

La Ferrari.



1998

Ferrari SpA

Sede sociale
Registered office

via Emilia Est, 1163
41100 Modena

Data di fondazione
Foundation Date

La Ferrari è stata costituita nel 1940 con la ragione sociale di Auto Avio Costruzioni, mentre l'attuale denominazione è stata adottata il 23 Giugno 1989. Enzo Ferrari aveva fondato la prima società per l'attività di gestione di vetture da corsa (non per quella di costruttore, pertanto) il 16 Novembre 1929 a Modena: era la Scuderia Ferrari.

Ferrari was founded in 1940 as Auto Avio Costruzioni; it took its present name on June 23, 1989.

Enzo Ferrari founded his first company to manage racing car activities (and not to manufacture cars) on November 16, 1929 in Modena: Scuderia Ferrari

Stabilimenti
Plants

Maranello e Modena
Maranello and Modena

Consiglio di Amministrazione
Board of Directors

Presidente
Chairman

Luca Cordero
di Montezemolo

Vicepresidente
Vice Chairman

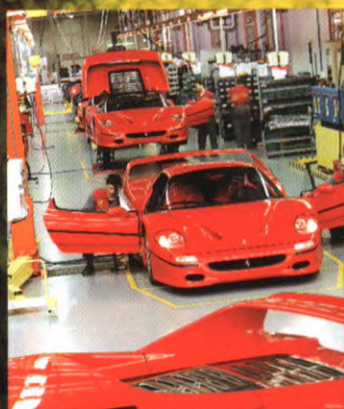
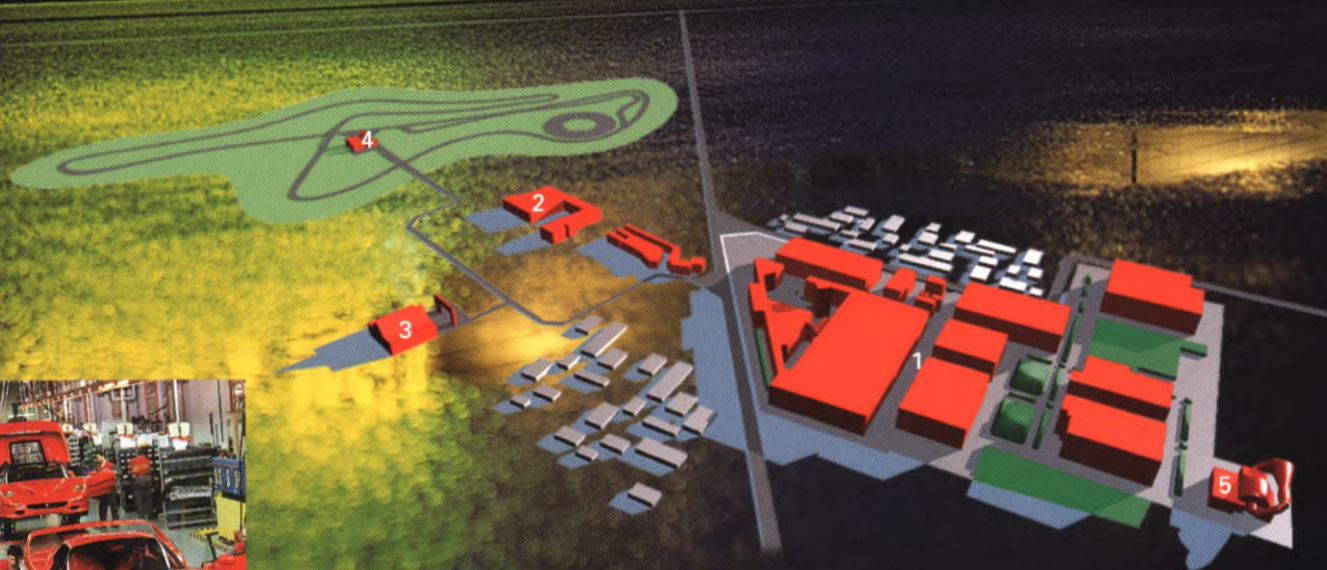
Piero Ferrari

Amministratore Delegato
Managing Director

Paolo Marinsek

Amministratori
Directors

Pasquale De Vita
Carlo Gatto
Carlo Mangiarino
Marco Piccinini
Sergio Pininfarina



1. Stabilimento per la costruzione delle Granturismo
2. Gestione Sportiva
3. Galleria Ferrari
4. Pista di Fiorano
5. Galleria del vento

1. GT cars construction plant
2. Gestione Sportiva
3. Ferrari Gallery
4. Fiorano track
5. Wind tunnel



La storia



Enzo Ferrari



Enzo Ferrari nacque a Modena il 18 Febbraio 1898 ed è scomparso il 14 Agosto 1988, all'età di novant'anni. Nel 1929 fondò la Scuderia, in viale Trento Trieste a Modena, con lo scopo di far partecipare alle competizioni automobilistiche i propri soci. L'attività agonistica, con vetture Alfa Romeo, continuò fino al 1938, anno in cui egli divenne Direttore Sportivo dell'Alfa Corse. Dopo due anni, Enzo Ferrari si staccò dall'Alfa Romeo e fondò, presso la vecchia sede della Scuderia Ferrari, l'Auto Avio Costruzioni Ferrari, con l'obiettivo di produrre macchine utensili, in particolare rettificatrici oleodinamiche.

