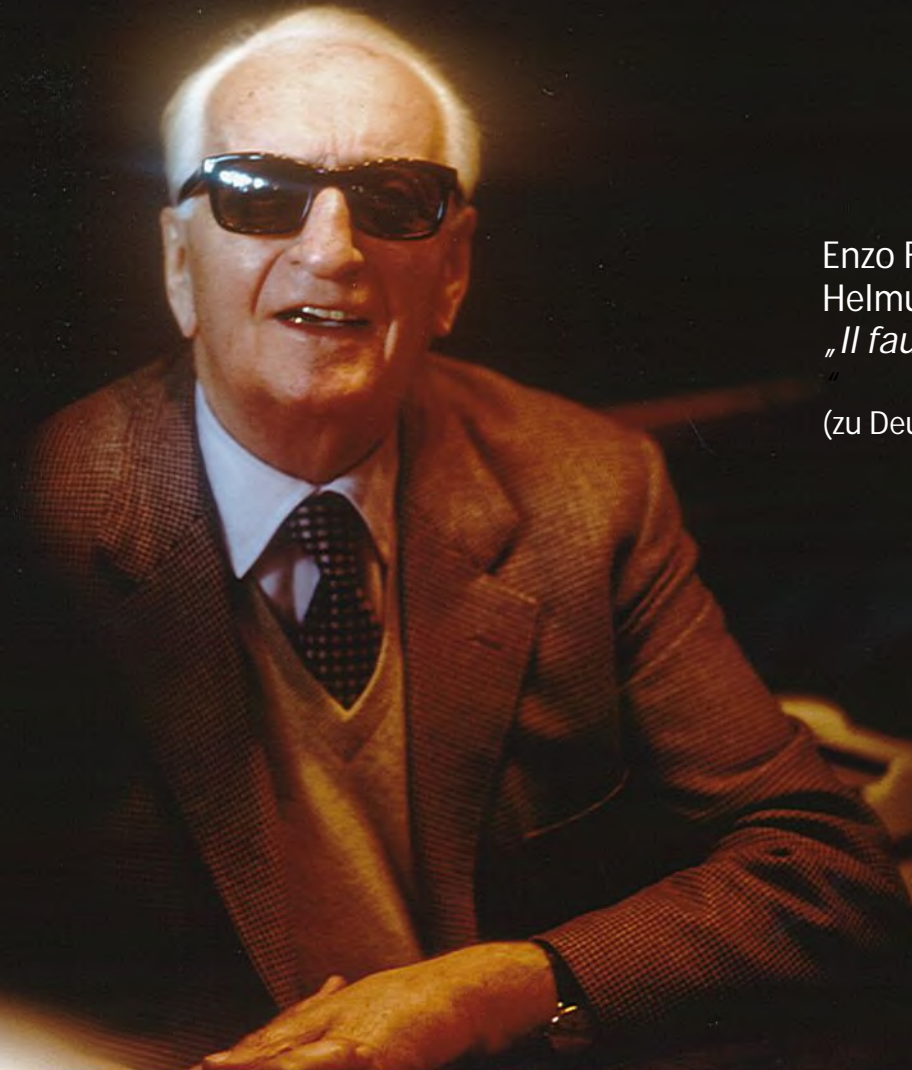


Enzo Ferrari

(1898 - 1988)



Enzo Ferrari gab 1983
Helmut AUTO Becker folgenden Rat:
„Il faut savoir attendre !!!“

(zu Deutsch: Man muss warten können...)

Foto: Uscha Klutmann
(Asahi Pentax 6x7)

65.2



Gentili signori Klutmann e Turat,

ho ricevuto la vostra
18 febbraio con l'omaggio floreale e vi ringrazio per la
premurosa attenzione.

Una visita alla pista di Fiorano, un fotoreportage oppure
un servizio giornalistico anche più approfondito è sempre
possibile, però una prova di vettura Formula 1 non è pur-
troppo ipotizzabile per questioni assicurative e ambientali
connesse all'agibilità della pista.

