之情溢于言表。“不要担心，要是有危险，我会叫他趴下的，”他说道。事后，Mambelli问起Paride坐在副驾驶的感受：“我根本什么都没看到，他不停地要我趴下！”

塔齐奥•诺瓦拉利：摄影师

2009年，诺瓦拉利的家乡曼图亚在Gonzaga Palazzo Te举办了一场独特的展览，展出了由他拍摄、主题为赛道之外的各种场合的作品。这些摄影作品让我们见识了这位直面死亡多过摄影的车手的非凡才能、敏锐感受和渊博知识。

小结

* 1920年，塔齐奥•诺瓦拉利从摩托车比赛中起步。
* 54岁才从赛车界退出。
* 诺瓦拉利问鼎贝尔格莱德大奖赛，这是二战爆发前最后举行的一场大奖赛。
* 他参加的最后一场比赛是1950年巴勒莫至Montepellegrino的山地爬坡赛，并在其参赛组别中夺得第一。
* 1936年美国举行的George Vanderbilt杯比赛是他最著名的胜利之一，他驾驶的是一辆阿尔法•罗密欧赛车。

诺瓦拉利代表法拉利的复出之战

1947-48：这位疾病缠身、深受观众喜爱的偶像共参加了六场重要的比赛。

1947年，弗利

恩佐•法拉利将一辆配备全新车身和小型挡泥板设计的125赛车托付给了诺瓦拉利。后者代表法拉利参加1.5升组别比赛，为这家新成立的马拉内罗公司带来了辉煌的胜利。

1947年，帕尔马

诺瓦拉利赛车的发动机在起跑线熄火，最后一位出发，但成功抹平差距，最终夺得胜利，取得了可以媲美处于巅峰时期的杰出赛车手的成绩。

1947年，利沃诺

他的赛车在试车期间损坏，后驾驶Cortese的赛车参赛。发动机故障时，他处于领先。同年，由于病情日益严重，再未参加比赛。

1948年，1000 MIGLIA大赛

命运的残酷剥夺了诺瓦拉利和法拉利即将到手的最辉煌的胜利。他排在第一的位置，离终点也就只有几千米，可是赛车由于悬挂故障停止不动。

1948年，巴里和曼图亚

巴里大奖赛位居第四，在曼图亚献给逝世的儿子的比赛中，由于身体原因在一路领先的情况下被迫退赛。诺瓦拉利的神奇车手故事在此告终。■

94→103

车手也绅士

Derek Bell曾代表法拉利征战F1和勒芒拉力赛，可是细细查看这位英国车手漫长而曲折的职业履历，会发现即便是再铁杆的法拉利车迷，对他与马拉内罗的密切关系也会一无所知。

撰文：NICK MASON, JASON BARLOW
摄影：BRIAN SMITH

人们说，见面不如闻名，英雄还是不见为好，可这些不明身份的“人们”时不时总是大错特错，放到我要讲的人身上同样如此。我认识Derek Bell三十余年，不仅有幸与他共处，他的智慧和经验还让我在赛车上受到教益，更为重要的是，我们共同度过了无数愉快的时光。他的赛车生涯光彩夺目，对赛车运动怀着无比深沉的热爱，两者相加，令其成为赛车运动一位重要的代言人。我见证他五次问鼎勒芒拉力赛，看过他驾驶一辆512M创下英国的新陆地速度纪录，还在古德伍德目睹他驾驭无数珍贵的古董赛车斩获胜利。他不厌其烦、幽默地向人解释赛车的驾驶技巧，怎样在赛道上极速驰骋。这些我既亲眼目睹，也曾亲身经历。我更换有幸亲身受教，1981年在纽博格林赛道1000公里比赛之前接受了他一天关于赛道的指导。他的教诲让我获益良多。纽博格林赛道艰险重重，全长22公里的赛道盘旋曲折，在艾菲尔山脉中穿梭，这里有数不胜数的弯道和令人生畏的高度变化，赛道两旁大片的树林巍然矗立，弥漫着危险重重的氛围。我设法租了一辆宝马汽车，用车目的我并没有实话实说，因为这里的汽车租赁公司早明白了一点，只要是去纽博格林赛道的车，最后归还的时候都难免落得警示灯不停闪烁和胎面受损的下场。整整一个早上，Derek都在跟

我解释和演示不同的路线、弯道和有用的标记点。回头想想，他胆子着实不小，竟然陪着我驾车跑了一圈。他的切身指导无与伦比，如今依然是我赛车生涯的一大亮点。我在外参赛时曾化名使用Bell的名字，还冒名写了一封信，这件事传出后，听说Bell家里还为此感到不安，我这样做是不是有点忘恩负义。这封信在采访结束时Derek也有提及。

我要说明的是，酒店门口总是没完没了有很多狂热的疯子，他们让你听他们的样带，看一些歌词，或者向他们支付逾期的版税，要躲过这些人，使用化名也是没法子的事。不得不为之。不久后，一封由自称是澳大利亚一家高级酒店经理写的信飞到了西苏赛克斯郡，里面附有一张数额巨大的账单，费用涵盖丢出窗外的电视、打食物仗用的大量乳蛋糕和空空如也的小冰箱。我还添油加醋地在信中说，酒店员工非常喜欢Bell夫人在餐厅跳的七层面纱舞。想起这件恶作剧，我总是像孩子一样忍不住想笑，相比起来只有一丁点的负疚感。但是，跟Derek有关的任何来往，总是有很多特别的地方，乐趣就是其中一点。他用不着宣扬自己的才能，这些都不言自明。拉力赛的驾驶，需要一些仅有少数参加速度赛的车手才具有的特别能力。出色的机械感知能力，不停超车的能力，驱驰10倍于大奖赛赛程的耐力，应对夜间比赛和不同天气状况，以及高达390公里的时速。Derek是一位大师级拉力赛车手，他非凡的职业履历就是最好的证明。在我看来，在赛车界，像Derek这样成功的车手毫无疑问完全称得上是英雄人物。下次比赛，我一定使用别的化名，以示对这位杰出人物和好友的尊敬。

法拉利官方杂志：我在为本次采访做调查时，发现你的生涯成就是如此辉煌。你早期曾代表法拉利征战，可知道的人并不多。

DEREK BELL（以下简称DB）：确是如此。事实上，帮我照管船只的工人在清理螺旋桨上粘附的藤壶时，看到了我们在大幅照片中使用的法拉利458赛车。他说："我还以为你代表保时捷比赛呢！"我不得不纠正他。我非常幸运能够拥有这样的赛车生涯。我代表过法拉利、保时捷、阿尔法•罗密欧、宝马和各大车厂参赛……今天的车手通常和一家车厂绑定在一起，没有这样的机会。需要说的是，他们挣的钱可真不少。我们比赛不是为了钱，而是对获得胜利情有独钟。当然我们也喜欢为此获得报酬，但这并不是主要原因。

法拉利官方杂志：不同时代的人，为不同的赛车时代感动，但20世纪60年代末70年代初的这段时期着实引人注目。这时出现了无比出色的赛车，也出现了无比杰出的车手。

DB：这是与众不同的时代。赛车既迷人又充满危险。我就是这群不停上升的车手中的一位。如果你在F3比赛中幸存下来，我是说活着完成比赛，你就有机会继续参加F2和F1比赛。我参加了三场F2比赛，之后接到了马拉内罗的召唤。所以并没有过很长时间。赛车是一项迷人、多彩而又极其危险的运动。

尼克•梅森：法拉利怎么找上你的？

DB：1968年，在我参加F3比赛的第三个赛季，我赢得了八场比赛。我们四处寻找资金，获得了威斯敏斯特银行的赞助，随后我们进军F2赛事。我参加了霍根海姆举行的F2比赛，Jimmy (Clark) 在这场比赛中不幸遇难。前天晚上我还跟他和Graham (Hill) 一起吃晚饭，第二天早上还一起吃早餐，之后驾车比赛，从此与他生死永隔。数周后，已故的Colin Chapman请我代表他们参赛。之后我又收到了库珀车队的邀请，让我参加F1比赛。后来就是法拉利……短短六周内，这些机会一个接一个出现。我不知如何是好。我去了趟意大利，在蒙扎试驾了一辆F2赛车。不知怎么回事，我是速度最快的。直到今天，我都不知道自己是不是真的最快。当晚我去了摩德纳，入住Real Fini酒店，第二天去了马拉内罗的工厂。当时有人在举行罢工，不过据他们说，那天是国庆节，之后恩佐•法拉利在他的秘书陪同下出现了。我记得非常清楚。恩佐向我走来，两旁法拉利公路车型夹峙，排列在两侧的生产线上。这一幕非常神奇。银白头发和墨镜，我闻名已久。

NM：法拉利车队签约一位英国年轻车手……

DB：放在今天，想想这会引起多大的轰动！可在当时，《泰晤士报》只有一小段报道文字。"英国加入法拉利——来自Pagham的Derek Bell进驻马拉内罗。"谁也没有把这当回事。不管怎样，恩佐、佛朗哥•格齐和我一共三人一起吃了午餐。恩佐过去常常开车来接我，一起去吃晚饭。走路的时候，他搂着我的肩膀，带我往前走，好像在说："这是我的新伙计！"恩佐对我非常看重，原因我从来就没搞清楚过。

