

# Ferrari

**Rainer W. Schlegelmilch**  
Hartmut Lehbrink  
Jochen von Osterroth

*h.f.*fullmann

# Inhalt Contents



Spider (Barchetta) Touring 22



Coupé Ghia 28



750 Monza 48



410S 52



410 Superamerica 58



250GT Boano/Ellena 62



250GT California Spyder SWB 94



250GT Coupé Pinin Farina 102



250GT Berlinetta SWB 106



400 Superamerica 112



250LM 144



330GT 2+2 150



500 Superfast 156



275GTB/4 162



712 CanAm 200



365GT 2+2 206



Dino 246GT 210



365GTS/4 Daytona 216



BB512i 240



412 248



Dino 308GT4 254



308GTB 258



348ts 294



456GT 302



F333SP 306



F355 Spider 310



612 Scaglietti 364



F430 Spider 374



599GTB Fiorano 380



California 386



488GTB 430



GTC4Lusso 438



Technische Daten · Specifications 442



## Vorwort

**F**errari und Rennen: Das sind die beiden Seiten derselben Münze, schon in der Natur des Mannes Enzo Ferrari begründet, der lebte, um zu siegen, als Rennfahrer, als Rennleiter, als Produzent von Rennautos. Vom Grand-Prix-Monoposto, jener radikalsten Abstraktion des Automobils, bis hin zum viersitzigen Granturismo der Marke sind es stets nur wenige Schritte.

Man kann das hören: Jede Ferrari-Maschine, selbst wenn ihr die strengsten Emissionsgesetze Bürgerrecht zugestehen, erzählt von Le Mans, Monza und der Targa Florio, stellt ihre eigene Story in die Tiefe von fünfzig Jahren Motorsport. Und man kann es lesen, in der beredten Sprache der Ferrari-Formen, geschaffen von Künstlern wie Michelotti und Pininfarina, damit die Prototypen und Rennsportwagen und Reisewagen im Zeichen des schwarzen Pferdchens so zügig vom Start zum Ziel oder von Lübeck nach Lugano gelangen können als möglich.

Von ihrer wechselseitigen Beeinflussung und der Evolution ihrer Linien, geboren, um schnell zu sein, berichtet dieses Buch in Wort und Bild – und davon, dass immer der Rennsport der Vater aller Dinge war. Es erzählt von Motoren und Modellen und ein bisschen auch von den Männern im Hintergrund.

Dabei findet sich der Höhepunkt nicht unbedingt am Schluss: Am Anfang stand ein Barchetta, ein Barchetta steht nahezu am Ende, und der Weg dazwischen ist gesäumt von Zeugnissen purer Schönheit und der erregenden Ausstrahlung, die das Ding Auto haben kann. Der Weg ist das Ziel – bei Ferrari allemal.

Besonders angesichts der kreativen Fülle der Anfangsphase mussten sich die Autoren jedem Anspruch auf enzyklopädische Vollständigkeit versagen und verfahren notgedrungen repräsentativ. Dass dabei auch subjektive Gesichtspunkte ins Spiel kamen, ließ sich nicht vermeiden.

## Preface

**F**errari and motor racing are two sides of the same coin, deeply etched into the very nature of the man Enzo Ferrari. He lived to win whatever the stakes, whether as a driver, a team manager or a constructor. It is but a short step from a Ferrari Grand Prix car, the most radical expression of the car maker's art, to a Grand Tourer of the same marque.

It is obvious to the ear, because a Ferrari, any Ferrari, even one built to comply with the most stringent and mundane emission control regulations, still has a whisper of the legend of Le Mans, Monza and the Targa Florio. It is a legend based on a fifty-year history in motor sport.