Nonostante un impegno di non concorrenza (che al momento del distacco dall'Alfa Romeo precludeva per quattro anni a Enzo Ferrari la costruzione di automobili che portassero il suo nome), l'Azienda avviò anche lo studio e la progettazione di una vettura sportiva, una spider 8 cilindri 1500 cc denominata 815, che fu costruita in due esemplari e partecipò alla Mille Miglia del 1940. L'inizio della seconda guerra mondiale pose fine a ogni attività sportiva. Nel 1943 le officine furono trasferite da Modena a Maranello, dove la costruzione delle rettificatrici oleodinamiche continuò fino al 1944, anno in cui lo stabilimento fu bombardato. Al termine del conflitto l'Azienda assunse la denominazione "Ferrari" e progettò la vettura 125 Sport, 12 cilindri, 1500 cc, che, affidata a Franco Cortese, debuttò sul circuito di Piacenza l'11 Maggio 1947 e due settimane dopo vinse il Gran Premio di Roma. Da allora la Casa, affidando le sue vetture a prestigiosi piloti, ha colto sui circuiti e sulle strade di tutto il mondo oltre 5.000 affermazioni, creando una leggenda. I trionfi più significativi sono costituiti da 9 titoli Mondiali Piloti di Formula 1, 14 Campionati Mondiali Marche, 2 Campionati del Mondo e 6 Coppe Internazionali Costruttori di F1, 9 successi alla 24 Ore di Le Mans, 8 alla Mille Miglia, 7 alla Targa Florio e, alla fine del 1997, 113 vittorie in Gran Premi di F1. Nel 1969, per far fronte alle crescenti richieste del mercato, Enzo Ferrari cedette al Gruppo Fiat il 50 per cento delle sue quote azionarie, percentuale salita al 90 nel 1988. Ciononostante la Ferrari, a causa della sua specialissima attività, ha sempre mantenuto una forte autonomia. Gli stabilimenti di produzione sono situati a Modena (per il solo settore carrozzeria) e a Maranello, su una superficie complessiva di 252.000 mq, di cui 94.000 coperti, e danno lavoro a circa 1.900 persone. La produzione attuale è di circa 3.500 vetture l'anno, suddivise in nove tra modelli e versioni: F355 e 355F1 Berlinetta, F355 e 355F1 GTS, F355 e 355F1 Spider, 456M GT, 456M GTA, 550 maranello.

Il marchio che contraddistingue le vetture Ferrari ha un'origine eroica. Il pilota Francesco Baracca, medaglia d'oro della prima guerra mondiale, lo aveva adottato come emblema personale, dipingendolo sulla fusoliera del suo aereo.

Al termine del conflitto i genitori di Baracca affidarono l'immagine del Cavallino a Enzo Ferrari, che lo assunse (apponendolo su uno scudo giallo, colore della città di Modena) quale simbolo della Scuderia automobilistica da lui fondata.

Il colore rosso tipico della Ferrari è quello nazionale italiano per vetture da Gran Premio, stabilito dalla Federazione Internazionale dell'Automobile nei primi anni del secolo. Oggi la Ferrari offre una gamma di 16 diversi colori per le sue Granturismo.

The history



Scuderia Ferrari, viale Trento e Trieste, Modena



Franco Cortese, Roma, 1947



Enzo Ferrari was born in Modena on February 18, 1898, and he died on August 14, 1988, at the age of ninety. In 1929 he founded Scuderia Ferrari, in viale Trento Trieste in Modena, with the purpose of helping members compete in motor races. Racing activities, in Alfa Romeo cars, continued until 1938, the year in which he became Racing Manager of Alfa Corse. After two years, Enzo Ferrari split with Alfa Romeo and founded Auto Avio Costruzioni Ferrari, in the old Scuderia Ferrari headquarters, to manufacture machine tools, particularly oleodynamic grinding machines.