法拉利官方杂志：一年又一年，他的故事越来越神秘。新建的恩佐•法拉利博物馆陈列展出了他用过的各种物品，包括一副他常戴的标志黑色墨镜。他是一个坚强的人，可你看到了不同的一面，是吗？

DB：他对我一直彬彬有礼。我总觉得他在引领我前进。我来到马拉内罗，积累F1方面的经验。当时我妻子患了结肠炎住院，恩佐用法语问我："你妻子身体怎么样了？"那天还是清早，我回答说："我不清楚，我还没跟她通过话。"于是，他马上叫秘书打电话给医院，让我和我的妻子通话。他就是这样的人。恩佐去世前一年，我还见过他一次。我带儿子Justin去看他。我必须这么做。在法拉利，你为恩佐比赛。每个人都为恩佐工作或比赛。在保时捷，你为车队，为机械师比赛。在法拉利，无论输赢，他们与你同喜同悲。

NM：你与法拉利的联系依然非常密切，这种联系非常明显。即便在今天，时隔46年后，这种联系显然对你而言还是很重要。

DB：我的第一场职业比赛是代表法拉利参加的1982年F2比赛。我的第一场F1比赛也是代表法拉利，在奥顿公园的Gold Cup比赛。我的成绩排在佩德罗•罗德里

格斯的后面，Jochen Rindt的前面。我的第一场大奖赛是代表法拉利在蒙扎参加意大利大奖赛。我的第一次勒芒拉力赛是驾驶法拉利512参赛。回首过去，这样的经历没有人做到过，真的非常不可思议。可对我代表法拉利参赛的事情，人们却并不知情。

法拉利官方杂志：遗憾的是，这段岁月并非法拉利车队的辉煌岁月……312 F1赛车有什么问题？

DB：我在错误的时间加入了法拉利。几年前我和Mauro Forghieri一同出席阿米莉岛优雅竞赛时，他也这么跟我说。1969年，法拉利退出车赛，如今来看显得多么不可思议。赛车就是缺乏竞争力。我有潜力，除了Jackie (Stewart) 和Jochen，我击败了每一个人。我怎么也没有他们快，虽然他们经验比我丰富，但我还是紧紧追赶。他们就是王者。（顿了顿）312其实是一辆非常不错的赛车，可就是不够快。它操控良好，不会给你任何意料之外的问题。从许多方面来讲，它都很不错。这款车只是需要多一点动力，而我则需要整个赛季都驾驶这辆车。我记得，它配备了可调整后翼。时速170英里（275公里）进入Grande弯道时，你必须按下方向盘上的一个按钮，稍微降低后翼，增加下压力，保持车翼降低到Lesmos弯道。很不错。

NM：和我说说法拉利512赛车。这辆赛车我们显然都很了解。你什么时候开始驾驶这辆赛车的？

DB：我想是1970年在斯帕赛道。我以前从没在这里参加比赛！之前认识的Jacques Swaters请我驾驶黄色的512赛车。我的成绩比队友快了20秒。我记得首次经过Eau Rouge弯道的情景。（顿了顿）你让我思考现在。你驾驶赛车，你是车手，你到底有什么问题！于是你竭尽所能驾驶赛车。512非常适合斯帕赛道，因为它在高速赛道上表现很好，但转向不如保时捷917等赛车灵敏、出色。当时没有无线电，三分钟后才能知道单圈的成绩。进站加油时，这辆赛车三次着火，他们不得不拆掉车门把我救出来。但是我们并未退缩，而是继续比赛。这种情况在现在是不可能发生的。

法拉利官方杂志：这辆赛车和保时捷917是史上最优秀的两款赛车，也是赛车迷眼中不折不扣的经典赛车。

DB：没错，而且它们在设计过程中并没有采用风洞。而且这两款车居然大获成功，这简直就是个奇迹。我们测试了917的所有零部件，从没想过这家伙会失败。我就从未紧张过。Norbert Singer（保时捷老板）拿出滑尺，四处量了量，然后笑了起来。我说："你笑什么？"他说："你还是不知道的好。"然后我说："嗯，我即将驾驶这辆车，我想知道。""好吧，在考虑轮胎抓地力的情况下，最高时速246英里（395公里）……"

法拉利官方杂志：你在拍摄Steve McQueen的影片《Le Mans》时，Nick的512赛车着火了。出什么事了？

DB：Steve和我的赛车并驾齐驱，以便摄影车（一辆特别改装过的福特GT40）拍摄。我穿过印第安纳波利斯弯道，这时车突然爆炸了。轰轰轰！！！我时速可能在80英里（128公里）。于是我刹车，连忙试图解开安全带，打开车门，副驾驶脚底的拍摄灯也掉了，汽油汩汩地涌出来。感觉过了好久我才从车里跑出来。周围一个人都没有，后来树林才跑出了一个人。"快叫该死的消防车过来！"我大声吼道……

法拉利官方杂志：与恩佐•法拉利一样，McQueen的传奇色彩似乎日俱增。他是什么样的人？

DB：Steve人很好，非常真诚。我很讨厌看到那些关于他的负面文字。他成长过程非常艰难，可他却很少提及。他具有十足的男子汉气概，喜爱汽车。他想当车手，也想当演员，而我们没有一个人有当演员的想法。他只是想谈论赛车，没有人在一旁奉承他，打扰他。我记得我在赛道上拍摄917和512赛车的镜头，我们飞快地冲过了Maison Blanche。我突然发现了他，他扛着摄像机，躬身站在赛道中央。两辆赛车紧贴着他从两旁飞驰而过。回到维修站后，我很想知道到底是谁批准这样做的。毫无疑问，没有别人，就是Steve，他刚刚才拿起摄像机。在大银幕上观看《Le Mans》，现在比之前更让人难忘。我觉得只有《Rush》才能超过它。我很喜欢这部影片，他们拍得很好。我认识James (Hunt)。我参加了他的婚礼，他的第一次婚礼……

NM：在我看来，赛车运动的有趣之处在于，让车手的自我从某种程度上得到了升华。F1车手和耐力赛车手的心态是否存在不同？

DB：毫无疑问。单座赛车的车手更加专心致志。在赛车运动中，你必须学会团队协作。当然，在F1中，车手也是团队成员，但这样的情况只限于在维修站。虽然如此，如今赛车运动正在改变。车队内部之间存在竞争，队友除了竞争赛车，相互还要竞争杆位。我觉得这很不好。我在保时捷车队的时候，如果我们互相竞争，会因此受到处罚。我们从没有急切成这样。如今，信息也太过泛滥。他们每一圈都要询问。以前我们下车后，他们会说："干得漂亮，伙计们，做得好，第三个小时出现什么情况了？"我们从来不做过多的分析，这也许是我们的损失。但是，我们还是奉上了精彩的比赛。

NM：你在勒芒五次问鼎，三次在赛百灵赛道夺得戴通纳比赛的冠军。就这些堪称速度殿堂的伟大赛道而言，你一定和它们有了一种非凡的联系。

DB：嗯，绝对如此。勒芒就是我最钟意的赛道。我对这里一直满怀敬意，不论过去，还是将来，都是如此。穿过长长的隧道，来到这里会有一种肃穆感，赛车时速可以达到239英里（384公里），所以你清楚自己将会创造历史。因为你清楚赛车的实力。即便如此，每一次你还是驶向未知。纽博格林赛道非常不一样，它弥漫着鲜明的德国气息，弯道数量达到170个，还有其他令人生畏的困难。另外斯帕赛



道也未有改变，还有Kyalami和赛百灵赛道，依然有一些与众不同的地方。其中鲜有赛场还和以前一样。Mulsanne直道以前长达四英里，油门可直接踩到底，无所顾忌地飞驰一分钟。

法拉利官方杂志：今年，F1和WEC的规则发生了改变，你觉得赛车是不是变得太复杂了？你是车手，不是计算机操作员，不是吗？

DB：总而言之，车手只关心驾驶赛车。新的赛车虽然复杂，但还是赛车。车手要做的就是尽力把车开快，让其他人告诉他们表现如何。我不想让人觉得我的话很无礼，我也知道车手为此付出了大量的努力。面对改变，我们每个人都要去适应。（顿了顿）别说现在的F1赛车，以前我在驾驶458 Italia时，看着方向盘，心里就在想："启动按钮哪去了？"不过，尽管如此，我一点也不羡慕今天的车手。我觉得我们以前的美好日子，他们就没体验过。我清楚记得和Jo Siffert驾驶917在布宜诺斯艾利斯比赛，第二个周末又到了戴通纳试车，然后又到波哥大参加F2比赛，接着是赛百灵，然后又回到波哥大……说实话，我根本不记得我开的是谁的车。