A parte vi invio due copie del mio libro di ricordi.

Grazie ancora, e molti cordiali saluti

^^
Signori MANFRED KLUTMANN e
USCHA TURAT
GRAND PRIX INTERNATIONAL
DUSSELDORF
Industriest.92
4044 KAARST DUSSELDORF
WEST GERMANY
^^

Maranello 25 febbraio 1981

Bemerkenswerte Autonummer:

D-CH 666

Schon im Jahre 1983 schickte uns Helmut AUTO Becker (Düsseldorf) mit einem Ferrari 400i nach England für ein Foto-Shooting bei Paul Vestey mit seiner Autosammlung (Ferrari 250 GTO, Aston Martin DB3, Jaguar E-Type Lightweight von Axel Lindtner, Mercedes 600 Pullman, Alfa Romeo von Raymund Sommer 1932).

Die Autonummer heisst nicht nur D wie Düsseldorf, sondern D wie Deutschland, CH wie Schweiz und 666, eines Menschen Zahl laut christlicher Bibel, Offenbarung 13,18.

Helmut AUTO Becker wollte sein Ferrari-Buch "Faszination auf Rädern" zunächst "Die Kraft und die Herrlichkeit" nennen. Für mich persönlich stellte sich schon damals die Frage nach dem Warum und Woher bezüglich dieser Textzeile aus dem christlichen Vater-Unser.

Hatte AUTO BECKER schon damals Kontakt zum CIA-Masterplan?



Ein Ferrari 400i in London - England.



Ferrari Nummer D-CH 666

Als AUTO BECKER Düsseldorf Uscha und mich im Jahre 1983 nach England schickte, um Fotos und eine Story über Paul Vestey und seine Autosammlung zu machen, die auch einen Ferrari 250 GTO umfasste, durften wir in einem hellgrün-blau metallic farbigen Ferrari 400i nach England fahren. Dieses Linkslenker-Auto hatte die Chassis-Nummer 46000 sowie irgendwas und war vielleicht aus Versicherungsgründen mit meinem Namen im Fahrzeugbrief versehen (Diese Info erhielt ich seinerzeit vom Prokuristen Herrn Baues von AUTO BECKER).

Mir ist bekannt, dass AUTO BECKER einen Ferrari 400i wenig später in die USA verkaufte, der eventuell meinen Namen in den Papieren hatte, aber ich weiß nicht genau, ob es sich um speziell diesen Ferrari 400i handelte, mit dem wir die Vestey-Story in England gemacht hatten. Auf jeden Fall fühlte ich mich niemals als Eigentümer eines Straßen-Ferrari, da ich weder je einen italienischen Sportwagen gekauft noch je einen geschenkt bekommen habe!!!

Becker
Klutmann
Leschzyk

H. Becker
M. Klutmann
H. P. Leschzyk

FERRARI FASZINATION AUF RÄDERN

Ein
AUTO
BECKER
Buch



**FERRARI
FASZINATION
AUF RÄDERN**

Interview mit Enzo Ferrari

von Uscha und Manfred Klutmann

Hier spricht Ferrari. — Wollen Sie für uns Rennen fahren? Welch' folgenschwere Frage! Für einen Gesprächspartner am anderen Ende der Leitung und uns. Wir saßen in der mit Rennplakaten aus aller Welt bepflasterten Ferrari-Pressestelle und warteten auf den ersten vereinbarten Gesprächstermin mit Enzo Ferrari. Im Nebenraum telefonierte Dr. Ennio Mortara — Ferraris Presse-Assistent — mit Kanada. Es war in der Woche nach Niki Laudas Ferrari Sieg beim Zandvoort Grand Prix. Ideale Voraussetzungen für ein Ferrari-Interview. Dachten wir. Gestern war gestern. Und heute spielte sich noch Dramatischeres ab. Niki Lauda war gerade bei Enzo Ferrari. Es ging um die rennsportliche Zukunft und Geld. Viel Geld. Eine Summe, die Enzo Ferrari anscheinend nicht bereit war zu zahlen. Die Scheidung der mit zwei Weltmeister-Titeln gekrönten Erfolgerin Ferrari-Lauda stand auf dem Spielplan. In dieser schwierigen Situation handelte Ferrari blitzschnell. Lauda würde gehen, wenn. . . Und was dann?