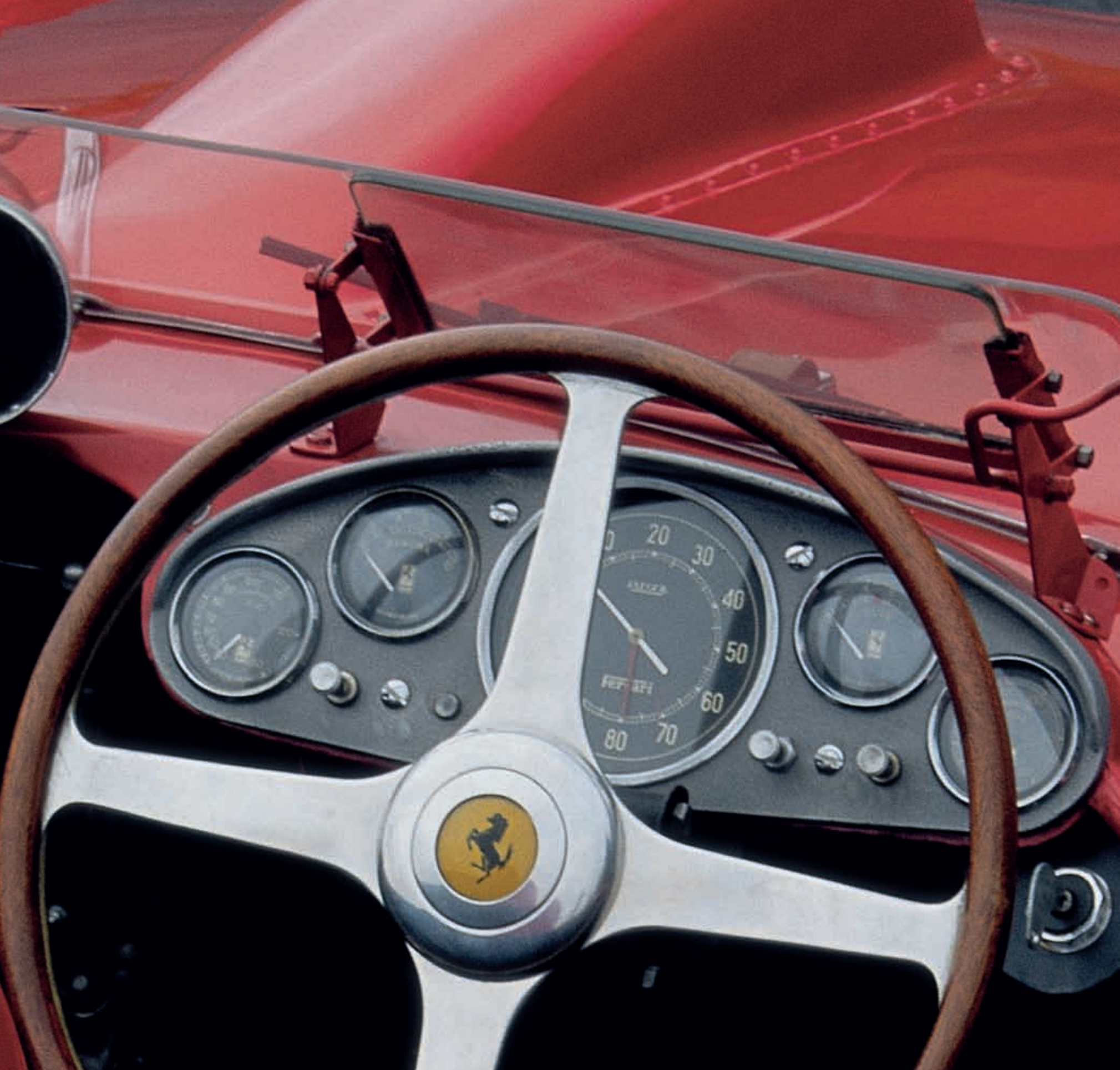
It is equally obvious to the eye. Designed by artists like Michelotti or Pininfarina, the prototypes, the sports cars and the road-going coupés that bear the black prancing horse coat of arms have a unique style that speeds them on their way from the start to the chequered flag or from Paris to Rome in the blink of an eye.

These famous lines have evolved out of the search for performance and this book traces that story in words and images. While covering the cars, the engines and the men who made them, it also underlines the fact that competition is the mother of invention.

This is an on-going story that does not necessarily reach a climax at its conclusion. At the beginning, just as at the end, we find a Barchetta. The path that links them is strewn with the most powerful images of pure beauty and charisma that can be conjured up in the name of the motor car.

Given the abundance of creativity that marked the beginning of our story in particular, the authors have not attempted to portray the complete picture, but have contented themselves with producing an outline sketch. This has sometimes led to a subjective view of the story.





**Die Wagen    The Cars**



*Superleggera*



# Spider (Barchetta) Touring

**D**ie Zusammenarbeit mit der 1926 ins Leben gerufenen Carrozzeria Touring ging auf das Jahr 1940 zurück, als deren Chef Bianchi Anderloni Ferraris verhöhlenes Frühwerk einkleidete, den Auto Avio Costruzioni Tipo 815.