法拉利官方杂志：你说到的这些伟大的名字，他们是许多人心中的英雄。可是他们中很多人却因赛车身亡。这一定对你个人有很大的影响。失去了这么多朋友和同事。

DB：你是这么想的，对吗？但真实情况就是，你完全适应了这种生活。从踏进赛车的第一刻起，我就是这样做的。死亡在赛车领域是常见的事情。放在以前，冲出赛道意味着令人难以承受的严重后果。如果赛车出现机械故障，或者轮胎爆胎，结果往往是致命的。不过，没错，我想我们的确变麻木了。其实我这个人感情非常丰富，易于动情，那么我究竟是怎样做到不为所动的？1971年，Jo和Pedro驾驶我第一年开过的赛车原型车，不幸双双遇难。我参加了Jochen Rindt的葬礼。（顿了顿）你得接受这样的事情。

法拉利官方杂志：我不想让你难堪，不过跟音乐家比起来，Nick倒是一位非常优秀的车手。Derek不是跟你指点过纽博格林赛道吗？

NM：我记得我们在那里呆了一天。我驾驶Lola赛车参加了1000公里的比赛。

DB：他取得了很大的进步。你知道，他是个聪明的小伙子。你也驾驶过第三辆赛车Rothmans Porsche 956，参加了加拿大举行的Mosport比赛，整场比赛下来未犯任何错误。Nick热爱赛车，能将自己的出色表现保持始终。他为人谦逊，从不夸耀，让人忘记了他驾驶那辆赛车取得了多么优秀的成绩。在纽博格林赛道，你就得带人实地去参观，希望他们掌握应对这条赛道的思维方式。领会这种思维方式，需要两圈以上的时间，而且慢慢才能领会。Nick就弄懂了其中的奥妙。

法拉利官方杂志：看Nick是怎么回报你的，当你和Pink Floyd在外比赛时，他登记入住酒店时用的是你的名字Derek Bell。

DB：刚开始我还受宠若惊，可后来很快意识到竟然没人认识我！（笑）Nick，我确实收到了你以酒店经理口吻伪造的一封信，你大发雷霆，说酒店房间被弄得乱七八糟，随信还附了一张要求赔偿的费用账单。这让我想起了1986年我和Hans Stuck在富士举行的世界跑车锦标赛夺冠时的事情。当晚的庆祝活动玩得非常疯，我记得我们把一张床从窗口扔了出去，床上还睡着一位机械师。他住在一楼，所以没飞多远。

小结

* 1964年，Derek Bell在古德伍德开始赛车生涯，驾驶一辆Lotus Seven参赛。
* 1968年，他首次代表法拉利参加F2比赛。
* 1968年至1974年，他先后代表法拉利、迈凯轮、苏蒂斯和Tecno参加了16次大奖赛。
* 他五次荣获勒芒24小时拉力赛冠军，三次获得戴通纳24小时拉力赛冠军。
* 1986年，他荣获大英帝国勋章，以表彰他取得的杰出赛车成就■

104→109

美丽新世界

桑坦德银行总部位于马德里郊外，为注重环保的全新公司形象树立了典范。

撰文：ANTONIO GHINI

人类走出洞穴开始农耕生活，修建城墙保护自己免受异族侵略，在烟囱林立的巨大厂房周围建造大型城市中心。

我们探明了储备丰富的矿物燃料，误以为自己能够充分利用原子能，总之，我们相信自己无所不能。

在此过程中，我们人类的数量不断增长，却不愿承认自己所处的星球不能承受这样无序的巨大发展。现在是时候珍视这段非凡的人类历史，这样才能在自然给我们的馈赠、我们对自己的认知与我们所处的世界这三者间取得平衡。我们可以充分利用上苍赋予的智慧，保存科技和自然带给我们的种种美好，避免因为目光短浅而回到原始时代的穴居生活。与此同时，我们可以努力让地球恢复昔日模样，像大自然给予我们一样的慷慨，尊重并致力于实现这种平衡，为子孙后代打造一个美好的未来。桑坦德银行执行主席Emilio Botín对此可谓心知肚明，比大多数人了解得都要早。1995年，Emilio Botín先生开始为自己员工人数超过6500人的银行描绘蓝图，时隔多年后如今终于成为美妙的现实。2004年，桑坦德银行总部从马德里市中心搬至位于城市西郊的Boadilla del Monte，成为世人学习的典范，向人展示一家公司如何能够在两个截然不同却互为补充，且同等重要的层面上运营。第一个层面就是回归宁静清洁的自然空间，关心我们所处的世界，这同时也传递着一种尊重，一种展望未来的愿望，不仅是为自己打算，也是为了我们的客户。这里有1200棵迷人的橄榄树，其中11棵树龄超过千年，400棵树龄超过500年，重新栽种在中心花园，由Luis Vallejo仔细打理。这里的高尔夫球场向所有员工，以及那些有志于改善球场质量和维护水平的人开放。所有这一切都清楚地展示了结果



是如何达到预期的。第二个层面并未显露在外，由技术和能源结合加以呈现，两者的管理张弛有度，趋于平衡，无需为此放弃现代生活赋予我们的一切。这与F1目前的情况有点类似，与日常座驾未来的情况益发相近。这些未来的公路车型将采用注重循环利用资源和能源效果更佳的设计，这种设计对环境影响更小，为驾驶者带来更加安全的性能和实用功能。Ciudad Grupo Santander项目占地约250公顷，是四大国际建筑设计公司相互竞争的结果，包括加利福尼亚的KMD公司、Kevin Roche、Rafael Moneo和Norman Foster建筑设计公司。在诸多设计限制中，项目要求在所有工程单元中采用一种先进的建筑工艺。最终爱尔兰人Roche脱颖而出，他的知名之处在于用玻璃和混凝土建造备受赞誉的建筑物。通过陈设当代和经典艺术的大型作品，严密精确的建筑与和谐自然的花园完美结合。其中包含Don Emilio Botín心头所爱——一幅悬挂在他办公室的油画，这件作品和他的家族渊源极深。这幅作品名为《牧羊人的崇拜》(The Adoration Of The Shepherds)，是由他的父亲Emilio Botín（两人名字一样）在20世纪50年代购得。油画作者是希腊克里特岛出生、后加入西班牙国籍的16世纪画家El Greco。作为一家实力雄厚的西班牙银行，桑坦德银行已经成为一座金融创业精神的国际堡垒，它鲜活地诠释了在面对新情况、新问题时我们对解决之道的理解：即持续发展科技、尊重人与环境、尊重创新活力、始终高瞻远瞩。从这个角度而言，与法拉利结为合作伙伴也是在传达一种信息，那就是迎接挑战，不断开拓，同时通过不懈的努力让科技最大程度地为我们所用，找到创新的解决方案。企业及其成功，是那些赋予企业生机与活力的人的成果结晶。Don Emilio Botín的愿景使得原先无人居住的区域变成了一个令人向往的神奇之地。对于马拉内罗小城镇郊外的这片农田，恩佐•法拉利和卢卡•迪•蒙特泽莫罗也怀着同样的愿景。如今，与桑坦德银行宜人的总部大楼呈现出来的特色相比，法拉利的建筑风格和臻于完美的技术工艺也毫不逊色。这些相似并非巧合，它们展示了科技与实用主义是如何与自然和梦想完美共存，和谐相处的。■

110→117

跃马水上

20世纪50年代，法拉利在赛车领域的彪炳战绩吸引了赛艇手的注意。正如下文所述，两者随后的联合屡创纪录，取得了辉煌的战果。

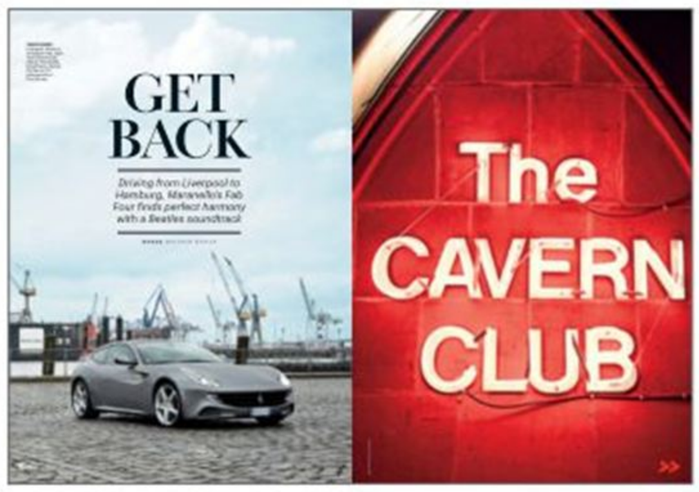
撰文: GERALD GUETAT

在法拉利竞赛编年史上，赛艇是一段鲜为人知的历史。这段历史之所以存在，很大程度上要归功于一个人。他就是身兼工程师、实业家和赛艇手三重身份于一身的Achille Castoldi。截至1950年，他驾驶配备阿尔法•罗密欧158发动机的赛艇取得了职业生涯的一次次重大胜利。可就在这个新的十年之交，Castoldi因为一艘搭载马拉内罗制造的V12发动机的赛艇，令自己在赛艇领域的潜力得到了充分的释放。由于与阿斯卡里和Luigi Villoresi相交甚密，Castoldi自然不难安排和恩佐•法拉利见上一面。阿尔法•罗密欧不久前回归大奖赛赛场，昔日的激烈对战再度重现，而恩佐无比清楚，在赛艇这项运动中，破纪录的速度以及夺得Trofeo Campari和Raid Pavia-Venezia等大型赛事的冠军这样的新闻肯定会得到主流媒体的报道。水上运动的胜利也会为跃马品牌添姿加彩，法拉利因此决定进军赛艇运动。1952至1954年间，法拉利与阿尔法•罗密欧你追我赶，展开了令人叹为观止的激烈竞争，由法拉利V12发动机驱动的动力艇打破了不下四项世界纪录。在《La Gazzetta dello Sport》杂志1951年1月刊中，记者Nino Nutrizio撰文写道："秘密保守极为严密，但法拉利的新动力艇业已竣工，搭载的新发动机时速超过220公里，创下世界纪录……"