Der einzige Fahrer, dem Ferrari eine brillante Formel 1-Karriere zutraute, war offensichtlich in Kanada. Und welcher Kanadier hatte erst kürzlich ein glänzendes Formel 1-Debüt gegeben? Villeneuve! Gilles Villeneuve war es, der den Satz „Here is Ferrari speaking. Do you want to drive for us?“ hörte. Wir hörten ihn auch. Ein historischer Augenblick. Er verschob unseren Interview-Termin, der nach langem hin und her endlich festgelegt war, um ein ganzes Jahr. Doch das wußten wir im Moment noch nicht. Was wir aber wußten, war dieses: Wir waren die einzigen, wenn auch unfreiwilligen Zeugen des ersten Kontakt-Gesprächs zwischen Ferrari und Villeneuve. Diese Tatsache entschädigte uns für die folgende stundenlange Wartezeit, die kein Ende zu nehmen schien.

Gegen 11 Uhr sprachen Dr. Mortara und Villeneuve miteinander. Um 18 Uhr sagte uns Dr. Mortara: „Sorry, no interview with Ingenere Ferrari today. . .“ Es war wieder nichts. Kein Interview heute. Und auch in den nächsten fünf Tagen warteten wir vergeblich auf die erlösende Nachricht aus Maranello. Enzo Ferrari wollte niemanden sehen. Niemanden. Mit den Worten: „Ingenere Ferrari doesn't want to give interviews until the end of the worldchampionship“, verabschiedete uns Dr. Mortara höflich. Enzo Ferrari wollte erst nach Ende der Weltmeisterschaft wieder ein Interview geben. Und die dauerte noch bis zum 23. Oktober. Zu lange für uns. Dringende Verpflichtungen riefen uns nach Deutschland. Wir machten noch einen kurzen Abstecher nach Mantua zu Caroline Nuvo-



Photo: Henryk P. Leschzyk

Manfred Klutmann: Co-Autor dieses Buches und fotografierender Schreiber. Während er auf den ersten Interview-Termin mit Enzo Ferrari wartete, wurde er zufällig Zeuge eines historischen Moments: Lauda verließ und Villeneuve kam zu Ferrari. —

Manfred Klutmann: Co-author of this Ferrari book and photographing writer. His first date for an interview with Enzo Ferrari was postponed by a historical moment: Lauda was quitting and Villeneuve joining the team —

lari — der erstaunlich agilen Witwe von Tazio Nuvolari, dem ersten Werksfahrer der Scuderia Ferrari — schenkten ihr Rosen zum Abschied und warteten zu Hause auf das Jahr 1978.

Im nächsten Sommer verschönerten wir uns die Wartezeit auf den Interview-Termin beim Surfen mit Freunden am Garda-See. Dann kam endlich der Anruf von Dr. Mortara. „Please, come to Maranello.“ Wir kamen nach Maranello. Dort empfing uns Brenda Vernor, die sympathische Lebensbegleiterin von Mike Parkes, einem der erfolgreichsten Langstrecken-Rennfahrer Ferraris. Im zweistündigem Vorgespräch mit Brenda und Dr. Mortara wurden die zu stellenden Fragen schriftlich abgestimmt. Dann war es soweit: Dr. Mortara telefonierte mit Ferrari und kündigte unseren Besuch an.