Dann intervenierte der Erste Weltkrieg. Und so folgte der zweite Streich erst auf der Turiner Autoausstellung im September 1948, der Spider Touring 166 MM. Das Kürzel sollte dem Mille-Miglia-Sieg jenes Jahres durch das Ferrari-Gespann Biondetti/Navone ein Denkmal setzen. Aber alle Welt nannte ihn *Barchetta* (kleines Boot), Doppelhit wegen vieler Sport-erfolge und einer gelungenen Form, noch bis hin zum AC-Modell Ace (1953) und selbst dem Fiat Barchetta (1995) gern und ausgiebig zitiert. Sie entstand gemäß dem patentierten *Superleggera*-Prinzip der Anderlonis: Ein Fachwerk von Rohren und Röhrchen über dem Rahmen wurde mit vorgekrümmten Karosserieteilen aus Aluminium beplankt.

Die rundliche Motorhaube des *Barchetta* beherbergte Maschinen zwischen 166 und 340 cm<sup>3</sup> je Zylinder, die ihm

**T**he collaboration with Carrozzeria Touring—founded in 1926—dated back to 1940, when its boss Bianchi Anderloni became involved in the design of Ferrari's little-known first creation, the Auto Avio Costruzioni Tipo 815.

But then the Second World War intervened. So the second model was not unveiled until the Turin Motor Show in September 1948: the Spider Touring 166 MM. The initials were intended to commemorate the winning of that year's Mille Miglia by the Ferrari team Biondetti and Navone. However, everyone called it by the nickname of *Barchetta* (little boat), lauded and revered for its racing successes and fine lines right up to the AC model Ace (1953), and even quoted by the Fiat Barchetta (1995). It was based on the patented Anderloni *Superleggera* principle: a multi-tubular assembly was fitted above the actual frame, and then covered in sheets of pre-formed aluminum.

The curvaceous hood of the *Barchetta* concealed engines of between 166 and 340 cc, which determined the model number. The 166 MM could already reach

*Erschien im September 1948: Der Spider Touring 166 MM mit seiner markanten Front und einer leichten Aluminium-Karosserie, gezeichnet von Touring-Chef Bianchi Anderloni.*

*Appeared in September 1948: the Spider Touring 166 MM with its striking front and light aluminum bodywork, drawn by Touring boss Bianchi Anderloni.*

# 250 GT Coupé Pinin Farina

Im Juni 1958 der Presse in Mailand präsentiert, hob sich der 250 GT eher ab von seinem Vorgänger, dem Coupé von Boano und Ellena, als dass er dessen Philosophie fortführte: Vergleichsweise niedrig war seine Gürtellinie, relativ hoch seine Fensterfläche, ungewöhnlich prononciert die Waagerechte.

Bevor sich eine größere Öffentlichkeit auf der Pariser Ausstellung daran erfreuen durfte, wurde der Neue klammheimlich auf einem *Concours d'Élégance* in Antibes eingeschleust, wo allerdings sein Inkognito angesichts des magischen Kennzeichens PROVA MO 58 rasch zerbröckelte. Das 250 GT Coupé entstammte bereits den neuen Farina-Werkanlagen in Grugliasco und teilte seine Geburtsstätte folglich mit dem Cabriolet sowie den Traumwagen für die Bezieher mittlerer Einkommen wie dem Alfa Romeo Giulietta Spider und dem Lancia B24.

Da lag die Möglichkeit einer Serie natürlich nahe, und tatsächlich brachte es der gewichtige Zweisitzer auf die bislang nie erreichte Auflage von 343 Exemplaren.

Im Jahr des Umbruchs 1959 gab es die üblichen Novitäten: elektrischer Overdrive von Laycock de Normanville, Teleskopstoßdämpfer, das Triebwerk vom Typ 128DF, dessen Zündkerzen über den Auspuffkrümmern eingeschraubt waren, und Scheibenbremsen von Dunlop. Die waren auch dringend notwendig, denn selbst versierte Ferrari-Eigner benötigten eine Dreiviertelstunde zum Kerzenwechsel, und die Wirkung der Trommelbremsen galt als matt, solange sie nicht heiß waren.

Rather than continuing the philosophy of its predecessor, the Coupé by Boano and Ellena, the 250 GT was quite different. Presented to the press in Milan in June 1958, the car's waistline was comparatively low, the windows taller, the horizontal lines extremely pronounced.