文中提到的赛艇就是二战后直至70年代中期称霸赛场的"三点式"动力艇。这些动力艇前部配备宽大的浮筒，尾部则是修长的导流罩，内部安装着螺旋桨和舵柄。全速行驶下，动力艇只有三个支点（两个浮筒的尖端和螺旋桨叶），最大程度降低了船体与水面的摩擦。Arno VIII号是首艘搭载法拉利发动机的动力艇，参加了1951年5月在加尔达湖举行的比赛。该动力艇在Abbate船厂建造，参加了其时最著名的2.8升组别比赛。它配备了特别研发的2.5升Inter 212 V12发动机，转速7000rpm下可输出190马力。就当时来说，发动机的功率已属惊人，但从首季表现来看，面对伴有急弯、介于浮标之间长长的赛道，我们很快就发现，法拉利发动机由于功率强劲，高速运行时输出力矩出色，因此更适合开创和打破新的纪录。1952年1月14日，Castoldi从Sarnico基地出发，毫无意外地打破了自己在2.8升组别的首个世界纪录，时速达到180公里，其中原因也就在此。这位不折不挠的水上王牌继续与马拉内罗展开合作，希望提升动力艇的功率，以应对Mario Verga所驾驶赛艇的阿尔法•罗密欧159发动机带来的挑战。

1952年6月，在Trofeo Campari比赛上，Castoldi驾驶一艘装配4.1升法拉利V12发动机的Abbate动力艇参赛，这是动力提升至280马力的340 Mexico的改进版本。1953年1月，他还试驾了Arno IX号动力艇，搭载一台从225 S发展而来的2.7升V12发动机，动力稍显不足。不过，如今深深吸引Castoldi和马拉内罗的就只剩惊人的速度。仅仅一年之内，他们共同创造了三项世界纪录，这些成绩之后在1953年《法拉利年鉴》中均有登载。

这些成就的取得离不开马拉内罗的工厂专门为Castoldi研发的375 F1 V12发动机。这款发动机特别装配为四个Weber化油器提供增压的两个压缩机，令这台4.5升兰普雷迪发动机功率从350马力提升至550马力。1953年10月15日，这位冠军赛艇手掌舵Timossi新造的Arno XI号动力艇，创下了一项新的世界纪录，平均时速达到241.708公里。凭借这一成绩，他打破好友Verga数月前创下的世界世界，将阿尔法•罗密欧拉下王座。之后不久，也就是11月3日，由Vittorio Oggioni掌舵搭载4.5升法拉利V12 375 MM发动机的Angelica号，再创新的耐力赛纪录。2012年，Castoldi的冠军赛艇Arno XI号在摩纳哥由一位美国收藏家以创纪录高价收购，该赛艇在上世纪90年代得到了重新整修。另一艘功率稍低且存世的赛艇则是Augusto



Schapira的Antares II号，只是缺少了原装的四缸740发动机，1953年基于735 S在马拉内罗制造。最后一艘搭载法拉利发动机的动力艇是1957年制造的San Marco号，下水后至今为止只转手一次，如今驰骋遨游在科莫湖上。与其他赛艇不同，San Marco号是唯一从开始起就采用V12车用发动机的赛艇。这款发动机来自1953年制造的“Competizione” Berlinetta赛车，即340-375 MM，底盘编号为0318AM。同年，也就是法拉利收获世界赛车锦标赛首胜的这一年，这辆赛车遭遇了辉煌却又悲惨的命运。赛车诞生之初名为340 MM，后因参加勒芒拉力赛采用一款特别的发动机，也就是这一年的首辆375 MM。正如记者Antoine Prunet所指出的那样：“为参加1953年勒芒拉力赛，阿斯卡利和Villoresi驾驭的0318AM赛车的底盘经过强化，配备曾征战去年印第安纳波利斯500英里大奖赛的4.5升375 V12发动机，发动机连杆未经锻造，但以铸钢加工而成。”这辆赛打破了赛道单圈纪录，后却因为离合器问题在229圈后被迫退赛。赛季末的卡莱拉泛美公路赛上，这辆赛车一路领先，优势明显，后却在墨西哥沙漠冲出公路，这场事故夺去了Antonio Stagnoli和Giuseppe Scotuzzi两位车手的宝贵生命。这台著名的发动机随后送回意大利，装载在1957年由San Marco船厂制造的一艘新动力艇上。

委托制造这艘动力艇的就是著名的Standa连锁商店的老板Guido Monzino，不过人们更熟悉的是他的探险家和登山家的身份。显而易见，正是他对冒险的这份喜爱，引领他参加了一年一度在意大利波河举行的Raid Pavia-Venezia比赛。这项比赛非常特别，因为赛场是一条“狂野的”河流，而且由赛艇手组队参赛。Monzino聘请了一位法拉利发动机方面的专家、曾与Castoldi共事的Luigi Allione。1958年，两人首度合作，出战Piazza San Marco的比赛并夺得第三，对一位涉足赛艇仅仅一年的绅士赛艇手而言，这样的成绩着实令人钦佩。比赛之余，Monzino会从自己位于科莫湖畔的Villa del Balbianello豪华别墅航行出发，这是一种让人梦寐以求的生活。20世纪60年代末，一位深深爱着艺术和速度的年轻人，当然也和Monzino一样有着同样的生活方式，抓住机会，从原主手中购得了这艘赛艇。在像Monzino一样驾驶这艘红色赛艇独自航行后，这位年轻男子挑好时间和日子，充分释放V12发动机的澎湃动力，从Les Hunaudières出发，全速笔直前进，在湖面上疾驰呼啸而过，宛如在时间中穿行，回到了过去。

精神先驱

一艘法拉利驱动的动力艇追逐新的速度纪录。

人们很容易会觉得科莫湖难以改善，可对机械迷来说，能够亲眼目睹开创世界纪录的赛艇比赛，看法自然有所不同。2007年6月，著名赛艇手Eugenio Molinari以71岁的高龄分别创下1100公斤组别和1450公斤级别的新纪录，重现了上世纪50年代前人的辉煌成就。

Molinari的赛艇搭载通常用于F430赛车的4.3升V8法拉利发动机，转速8500rpm下功率输出490马力，清晰展现了这种精神纽带。Molinari的最快平均时速为123.3公里，同年恰逢法拉利成立六十周年，他便将这一纪录献给了法拉利董事长卢卡•迪•蒙特泽莫罗。■

118→123

回归

驾车从利物浦到汉堡，马拉内罗卓越的四驱跑车与甲壳虫音乐达成了完美的和谐

撰文: MATTHEW BARKER

利物浦和汉堡这两个城市有许多共同之处。二者都是位于各自国家北部的繁忙的港口城市，都拥有引以为傲的丰富文化传统，都沉浸在创造故事和音乐的氛围中，都有着强烈的（偶尔过于强烈的）公民自豪感。当然，还有甲壳虫乐队。利物浦的甲壳虫四人组曾在汉堡Reeperbahn区和周围的俱乐部和酒吧里打磨乐队的早期曲目和声音，如今这里仍然混乱喧嚣。甲壳虫乐队诞生于上世纪60年代，英国北部的冒险精神和创造力与德国北部的进步主义和时髦都市风相互融合，为乐队风格奠定了基础，也令人们的生活态度和品味发生了翻天覆地的变化，不仅仅是颓废派和皮夹克这么简单。

如今在这两个城市游览，你很快会感受到50年前的事情对人们的日常生活仍有影响，永远不会使它失去光彩。利物浦和汉堡的市中心现在是以零售业为主导的城市重建成功范例，在经历了数十年的后工业化衰退和萧条后，重获新生，散发出蓬勃的活力与能量。置身于利物浦著名的Cavern俱乐部，你仍然可以感觉到昔日的喧嚣荣耀。我参加了JBL组织的音乐会，自2000年起他们就是法拉利车载娱乐系统的供应商。在如此舒适的环境中看到凯特•纳什这样的歌手缓缓走过辉煌闪耀的舞台是难得的享受；我感觉这就是俱乐部全盛时期的风采。第二天早上，性能强大的法拉利FF在利物浦高峰时段的车流中穿梭，我坐在车上，情不自禁地想起了音乐。汽车的JBL系统尽在我的掌握，我连接上iPhone，在FF里播放了甲壳虫乐队的音乐。汽车在英国乡野间穿行，我熟练地操作换挡拨片，FF优雅的控制性、一流的转向系统和卓越的潜藏力量得到充分释放，展示出令人振奋的非凡性能（百公里加速3.7秒，最高时速达335公里/小时）。甲壳虫经典音乐《Here, There And Everywhere》动人心弦的弹奏始终与V12发动机强劲悦耳的轰鸣声相得益彰，当FF在路口平静地等待时，《I Feel Fine》和必不可少的《Ticket To Ride》浑厚欢快的高亢声线就像在一条宽阔的大路上打破了自由和独唱模式，找到了音乐的核心内容。