Wir hatten erwartet, zu irgendeinem Gebäude auf dem Ferrari-Gelände in Maranello zu gehen. Stattdessen baten uns Brenda und Dr. Mortara zum Hauptaussgang. Dort stiegen wir in einen bereitstehenden Wagen, der uns nach Fiorano brachte.

Das große weiße Tor zur Ferrari-Rennstrecke tat sich auf. Enzo Ferrari hat sein Büro auf der Rennstrecke? „Ja, dort ist er am besten abgeschirmt“, klärte Brenda auf. „Und außerdem ist er hier seinen Rennwagen am nächsten“, ergänzte Dr. Mortara.

Drei schwarze Schäferhunde liefen hinter unserem Wagen her, als er durch den Tunnel zum Parkplatz glitt. „In dem rechten Haus ist das Zeichenbüro der Rennabteilung beheimatet“, erklärte Brenda. „Gegenüber ist das Zeughaus mit sämtlichem Material für den Rennstreckenendienst, Krankenwagen und Feuerwehr. Zum Glück wurden sie bis heute noch nicht gebraucht“, fuhr sie fort. In der Mitte stand ein weißes Haus mit roten Klappläden vor den Fenstern: das Palazzina. Die Residenz von Enzo Ferrari. Der große Moment, auf den wir jahrelang gewartet hatten, war gekommen. Dr. Mortara öffnete die Tür links neben der Treppe, die zur 1. Etage mit dem Konferenzraum führt. Wir standen vor Enzo Ferraris Büro.

Er saß hinter einem riesigen Schreibtisch. So sieht es also aus, wenn er neue Ideen für seine Scuderia schmiedet, dem erfolgreichsten Rennstall der Welt. Wir betraten den Raum. Ferrari erhob sich. Er lächelte freundlich und gab uns die Hand. Sein Händedruck ist fest und bestimmt. Sympathisch. „Buon giorno, Ingenere Ferrari!“ — „Buon giorno, bitte nehmen Sie doch Platz,“ sagte er auf italienisch. Seine Stimme ist melodios, fast zurückhaltend. Auf jeden Fall eindrucks- und würdevoll.



Enzo Ferrari und die Ferraristen. Das Interesse an seiner Person und seinem Werk kennt keine Grenzen. — Enzo Ferrari and his Ferraristi, the worldwide sympathy for the person and his work will never stop —

Brenda Vernor hatte uns vorher gesagt, die Audienz bei Ferrari würde etwa fünf Minuten dauern, und Fotos dürften wir keine machen.

Es sollte anders kommen: Gute vierzig Minuten verstrichen, bis wir uns wieder verabschiedeten. Zwischendurch klingelte einmal das Telefon. Ferrari meldet sich mit „Pronto“, dann nahm er einen seiner zahlreichen lila Filzschreiber in die Hand und zeichnete die Rundenzeiten vom Samstag-Training des Großen Preises von Österreich auf, das in diesem Moment gerade in Zeltweg zu Ende gegangen war. Der Anrufer aus Österreich muß wohl Mauro Forghieri gewesen sein, der die Rundenzeiten durchtelefonierte und der laut Helmut Zwickl — dem brillanten österreichischen Sport-Reporter — meistens die Trainingszeiten des Ferrari Teams nach unten abrundet, um seine Schützlinge noch etwas besser aussehen zu lassen. Enzo Ferrari notierte jedenfalls die Zeiten für die Startaufstellung bis zur dritten Stelle hinter dem Komma.