Before its public launch at the Paris Salon, it was secretly entered in a *Concours d'élégance* in Antibes, although its cover was quickly blown by its license plate: PROVA MO 58. The 250 GT came from the new Farina factory in Grugliasco, and so shared its birthplace with the Cabriolet and dream cars destined for more modest budgets, such as the Alfa Romeo Giulietta Spider and the Lancia B24.

It was possible to think in terms of a production run, and indeed a record 343 units were produced of the weighty two-seater.

In 1959 the usual novelties were introduced: electric overdrive by Laycock de Normanville; telescopic dampers; the type 128DF engine with spark plugs above the exhaust manifolds; and Dunlop disk brakes. These last two were essential, as even the most accomplished Ferrari owner needed 45 minutes to change the plugs, while the performance of the drum brakes left something to be desired unless they were hot.

*Im Juni 1958 präsentierte Ferrari mit dem 250 GT Pinin Farina für den Connaisseur ein Coupé mit schlichtem Understatement und großzügig verglastem Pavillon.*

*In June 1958, Ferrari presented a coupé with a simple understatement and a generously glazed pavilion – the 250 GT Pinin Farina. A coupé for the connoisseur.*

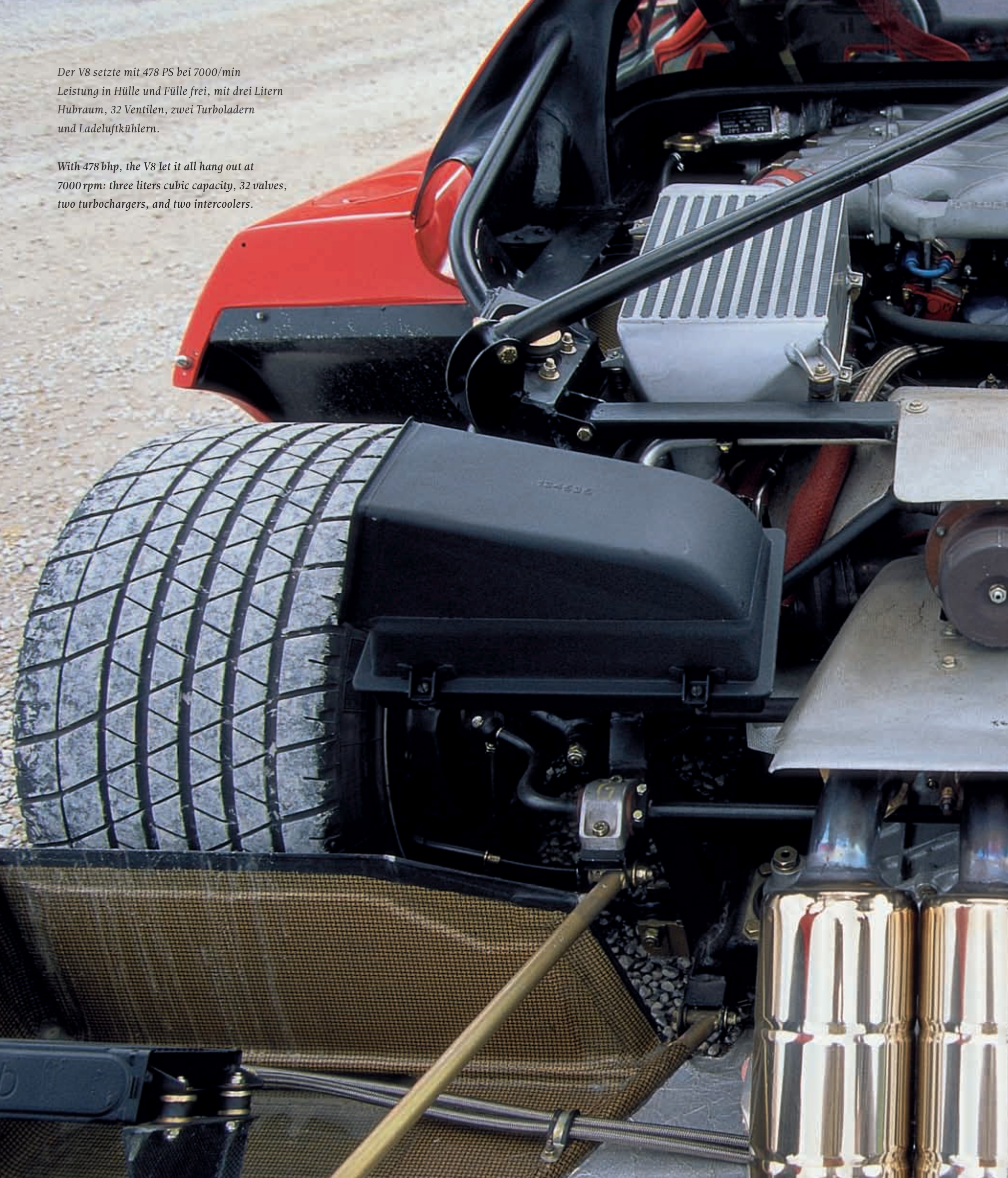


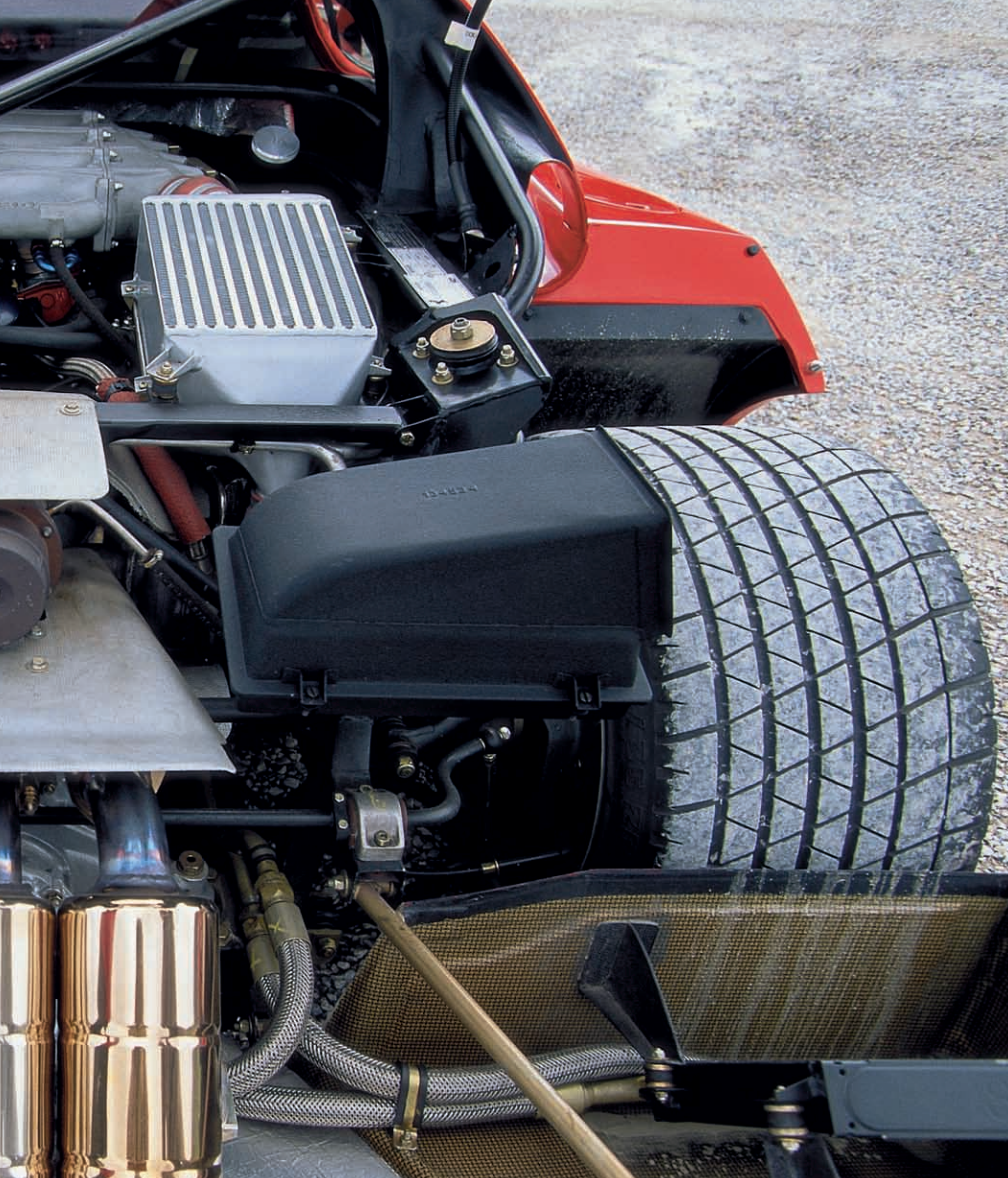




Der V8 setzte mit 478 PS bei 7000/min  
Leistung in Hülle und Fülle frei, mit drei Litern  
Hubraum, 32 Ventilen, zwei Turboladern  
und Ladeluftkühlern.