汽车的音质令人惊叹；JBL先进的QuantumLogic环绕系统配有15个高性能扬声器，分布在座舱周围精心设计的位置，令整辆车完全沉浸在音乐中。JBL采用先进技术将立体声信号转化为多个单独控制流（人声、乐器、氛围等）。想想录音室使用多个轨道合成整体声音的方式：这非常接近专业的声音重现。信息娱乐系统包括蓝牙（以此播放iPhone）和DVD播放器。



为了与JBL音响工程师的杰出作品相呼应，法拉利通过增强特定频率并使用音效部件对FF发动机进行了调音。今年早些时候，法拉利技术总监罗伯特•费德利(Roberto Fedeli) 解释了为何发动机声音对公司和客户如此重要："它必须体现出汽车的鲜明特征，像一曲独一无二的音乐。"有趣的是，费德利将这款发动机声音的创造与音乐制作人的工作进行了对比。"我们采用的方法与音乐家用电脑制作音乐的方法是一样的。我们制作了许多样本，然后从中选择最适合这款车型的声音。产生声音的部分是排气和进气，就是说进入发动机的空气、发动机本身以及所有相关部分都必须彼此协调配合。这就像一支由许多乐器组成的管弦乐队。"针对FF，我们通过处理进气和精心设置排气接头，突出了第三和第六和音，打造出低沉浑厚的共振效果。动人的音效就像是在听重新优化的经典专辑（比如《Rubber Soul》）。你认为自己已经完全了解这种声音，但它仍然能给人带来兴奋和快乐；带来一种全新感受。"对我来说，八缸发动机车型458和458 Speciale的频率和音质如同一种介于摇滚和蓝调之间的音乐，"费德利说。"California的前置式八缸涡轮发动机会让我想到流行音乐。"当然，甲壳虫乐队是介于摇滚和蓝调之间的流行音乐。同时还带有一点灵魂音乐、剧院音乐、乡村和西部音乐，还有任何你想要的其他音乐。FF也具备这种多样化的美妙感；但在所有四轮驱动车型赫赫有名的特性中，发动机仍是汽车的重要名片。有时FF重要的运动性能会被忽视，但法拉利清晰低沉的轰鸣声非常令人振奋，其原因就在于进气声音传入座舱前已经过了滤音罩的过滤，你很快会意识到这一车型能够在马拉内罗更强劲的作品中骄傲地占据一席之地。如果你今天问我最喜爱的甲壳虫乐队歌曲是什么，你可能会得到完全不同于昨天的回答。如果你问我最喜爱的法拉利车型是什么，我的回答会是相同的（噢，揭晓答案：If I Fell和212 Inter Cabriolet）。如果你有机会问约翰•列侬、保罗•麦卡特尼和恩佐•法拉利，他们最喜欢的作品是什么，回答会是相同的：下一件作品。他们的长头发可能会遭到一些指责，但是恩佐肯定会本能地理解和欣赏歌曲作者的才华以及他们对创作的追求；他们关注细节并融合各种元素打造出全新内容，他们创建的标准经常会令其他人疯狂追随。就像法拉利一样。上世纪60年代中期，流行音乐界的杰出代表很快将注意力转向跃马家族，法拉利将经典艺术和设计与前沿创新完美融合的持久能力令他们深深着迷。乔治•哈里森拥有一辆365 GTC（它可能是我明天最喜爱的法拉利汽车），而列侬的第一辆汽车是1965年的330 GT，这辆车被完全恢复到原来的规格，在去年的拍卖会上以36万英镑成交。其他人（包括忠实的法拉利车迷埃里克•克莱普顿）很快就纷纷效仿。甲壳虫不太受喜爱的电影《Let It Be》展示了乐队在录制同名音乐专辑时工作非常辛苦，电影中有一段内容是麦卡特尼和哈里森不断争吵，最终甚至要大打出手。

麦卡特尼批评哈里森的吉他曲，哈里森给予针锋相对的反击（"你让我弹什么我就弹什么，如果你不想让我弹我就什么都不弹。只要能让你高兴，什么事我都会做"），这段电影是一种痛苦而尖锐的提醒，告诉我们创作过程往往是一场消耗战。乐队不久后解散，痛苦而疲惫，似乎被创作耗尽了所有精力。最终，这全部体现在细节中。有时四人之间最重要的动力失去了就永远不能真正修复。到了1970年，一切彻底结束了，他们保持了四年仅在工作室的状态。这个时间听起来并不长，但相较于乐队的寿命，这事实上是一段很长的时间。你一定想知道在现代数字录音时代，面对计算机处理的调音台、采样器和专业音频软件，他们会有什么表现。他们肯定会采用最先进的技术、推动其发展并建立更多让他人尝试和追随的标准。这与法拉利非常相似，工程师和设计师总是能够驾驭技术，而技术在本质上只是一种工具、一种用以达到目的手段。就像列侬和麦卡特尼在工作室创作歌曲一样，无论多么小的细节，都要认真创作、加工、修改、提高，要创造出完美的声音，无论是吉他独奏还是12缸发动机。下一件新的作品是什么，这句话总是不断响彻在马拉内罗。甲壳虫乐队肯定会表示赞同。

重要之地

为什么汉堡市在甲壳虫乐队的发展历史中是一个至关重要的篇章。

大多数上世纪60年代早期的青年人都是在电视综艺节目或团队旅行中首次看到甲壳虫乐队。四个漂亮的年轻人穿着精致的无领皮尔•卡丹套装，面带微笑，他们是布莱恩•爱普斯坦打造的闪亮明星。然而，就在一年或两年前，乐队还是穿皮衣留卷发的坏男孩，他们在汉堡的Reeperbahn区迅速成长，在Kaiserkeller、Top Ten和Star Club等场所辛苦地进行例行演出。他们磨合曲目、提升智慧、培养艺术修为并培养出一种爱普斯坦在早期娱乐圈很难发现的叛逆精神。如果没有在汉堡的经历，甲壳虫乐队的样子会大不相同，这个世界也会很不一样。■

124→127

丰富细节

法拉利的全新原装概念让客户有机会为自己的爱车添装马拉内罗制造的最新配件。

撰文: JOANNE MARSHALL
摄影: STEFFEN JAHN

法拉利自豪地为客户提供近乎无限可能的定制服务，确保离开工厂大门的所有法拉利车各不相同。何不把同样广泛的可能性延伸至现有车主，为他们提供可能是交车后才推出的配件和部件呢？或者让那些搜寻保养完好的二手法拉利车的客户有机会为爱车挥洒个人创意？过去几年来，法拉利原装配件系列一直不断发展壮大。如今，法拉利原装计划涵盖目前所有量产车型的配件和部件，以及专为上溯至F355的所有车型售后应用而开发的多种多样的独家零件。《法拉利官方杂志》与德国著名汽车刊物《Sport Auto》联袂造访了位于Böblingen的Alfred Gohm经销商，挑选了一款认证的法拉利二手车，并选配了各种配件。选定的车型是2007年生产的F430 F1，行驶里程只有18,000公里，采用经典的法拉利配色：意大利红外饰和黑色内饰。这款F430在经过彻底的190分技术检查后，获得了认证计划的两年保修证书。



车选好后，下一步就要从该车型可选的丰富配件中进行挑选。这些配件涵盖范围极广，从性能为主的减重选项到最新一代的信息娱乐系统等更加实用的功能，无所不包。这种信息娱乐系统提升了驾驶体验和车辆的可用性。首先采用了挑战赛风格的轮毂和钛金属固定螺栓，两者相加共减轻了5公斤的簧下质量。同样地，新安装的全碳纤维后发动机盖，也比之前的铝制发动机盖轻了7.4公斤（聚碳酸酯后风挡的采用也有一定帮助）。此外，该车还配备了与430 Scuderia所用之扰流器采用类似设计，但外观更加鲜明的扰流器，最高时速下尾部下压力可增加20公斤。同样对驾驶体验至关重要的是新型法拉利原装高性能导航系统的选装，提供了先进的连接性和娱乐。该多合一多媒体站采用宽大的可隐藏式7寸高清触摸显示屏，内置导航包含截至2022年的地图更新功能。Parrot Bluetooth®模块完全兼容iPod、iPhone和主流智能手机，保证了免提通讯和音频流传输。此外还添装了一个重要的模组：专用泊车后视摄像头，令泊车操控更为安心。这一系列高度定制化的项目还补充了一些外饰风格细饰，包括对比银色的赛车涂装、红色边缘中央盖和六角形阀盖。车内还配装了碳纤维编织地垫。在车间内只呆了几个小时，F430就已整装待发，踏上了首次试跑。拿车时，德国记者Frank Mühling被这些改变迷住了："我上次开F430是很久以前的事了，我都忘记它的外观和声音有多迷人了。法拉利竟然可以为停产车型提供如此完善的售后配件选项，对此我毫不知情。这就好像为这些车赋予了新生。"法拉利最近又推出了延长保修计划，进一步为F430等车型的新生命保驾护航。该计划开业界之先河，让爱车车龄12年以下的法拉利车主放心无虞。新版法拉利Power保修计划不仅在同类计划中最为灵活，而且也最为完善。两年认证保修到期后，购买者可约定新版Power保修计划（每年续约）。该计划不仅覆盖所有的大型传动系统部件，同时还包含电子设备、悬挂系统、转向、冷却、燃油喷射、制动和空调系统在内的部件。加上目前市面上最完善的售后服务和原装配件计划，如今，购买法拉利二手车和马拉内罗生产的全新车型，两种体验的差别比以往任何时候都要小。■