Wir überreichten Enzo Ferrari die „Motor Revue“ 2/65, in der eine der besten Ferrari Stories stand, die uns je zwischen die Finger gekommen ist. Ferrari schlug das Heft auf und quittierte die einzigartigen Julius Weitmann Fotos, von dessen seinerzeitigem Besuch in Maranello, mit einem erinnernden Lächeln. Die Fotos zeigten Ferrari am Steuer eines 330 GTC, dann mit einem seiner Schäferhunde, zusammen mit John Surtees neben dem Ferrari Rennwagen, den der Engländer zur Weltmeisterschaft 1964 gesteuert hatte. Weitmann hatte auch Fotos vom Mittagessen geschossen, die einen gut gelaunten Enzo Ferrari offenbarten, der sogar John Surtees mit der Gabel das Essen reichte, wie ein Vater seinem kleinen Sprößling. Weiterhin war eine Gruppe Studentinnen abgebildet, die Ferrari damals spontan im „Ristorante Cavallino“ zum Essen eingeladen hatte. Stimmungsbilder von einzigartigem Flair. Bilder, wie sie noch keinem anderen gelungen sind.

Enzo Ferrari blätterte weiter in der „Motor Revue“ und stieß auf eine Story über Vittorio Jano. Jano war eine wichtige Schlüsselfigur in der Erfolgs-Story des Hauses Ferrari. Er wurde von Ferrari bei Fiat für Alfa abgeworben und verwirklichte zusammen mit Ferrari technische Ideen, die zunächst Alfa und dann Ferrari Überlegenheit verschafften. Wir begannen zu fragen.

? Ingenieure Ferrari, in Ihrem Warteraum in Maranello steht ein Formel 1 Ferrari. Wo befinden sich heute die meisten Fahrzeuge Ihrer früheren Produktion?

Enzo Ferrari: Die sind in alle Winde verstreut. In allen Erdteilen gibt es

Auf elf Monitoren wird auf der Pista di Fiorano jeder Streckenabschnitt überwacht. Die erzielten Rundenzeiten signalisieren 44 Lichtschranken an die Zentrale. Dort drucken die Longines Chronometer auch Differenzzeiten aus. —



Eleven monitors at Pista di Fiorano observe each bend. 44 lighting systems send different lap times to the central computer of Longines office. —

Ennio Ferrari Interview with Brenda Vernon, Uscha Turat & Dr. Ennio Mortara

Intervista concessa a Manfred Klutmann 'Rallye Racing Magazine'

Maranello, 11 agosto 1978

1. Diventare giornalista sportivo era una delle Sue grandi aspirazioni giovanili. Per quanto tempo ha lavorato al "Corriere dello Sport" a Bologna? Come si trovava realizzato?

Infatti ho cominciato come corrispondente della "Gazzetta dello Sport" da Modena nel 1914. Soltanto negli anni trenta fui consigliere delegato del "Corriere dello Sport" a Bologna per un periodo di circa due anni e mezzo. E' stata un'esperienza piacevole. La mancanza di una cultura di base non mi ha consentito di ipotizzare un futuro come avrei desiderato.

2. Lei ha avuto relazioni molto strette con certi piloti come Graf Berghe von Trips. Con altri non ne ha avute. Come si spiega questo fatto?

Evidentemente ogni uomo è un mondo a sé, con le sue aspirazioni, le sue inibizioni, le sue limitazioni e i suoi traguardi. E' normale che nei rapporti che intercorrono con un altro uomo questi elementi possano non incontrarsi.

3.



4.

5.

altro quello che i figli si ritengono capaci di fare meglio del genitore e la notorietà del medesimo può nuocere alle loro effettive capacità.

Ferrari



To the kind attention of Mr. Klutmann

Maranello, 13th September 2006

Great satisfaction and immense emotion for the fantastic result in Monza.... many thanks for your compliments message.

Best regards,

Luca di Montezemolo



Wie viele Anläufe hatte Ferrari bereits zum Sieg beim Indy 500-Rennen seit Alberto Ascari 1957? Klappt es endlich 2009??? Mit Danica Patrick. Ich halte die Daumen...