With 478 bhp, the V8 let it all hang out at  
7000 rpm: three liters cubic capacity, 32 valves,  
two turbochargers, and two intercoolers.







*The fact that the Spider can come up with the same torsional rigidity is all down to its spaceframe, which is made using eleven different aluminum alloys. Open sesame: in just 14 seconds, the hard top folds back into two compact layers, which are stored under the hood. The rear window can be raised electrically to act as a wind deflector when the roof is open, or of course lowered when the top is closed to allow the full sound of the engine to permeate the sporty cockpit.*

Dank für Enthusiasmus und unermüdliche Unterstützung an:

For their unflagging support and enthusiasm I would like to thank:

*Dr. Darius Ahrabian · Jean-Jacques Bailly · Pierre Bardinon · Alexander Baumeister · Mario Bernardi · Andreas Birner · Henri Chambon · Adriano Cimarosti  
David Cottingham · Diethelm Doll · Jürgen Dorschner · Helmut Eberlein · Herbert Engel · Jochen Frick · Michael Gabel · Ennio Gianaroli · Peter Gläsel · Hubert Hahne  
Maria Homann · Lukas Hüni · Hartmut Ibing · Manfred Jung · Peter Kaus · Reinhard Kehm · Thomas Kellermann · Roland Kessler · Thomas Kiesele · Stephan Köhler  
Uwe Meissner · Gerd Meranius · Hans Mischler · Karl Müller · Martha Naudascher · Albert Obrist · Holger Richter · Jean Sage · Walter Schäfer · Klaus Scholtyssek  
Ulf Schossow · Jürgen Schultze · Christoph, Engelbert & Heinz Stieger · Klaus Ulrich · Marc Wolter · Hans-Jürgen Zapf*

Für die freundliche Unterstützung danke ich  
den Verantwortlichen der Flugplätze Mainz-Finthen und Michelstadt.

My gratitude to all those in positions of responsibility  
at Mainz-Finthen and Michelstadt airports for their kind support.

*Rainer W. Schlegelmilch*

© h.f.ullmann publishing GmbH

Original title: *Ferrari*

ISBN 978-3-8331-1231-7

Photography: Rainer W. Schlegelmilch

Text: Hartmut Lehbrink, Jochen von Osterroth (Updates)

Historical photographs p. 4 (top row 2nd left), p. 9: Archiv Diethelm Doll

Photographs p. 5 bottom row 2nd left, pp. 428-429, 438-441: Ferrari

Layout: Oliver Hessmann

Project Management: Joachim Schwochert

© for this updated edition: h.f.ullmann publishing GmbH

Special edition

Project management for h.f.ullmann: Lars Pietzschmann

Translations into English: Mo Croasdale in association with First Edition Translations Ltd, Cambridge, UK;

Edited by David Price in association with First Edition Translations Ltd, Cambridge, UK

Translations into English for the new updates (pp. 19, 392-441): Ian Farrell in association with Delivering iBooks & Design, Barcelona

Cover design: Oliver Hessmann

Overall responsibility for production: h.f.ullmann publishing GmbH, Potsdam, Germany

Printed in China, 2016

ISBN 978-3-8480-1097-4

ISBN 978-3-8480-1048-6 (mit Schuber/with slipcase)

10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

X IX VIII VII VI V IV III

[www.ullmannmedien.com](http://www.ullmannmedien.com)

[info@ullmannmedien.com](mailto:info@ullmannmedien.com)

[facebook.com/hfullmann](https://facebook.com/hfullmann)



Dies ist eine unverkäufliche Leseprobe des Verlags **h.f.ullmann publishing**.

Alle Rechte vorbehalten. Die Verwendung von Text und Bildern, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Zustimmung des Verlags urheberrechtswidrig und strafbar. Dies gilt insbesondere für die Vervielfältigung, Übersetzung oder die Verwendung in elektronischen Systemen.

© **h.f.ullmann publishing**, Potsdam (2016)

Dieses Buch und unser gesamtes Programm finden Sie unter [www.ullmannmedien.com](http://www.ullmannmedien.com).