128→133

无用的发动机

瑞士艺术家尚•丁格利 (Jean Tinguely) 以其标志性的机械雕塑开创了艺术世界的崭新局面。本期杂志展现的是工程设计中的杰作，让我们一起回顾设计史上的另一篇章，看看机械设计与奇幻想象碰撞出的独特火花

撰文: SOPHIE HASTINGS

发动机对尚•丁格利究竟意味着什么？他为什么想让自己的作品动起来？作为20世纪中期最激进前卫的雕塑家之一，尚•丁格利用垃圾和废弃金属创造了一系列令人惊异的动力机器。他并不追求美观的外形，但这些机器在视觉上有着强大的冲击力，令人感觉滑稽、讽刺、兴奋、真诚，久久不能忘却，同时他还故意让作品带有缺陷。他制作巨大的"非物化"雕塑作品，将衣服、厨房物品和商店模特穿着长袜的腿悬挂在天花板上，在电动机的作用下高速旋转；他设计的机器不停地制造抽象图画、砸碎装满酒的啤酒瓶，画布上的三维图形不断在变化的序列中移动；他制造喷泉；他的作品会起火、冒烟，有时他还让作品自行毁灭。他最著名的装置作品《向纽约致敬》（Homage To New York，1960年）在展览中没能成功"自毁"，不得不出动纽约消防员进行喷水。这个27英尺高的装置在启动后燃烧了27分钟，但最终没能完全"自行毁灭"。

不过，丁格利却很乐观："这个机器表现的是一种状态。在《向纽约致敬》中，我试图从材料中解放出来……其中令我着迷的主要原因不是机器自毁，而是它所展现的短暂的自由，向生命一样短暂，你了解我的意思。这与教堂、与我们周围的摩天大楼、与博物馆的概念、与僵化的固定艺术作品截然不同。"

让丁格利感到压抑的不仅仅是战前顽固不化的思想文化，还有新技术，人们认为新技术完美并拥有无限潜能。他使用大量的机械和令人眼花缭乱的运转方式，质疑我们的世界为何要设定越来越多的规则，变得越来越机械。丁格利解释说他的创意源于自身的感受，当他还是个孩子的时候就开始有这种想法，后来他在巴塞尔艺术工艺学校学习交流，在那里了解到包豪斯运动以及艺术家保罗•克利 (Paul Klee) 和库尔特•史威斯 (Kurt Schwitters) 的作品。

1989年蓬皮杜中心举办了丁格利艺术展览，瑞典艺术收藏家蓬蒂斯•赫尔腾 (Pontus Hultén) 在作品目录介绍中引述了丁格利的话："小时候我躲在巴塞尔附近的树林里读书，在那里不会被打扰。我开始尝试一些很奇怪的事情。我利用几个周末的时间制作漂亮的小木轮子，用我能找到的任何东西将它们组合在一起，那时我的脑海里并没有'艺术'的概念。森林中茂密的树冠就像一个大教堂，放大声音的效果非常好。我至少做了二十多个这样的小东西，每个都有自己的转动速度，每个都有凸轮创造出的不规则，像小锤子一样敲打各种生锈或没生锈的果酱罐，发出不同的声音。这一系列音调和节奏每五米或六米重复一次，这场音乐会能持续长达100米。我想象着一个在树林中独自散步的人甚至会在听到森林的声音之前先听到这场音乐会。这台机器完好地运转了15天左右；它很脆弱，但其中一些（车轮）又继续运转了好几个月。"最初，丁格利尝试绘画，但是"我发现找不到灵感，"他在1982年如此说道。于是他重新找回童年时的本能，将运动引入设计，他的作品主要受到卡兹米尔•马列维奇 (Kazmir Malevich)、瓦西里•康定斯基 (Wassily Kandinsky) 和让（汉斯）•阿尔普 (Jean (Hans) Arp) 等人的影响。"这是一种重新诠释绘画的方式，让绘画获得无限生命，我赋予它物理和机械运动，让它不断创造新的内容。"而运动也是对各种思想流派的反映，这些思想对他和同时代的人产生了深远的影响，尤其是达达主义。丁格利希望在他的机器中注入个性、故障和明显的不确定性，这需要预先进行辛苦细致的程序设计，因此，他的作品没有重复序列数月或数年，设计在很



大程度上反映的是他所处的时代，这也是其作品如此重要如此现代的原因。他的作品《混乱的我》（Chaos I，1974年）在美国哥伦布运转、“表演”、展出，他描述这个电动雕塑有“分裂的人格”。有时候只有少数电机运转，使雕塑看起来温和而平静；而当所有电机都运转时，机器则变得嘈杂、乱成一团。丁格利的Metamatics系列机器通过电动手臂创造抽象艺术作品，绘画工具由观众选择，这一作品首次为他赢得国际赞誉。观众通过选择颜色和工具成为创作参与者，丁格利以此质疑人们对艺术家的崇拜。巴黎Iris Clert画廊的展出活动包括了最佳Metamatic绘画评比，评委是伊夫•克莱因 (Yves Klein)、阿尔普和评论家皮埃尔•雷斯坦利 (Pierre Restany)，该活动创造了数千件作品。随后，丁格利于1960年在纽约Staempfli画廊举行了个人的首次美国艺术展览，展出了五件Metamatic雕塑，同年，他与克莱因、阿尔普、雷斯坦利、克里斯托、阿尔曼及塞萨尔等人开创了新现实主义运动。新现实主义主导了之后十年的巴黎艺术面貌。1970年，丁格利为庆祝新现实主义创立10周年，制作了一个8米高的巨型男性生殖器，并在米兰大教堂外引爆。以这种暴力和可能带有情绪宣泄的方式毁灭男权象征，表达了强烈的快乐和愤怒感，这可能受到了女权主义艺术家妮基•桑法勒 (Niki de Saint Phalle) 的影响，1961年丁格利和她结婚。桑法勒以射击自己的绘画和引爆装有颜料的袋子而闻名，她还以丰满的女性原型“娜娜”(Nana) 创作了一系列经典的雕塑作品。

这两位艺术家都对之后的几代人产生了深刻的影响，其中部分原因要归功于丁格利那些不能工作的机器；机器中的发动机有一种奇怪而模糊的力量，似乎越来越能引发我们的无穷想象。尚•丁格利既不是艺术家，也不是技术人员。他是一位诗人。正如他在上世纪80年代的纪录片中解释的，“（艺术）这个概念是350年前发明的，这是一个骗局。更准确的说法应该是‘诗’，这是一个非凡的词汇，原意是‘生活’。

‘艺术’这个词是胡扯。”■

134→143

天时，地利，人和

公开和非公开展览 日内瓦国际车展上，Modena Cars在法拉利展台向客户展示全新California T。

意大利预展

热情的日内瓦Modena Cars客户受邀参观全新California T，借此机会在马拉内罗法拉利博物馆前拍照留念。

苏黎世的阴雨天气

苏黎世全新车型展示及试驾活动的准备工作堪称完美，然而阴雨天气却不作美。还好瑞士精密细致的组织工作永远值得信赖，可以确保800位嘉宾不会失望而归。

KESSEL车队在保罗理查德赛道

Kessel Racing车队的新赛季在法国拉开帷幕。普罗旺斯保罗理查德赛道旁的200位嘉宾不只是来观看赛车，还要一睹公路版GT的风采，当天的活动可谓精彩迭现，没有任何空闲时间。

远离冬季的寒意

Modena Cars将法拉利汽车通过水路运至阿布扎比，为其最重要的客户组织了一项特别活动。当天的活动包括赛道驾驶、沙漠中的四驱车驾驶以及公路驾驶。

伟大的团队！

法拉利团队为第84届日内瓦国际车展做好了最充分的准备。为了锦上添花，他们还为客户准备了凯歌香槟 (Veuve Clicquot)。

TURBO集团在锡安

Garage Zenith和著名手表品牌宇舶在日内瓦国际车展期间，为250多位热情的客户组织了一场特别的鸡尾酒晚宴，庆祝全新California T的推出。

法拉利车队俱乐部发展势头良好

法拉利车队经理马西莫•里沃拉 (Massimo Rivola) 在三年任期中成功实现了俱乐部和会员人数的大幅增长，获选在下一个三年任期中继续担任法拉利车队俱乐部主席。会员大会在马拉内罗法拉利会议室举行，由俱乐部首席运营官莫罗•阿皮塞拉 (Mauro Apicella) 主持。