Ferrari spa
Direzione e stabilimento
via Abetone Inf. 4
I-41053 Maranello (MO)
tel +39 0536.949111
www.ferrariworld.com

Sede sociale
via Emilia est 1163
P.O. Box 589
I-41100 Modena

Capitale sociale
€ 20.000.000
Tribunale di Modena
n. 3658

Cod. fisc. e part. iva
00159560366
CCIAA n. 88683

16. Cosa pensa se Mercedes, BMW e Porsche partecipassero alle competizioni di F.1? Non pensa che sarebbe la "vera razza costruttori?"
Sarebbe molto interessante e ne beneficerebbe il progresso tecnico poiché soltanto l'emulazione costante e ravvicinata porta a soluzioni nuove.

17. Perché l'aerodinamica è più importante oggi rispetto al passato?
L'aerodinamica è sempre stata molto importante. Oggi la si valuta maggiormente dato l'equilibrio di potenza che si riscontra tra motori concorrenti.

18. Fino a che punto le competizioni di F.1 portano vantaggi alle vetture di serie?
L'automobile è nata con le corse e soltanto con queste la vettura di tutti i giorni risulterà sempre più sicura.

19. Quanto si impiega a produrre e sviluppare un motore e una macchina da corse oggi?
E' possibile prevedere il tempo di progettazione e di costruzione, mentre è impossibile valutare lo sviluppo evolutivo della macchina al fine di ottenere un risultato.

20. Quale pensa sarà il futuro del turbo?
Un futuro molto interessante.

21. Quali
I pro
differ

22. Quale
-litri
Per
la po

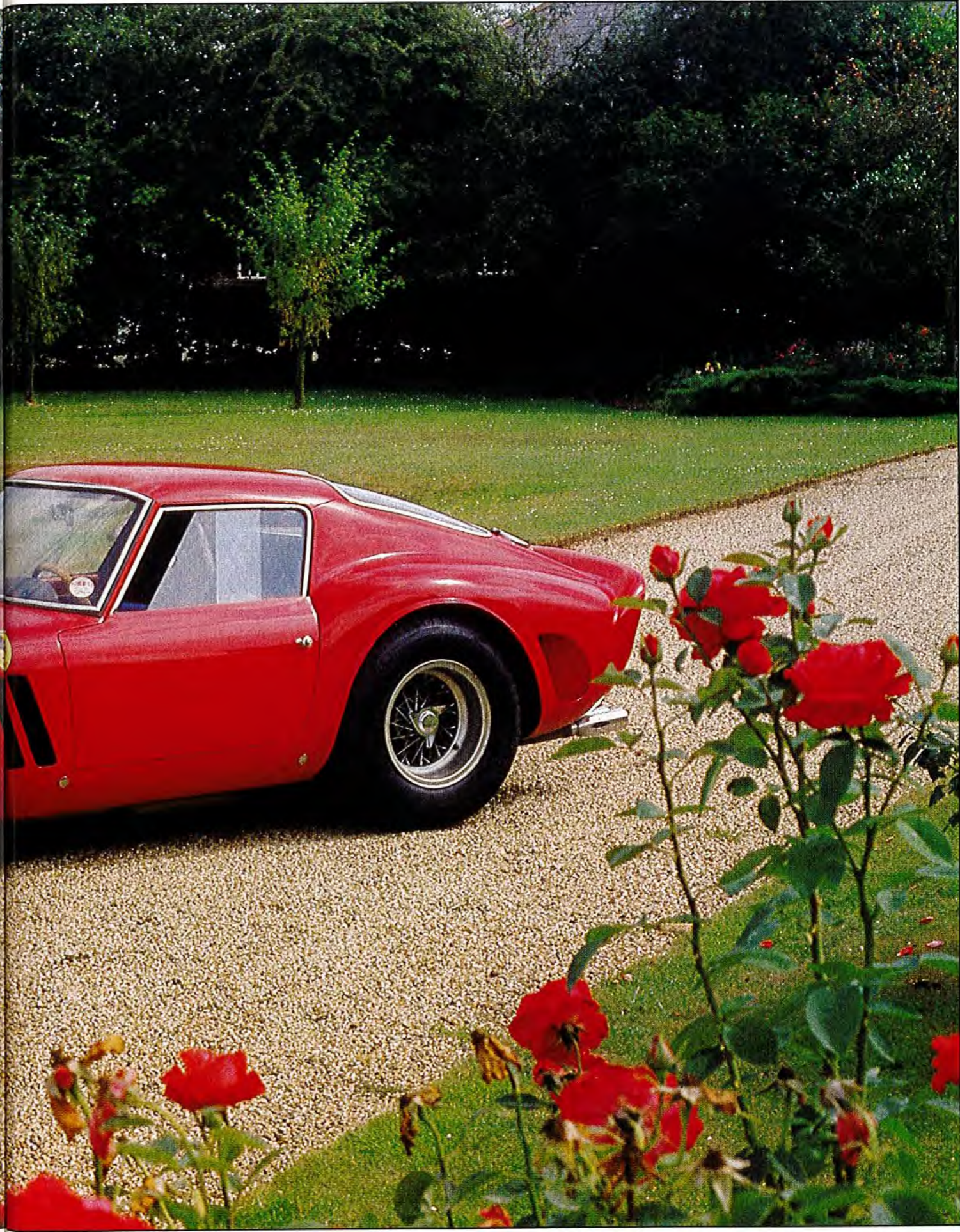
23. Semb
gran
pista
Non
tamer
scopi
che s
bagna
risch

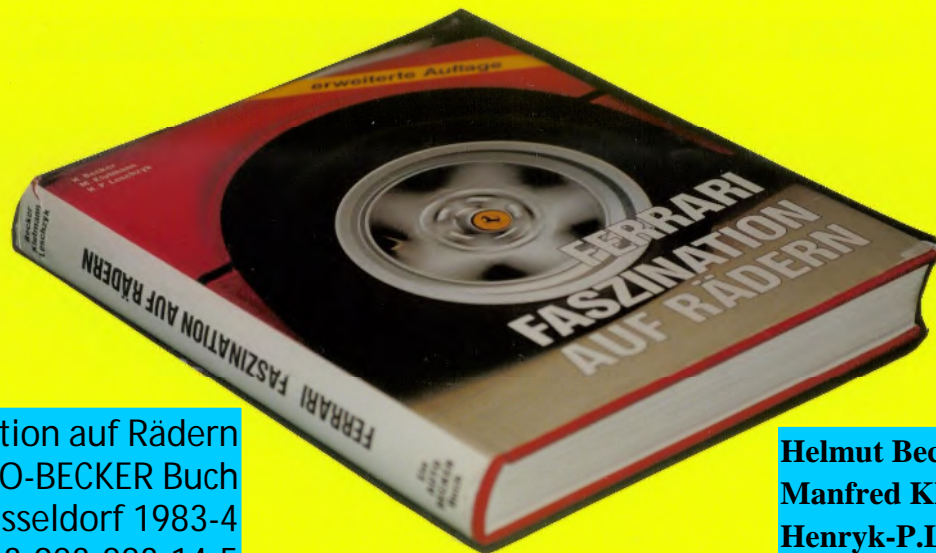


24. Quale domanda vorrebbe Le fosse rivolta?
Amerei parlare di molte cose che non si riferissero all'automobile e alle corse per apprendere tutto quanto la mia occupazione mi ha avidamente sottratto.

Paul Fred Klutnick

Ferrari





Ferrari Faszination auf Rädern
AUTO-BECKER Buch
Düsseldorf 1983-4
ISBN: 978-3-923-883-14-5

Helmut Becker
Manfred Klutmann
Henryk-P.Leschzyk



Ferrari 250 GTO: Eigner Paul Vestey (England Kapitel 206)



Perfekte Imhoff-Zeichnung
(Foto-Copyright Klutmann)

**NEUER
FERRARI
CALIFORNIA
AB 2017**

**Das Coupé-Cabrio besitzt weiter ein
versenkbares Hardtop. V6 und V8**