个性化定制和独特车型

在东京皇宫附近举行的活动展示了两辆为客户定做的法拉利，以及个性化定制项目为日本打造的第一辆汽车。这是第二次在日本首都举行“法拉利东京体验”活动，大约有500名客户参加，活动非常成功。

风驰电掣，援助随行

迷人的富士赛道位于白雪覆盖的火山下，客户驾驶法拉利在赛道上驰骋，Cornes Shiba Showroom援助团队始终陪伴左右。这项活动现在已成为一项备受期待的传统，不断燃起客户对法拉利的热情。

NICOLE COMPETIZIONE在横滨盛大开幕

Nico Roehreke领导的全新经销店在横滨市盛大开幕。大约100名嘉宾出席了Nicole Competizione的开幕仪式，他们都是法拉利的忠实客户，活动还为他们奉上特别惊喜，展出了法拉利458 Speciale。

日本传统

法拉利在东京最早的经销商Cornes Shiba Showroom，为客户特别组织了一次著名旅行。当天天气非常好，一行人从东京塔出发，前往美丽的海景餐厅。

2013年最佳经销商大奖花落名古屋

法拉利在名古屋的经销商Cornes Motors赢得2013年最佳经销商大奖。

这是法拉利日本公司连续第三年颁发经销商大奖，此外还在很多其他活动中设立了多个荣誉奖项。竞争永远是法拉利的精髓。

EUROPEAN VERSION，日本风格

福冈九州地区的官方经销商European Version在美丽的滨海大道为热情的客户举行了一场拉力赛。

90名记者参加KMF活动

KMF在韩国首尔举行的458 Speciale展览大获成功。活动在首尔君悦酒店的大宴会厅举行，有来自68家媒体的记者以及许多客户和潜在客户出席。

法拉利韩国车主俱乐部举行拉力赛

法拉利韩国车主俱乐部在首尔和江原道省之间举行拉力赛。对于法拉利来说，这是巨大的成功，就在几年前法拉利在韩国还没有设立经销商。

中国马年

法拉利在印度尼西亚的官方经销商Citra Langgeng Otomotif受到中国马年的灵感启发，以壮观的中国主题庆典形式组织了一场全新458 Speciale展览。

新加坡PR1MA系列展示

位于新加坡滨海湾金沙酒店的法拉利商店在橱窗里展示Pr1ma系列。这一专享系列也在马拉内罗和澳门销售。

2014赛季法拉利挑战赛在马来西亚举行揭幕战

2014赛季法拉利亚太挑战赛在雪邦国际赛道拉开战幕，Max Blancardi、David Tjiptobiantoro和Philippe Prette分获各组别冠军。作为法拉利的年度盛事，当天活动精彩纷呈。最后，160辆法拉利齐聚赛道进行车队巡游，为活动画上圆满句号。

名人和媒体

雪邦法拉利赛道日嘉年华无疑是展示458 Speciale的最佳方式。与法拉利远东区经理Giuseppe Cattaneo一同主持活动的还有Datuk Maruan Mohd Said（NAZA World公司战略投资部高级副总裁）、Wan Ahmad（Naza Italia总经理）和David Hector（NAZA Italia销售部高级经理）。

魅力古德伍德

营造美好氛围是所有活动取得成功的制胜法宝。Meridien Modena在组织意大利主题之夜时充分做到了这一点，美食、豪车、香槟，一切堪称完美。活动大获成功！

SPIDER在明媚阳光下飞驰

英国客户驾驶458 Spider在马拉内罗山间和费奥拉诺赛道驰骋，度过了难忘的两天之旅。在恩佐•法拉利办公室前的拍照机会当然不容错过。

董事长先生致以良好祝愿

艾塞克斯全新Lancaster Ferrari Colchester展厅令卢卡•迪•蒙特泽莫罗先生赞不绝口。开幕式活动为嘉宾准备了纯正的意大利葡萄酒和美食，相信这一展厅定会为法拉利带来更大成功。

准备好体力参加DINO拉力赛

韦塞克斯地区的法拉利车主俱乐部会员受邀参加Dick Lovett在美丽的史云顿展厅举办的特别活动，包括驾驶令人惊艳的Dino参加穿越威尔特郡的拉力赛。

迷人的发动机

参加Autoropa在斯德哥尔摩举办的458 Speciale展览的嘉宾，有机会近距离欣赏马拉内罗最新V8车型的独特魅力。在随后的户外活动中，红色发动机罩配以蓝色条纹的全新车型受到更多关注。

别具一格的新颖活动

Autoropa邀请著名汽车记者和电视节目主持人Fredrik Huldt分享个人经历，在马尔默吸引了大批活动参与者。他能够回答来宾们关于458 Speciale的任何问题，因为他已经在费奥拉诺赛道上亲身体验了这款车型的卓越性能。

F12再获殊荣

今年三月，法拉利F12berlinetta以“史无前例的压倒性优势”征服了罗博报告（Robb Report）的编辑和评审团，荣膺2014年度汽车大奖。只有“在技术、造型和性能方面都登峰造极的汽车，方能获得罗博报告评审团的青睐”。这是V12获得的又一项国际大奖。

DAYTONA：60周年的胜利

成功完成Daytona 24小时耐力赛后，法拉利北美挑战赛教练、Corso Pilota导师Jeff Segal在458 GT2 Italia前拍照留念。这是继挑战赛主教练Didier Theys于1998年赢得冠军后，法拉利的首次胜利，也是跃马家族在这一北美最著名赛道的第10次凯旋。

激动人心的赛季揭幕战

法拉利挑战赛重回强大的Daytona国际赛道，2014赛季伊始，33辆458 Challenge同场竞技。Scott Tucker和John Becker分获倍耐力杯和壳牌杯第一场比赛冠军，第二场比赛的桂冠则由Damon Ockey和Chris Rudd摘得。

庆祝之年

1964 Series II 250 GTO（底盘编号5571GT）停放在Daytona国际赛道的法拉利待客区，50年前，Phil Hill和佩德罗•罗德里格斯正是在这里驾驶这一车型首夺冠军。法拉利北美公司将举行60周年庆祝活动，正是这种竞赛传统、设计和创新精神使得北美车迷对跃马品牌充满无限热情。

12小时耐力赛

机场赛道的高速布局和陈旧不平的路面使得赛百灵成为世界级的高水平赛场。今年，法拉利车迷在赛百灵12小时耐力赛期间不仅有机会了解458 GTD Italia和458 GTLM的技术介绍，还参观了法拉利维修区。

脱颖而出

阿米莉亚岛古董车展（Amelia Island Concours d'Elegance）已经迅速确立其作为美国东海岸首席车展的地位，在品质和稀缺性方面仅次于圆石滩车展，2014年的活动吸引了大批制造商蜂拥而至。经典的法拉利风格令跃马品牌从众多竞争者中脱颖而出，展示了两个最具特色的项目，法拉利经典和法拉利个性化定制。

比利时传统

法拉利在比利时一直受到热情支持。Équipe Nationale Belge和Ecurie Francorchamps的黄色风暴在历史上留下了精彩篇章。在比利时经销商Monza组织的V12 Ferrari FF和F12berlinetta试驾活动中，历史再次上演。

强大阵容

还有什么机会比让最热情的客户在赛道上亲自驾驶更能展示458 Speciale的卓越性能呢？比利时经销商Monza NV正是这样做的，客户们体验新车性能后纷纷选择订购。

目的地费奥拉诺

费奥拉诺赛道与众不同：这里是法拉利车手同时进行赛车和公路车比赛之地。对于西南欧法拉利公司的客户，这里同样别具意义，他们在这里亲自感受了458 Spider和F12berlinetta的驾驶体验：这真是一段难忘的回忆。

在库尔舍韦勒驾驶FF

法拉利蒙特卡罗组织了一场为期三天的精彩活动，活动内容包括体验FF的雪地性能、驾驶F12berlinetta和458 Speciale到机场、享受滑雪乐趣和凯歌香槟。

特别的松露

卓越就是要与众不同，Cars Barcelona Gallery很了解这一点。他们组织了一场非常成功的拉力赛，向客户介绍458 Speciale，并将阿拉贡镇的Aínsa选为目的地，这里正在庆祝一年一度的松露节。

为EBERLEIN喝彩

Testarossa作为上世纪80年代的标志，推出已有30年。在埃森举行的Techno Classic车展上，这一车型是Eberlein汽车公司展台上法拉利经典部门的重头展品。这一创意让收藏家得以重新回顾法拉利的辉煌历史。

CALIFORNIA T在法兰克福首次亮相

400位嘉宾见证了马拉内罗最新车型California T华彩绽放。特别揭幕仪式开启了美好的夜晚，美味佳肴和现场音乐会令嘉宾深深沉醉。这场全国首秀在法兰克福市中心举行，法拉利欧洲、中东和非洲区总裁Francesco Bianchi出席了活动。

精彩创意

俄罗斯的精彩活动为我们做出表率：他们为法拉利车迷举行的家庭活动吸引了大批成人和孩子。从嘉宾数量就能看出活动非常成功：原本预期有100位嘉宾出席，而当天嘉宾几乎超出一倍，还有35位热情的孩子。活动中展出的458 Speciale令许多成年孩子为之着迷。

香车与佳人

Mercury在莫斯科Tsum时装秀期间举办活动，可谓占得天时地利。时装秀后，两辆458 Spider在装饰了特殊屋顶的展厅中与观众见面，并为法拉利客户专门准备了私人空间，法拉利全新California T受到热烈欢迎。

生日礼物

法拉利在中国西部的成都市已成功运营九年，现在又开设了一个全新机构，能够充分满足这一地区众多热情的跃马客户的需求。同时还开设了一个展厅，为这座中国最迷人的城市提供了支持工作室和原装配件中心。

令人骄傲的大好形势

重庆将过去的辉煌和现代新潮的城市风貌完美融合。因此，法拉利也要设立与这座著名城市相配的设施，将2006年启用的经销店进行升级。现在经销店面积达1000平方米，配备了经验丰富的工作人员，拥有高水平客户群体需要的完备工作室和所有设施。

冰城服务

哈尔滨是中国北方人口最稠密的城市，以冬季旅游闻名，素有“冰城”美誉。法拉利按照一直以来的优良传统，在此设立了全新经销店。5500平方米的空间内设有展厅、技术支持和销售部。经销店由尊荣集团管理，位于通往机场的主干道上，所有主要汽车品牌均在这里设有自己的经销店。

年度经销商花落沈阳

法拉利大中华区年度会议在澳门举行。除了讨论公司财务状况和运营目标，还举行了备受期待的颁奖仪式，尊荣集团沈阳经销商当之无愧地荣获年度经销商大奖，闪耀全场。

世外桃源塔斯马尼亚岛

几乎每个人都有一片梦中的世外桃源，那里景色秀美、满目青翠，塔斯马尼亚岛就是一个这样的地方。法拉利澳大利亚拉力赛的参与者非常幸运地能够亲身感受其中魅力。除了两天的驾驶活动，参与者还会在Saffire Freycinet度假村享受一个迷人的夜晚。

新的进口商，新的典范

欢迎来到Scuderia Lebanon，法拉利在这个神奇的地中海国家发展了新的进口商。他们在贝鲁特国际展览和休闲中心组织活动，当晚最闪亮的主角是458 Speciale。

团队合作

中东和非洲进口商年度会议在阿联酋举行，为提高客户服务和汇集各个经销商的成功经验提供了良好的机会，成果丰硕。

热情似火

马克•吉尼驾驶F1赛车在约翰内斯堡足球城体育场亲自示范，Viglietti Motors、壳牌和Sefac共同打造了壳牌V-Power Nitro+燃油嘉年华。这是一场别开生面的精彩活动。

F12在码头展示

法拉利中东公司和ART Marine和联合举办活动展示F12berlinetta和全新68英尺游艇Riva Ego Super。这两件卓越作品吸引了大批热情的观众。

从阿曼到迪拜

阿曼客户来到迪拜赛道驾驶法拉利。技术支持团队从意大利飞赴迪拜，确保活动取得圆满成功。

在晨光中飞驰

德班Viglietti Motors组织预约驾驶活动并提供丰盛早餐。众多客户一起驾驶法拉利风驰电掣，轰鸣声响彻天地。

欢迎来自大使馆的嘉宾

法拉利在沙特阿拉伯的进口商Fast Auto Technic在意大利大使馆为458 Speciale举办了盛大的揭幕仪式。

热情的记者和客户

卡塔尔媒体和客户对期盼已久的458 Speciale充满无限热情。因此，Alfardan Sports Motor组织了“Speciale之夜”活动，让大家近距离欣赏其迷人风采。

老少咸宜的揭幕活动

Al-Zayani Automotives在Sirbb赛道为458 Speciale举行赛道日活动，吸引了众多成人和儿童前来参加。意大利大使Fabrizio Nicoletti也出席了揭幕仪式。

卡米拉承担新使命

美丽的南非卡米拉赛道曾举办过多个赛季的F1世界锦标赛，如今这里又承担了新的使命，由法拉利中东和非洲区组织，Pilota Ferrari协助，在卡米拉进行30辆法拉利的试驾活动。

仅对媒体开放

法拉利中东和非洲区还在阿联酋举行了California T揭幕活动。60位媒体代表出席活动，一同见证这款自上世纪50年代，首次推出就在全球大获成功的经典车型再次华丽绽放。

阿联酋皇宫酒店

最适合举行California T阿联酋揭幕活动的地方自然非它莫属：位于阿布扎比宏伟辉煌的阿联酋皇宫酒店。这次活动非常成功，就像活动中的女主角California T一样，无论在哪里都会艳惊四座。


One horse, 10,000 units of horsepower

艺术与CALIFORNIA

法拉利和迪拜文化在迪拜国际金融中心精彩碰撞，迪拜艺术节在这里盛大开幕。艺术节为优雅的全新California T提供了完美背景。

发动机与金融

F12berlinetta、California T和458 Speciale在迪拜国际金融中心展出，这里俨然成为一场车展，还可以安排试驾活动。

与世界冠军一起在赛道上驰骋

吉安卡罗•费斯切拉和Pilota Ferrari专家在罗塞尔国际赛道参加由Alfardan Sports Motors组织的赛道日活动。极速赛道体验为参与者带来无限乐趣。

车展上的先锋车型

卡塔尔车展上有两辆具有世界首创设计的车型：全球首辆带有可折叠硬顶的中后置发动机车型法拉利458 Spider，以及配备双驱动系统和双变速箱的法拉利FF。这一备受瞩目的法拉利展台由Alfardan Sports Motors打造。■

144

一匹马到一万马力

恩佐•法拉利出生的住所如今辟为法拉利发动机的永久展览之地，其中陈列的发动机全部功率总计达到一万马力。和我曾祖父过去进城时骑的一匹马相比，完全不可同日而语……

撰文：ANTONIO GHINI

过去，我曾祖父每周都会骑马从乡村进城一次。他选择骑马并非刻意要显得与众不同，这只是他平日的代步工具而已。此外，他也非常幸运：门下的农夫在这片土地出生长大，然后逝世，一生之中也就两三次离开故乡，而且旅程看似漫长，但其实也就几日的步行路程。乡村的农耕生活由于有家畜要喂养、挤奶和照料，还有庄稼也要照看，因此不能罔顾不管。我们说的只不过是一百多年前的事情，这根本算不上什么！诚然，当时火车已经问世，其革命意义丝毫不亚于今日的航天飞机，可是作为一种交通工具，火车能够到达的地方还是少之又少。近日，我参观了法拉利位于摩德纳的车间，这里是恩佐•法拉利出生的地方，也是神奇的法拉利博物馆的建立之地。这里也是恩佐父亲与手下员工共同兴建铁路的地方。这栋建筑宽敞高大，采用桁架式木制屋顶结构，其余部分为空旷设计，修建中尽显古人智慧。房屋两侧为东西两面，多个窗户分两层设置，由于当时并无电灯，因此为了便于工作，他们就循环利用日光和自然光源。

昔日情况便是如此，如果说火车像所有由蒸汽动力发展而来的发明一样，推动了社会的进步，我们在过去一百年里才摆脱命运的束缚，终于不需要诉诸武力，即可发现个体流动所带来的自主的喜悦。除了大量的改进，内燃发动机与我们当前所用发动机相比并无多大变化，我们能够取得今天的进步，内燃发动机居功至伟，是一切进步的支点。然而，今天的进步对所有人来说并非同时取得：1920年代美国诞生的福特T型车便是后来意大利的菲亚特00车型、法国的2CV和4CV，战后欧洲的大众甲壳虫和Mini，发展至今便是如今的Nano以及印度和中国等大国的大众量产车型。相比之下，这些车型也是时隔良久之后才成为大众化车型。于是我们又重新说到了我曾祖父骑行的马。如果当时人人都有马骑，交通问题必然难以解决，路上遗留的马粪也会造成严重的污染，让人难以忍受，而且饲料供应的需求也难以管理。在维多利亚女王时代，当福尔摩斯和华生医生坐马车匆忙赶往案发地点，其时的伦敦是世界上污染最严重、最危险的城市。行人马车来往穿梭，还有遍布路上的阻碍，要想横穿道路，纯粹要靠运气。汽车问世后，道路交通规则也随之改变了。

起初情况虽有所改观，可后来还是不免有灾祸之险。如今，我们想方设法，以防发现自己身处的城市或国家因为人人有车而拥塞不堪，就好比所有人都有马骑一样。未来的发动机，也就是我们在F1赛车中试验的发动机，正朝着正确的方向前进。对它们的声效和复杂性，目前已有过激烈的争论。凡是改变注定引发争议，这再正常不过。有一件事是无可争议的：汽车代表着人类巨大的胜利，但不能因为过度贪婪或不加辨别地随意扩张拥有量而造成危局，如果拥有汽车过于容易，最终必将导致与因马匹过多而拥挤不堪的相似局面。汽车未来路在何方，如今再为清楚不过：更加尊重我们生活的世界，促进安全和多样性。多数汽车用于旅行和工作的通勤，剩下的则在于追求驾驶的乐趣，但后者极为鲜见。毫无疑问，法拉利将继续引领这一非凡领域，而这正是法拉利的使命所在。■

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，以及由我们主编和他的化名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》，将完整版本下载至您的iPad或安卓设备中。