In spite of a promise of non-competition (which at the moment of their divorce prevented Enzo Ferrari from building cars using his own name for four years), the company began to study and design a racing car, an 8-cylinder 1500 cc open car known as the 815, two of which were built to take part in the 1940 Mille Miglia. The outbreak of World War II put an end to racing. In 1943 the workshops moved from Modena to Maranello, where construction of oleodynamic grinding machines continued until 1944, when the plant was bombed. At the end of the war, the company changed its name to Ferrari and designed the 125 Sport, a 12-cylinder, 1500 cc car which Franco Cortese drove on the Piacenza circuit on May 11, 1947 and two weeks later won the Rome Grand Prix. Since then, company cars, driven by the best drivers, have racked up over 5,000 successes on race tracks and roads all over the world, creating a legend. The most important achievements have been 9 Formula 1 Driver's World titles, 14 Manufacturers' World titles, 8 Formula 1 Constructors' World Championships, 9 wins at the Le Mans 24 Hour race, 8 at the Mille Miglia, 7 at the Targa Florio, and, up to the end of 1997, 113 wins in Formula 1 Grands Prix. In 1969, to meet growing market demand, Enzo Ferrari sold 50% of the share capital to the Fiat Group, an investment that increased to 90% in 1988. In spite of this Ferrari has always maintained a strong autonomy, thanks to its specialist activities. The manufacturing plants are located in Modena (bodyworks only) and Maranello, in a total area of 252,000 sq m, 94,000 sq m of which are covered, and employ about 1,900 people. Output is currently about 3,500 cars per year, in nine models and versions: the F355 and 355F1 Berlinetta, F355 and 355F1 GTS, F355 and 355F1 Spider, 456M GT, 456M GTA, 550 maranello.

The trademark that identifies Ferrari cars has heroic origins. An Italian pilot, Francesco Baracca, who was awarded a gold medal in the first world war, had adopted it as a personal emblem, painting it on the fuselage of his aircraft. At the end of the war, Baracca's parents gave the Prancing horse symbol to Enzo Ferrari, who positioned it on a yellow shield (the colour of Modena) and took it as the symbol of his racing car stables.

The red so typical of Ferrari was the colour assigned to Italian cars competing in Grand Prix races by the International Automobile Federation in the early years of the century. Today Ferrari offers a range of 16 different colours on its GT cars.

Il presente

I mercati della Ferrari. La Ferrari ha filiali dirette negli Stati Uniti, in Germania e in Svizzera. Negli altri Paesi in cui opera si affida a importatori. La rete commerciale comprende oltre 300 punti di vendita e di assistenza in 40 Paesi che rappresentano, insieme, il 90 per cento del mercato mondiale dell'auto. I principali mercati per la Ferrari sono: Usa, Germania, Gran Bretagna, Italia, area del Pacifico e Svizzera. Il 90 per cento delle vetture prodotte viene esportato.



Carrozzeria Scaglietti

Il programma Carrozzeria Scaglietti. Dal 1997 la Ferrari offre ai suoi clienti la possibilità di personalizzare la propria Granturismo fino a trasformarla in un pezzo unico. Il classico nome della Carrozzeria Scaglietti, legato alle migliori realizzazioni artigianali per Ferrari fin dagli anni '60, firma infatti un programma che consente di ordinare la propria auto con caratteristiche tecniche ed estetiche del tutto esclusive. Sono circa 50 le opzioni offerte dal programma che, grazie all'opera di un team di specialisti coadiuvati dal supporto della Pininfarina, permette di soddisfare ogni più piccola esigenza individuale del cliente.

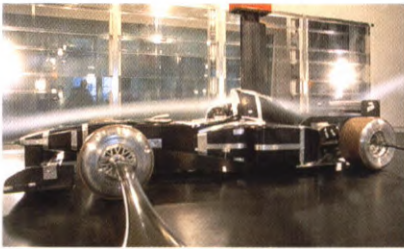
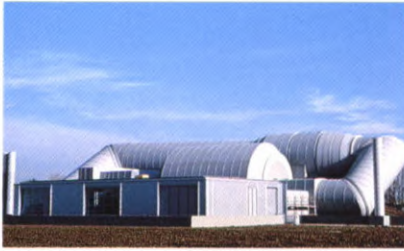
La Gestione Sportiva. Sino al 1981 le vetture da corsa erano costruite nello stabilimento di Maranello. Nel 1982, accanto alla pista di Fiorano, è stato costruito un impianto esclusivamente dedicato alla progettazione e alla produzione delle vetture di Formula 1. Il processo produttivo delle monoposto si avvale anche degli impianti della fabbrica principale, in particolare del reparto Compositi e della Fonderia.



F300, Maranello

La nuova Galleria del Vento, un gioiello di tecnologia. La nuova Galleria del Vento F1 è stata progettata dall'architetto Renzo Piano, uno dei maestri dell'architettura mondiale. L'opera, ultimata nel 1997, consente la completa simulazione delle situazioni reali che le vetture di F1 incontrano in pista. L'impianto è dotato dei più moderni sistemi di acquisizione dati sia digitali sia analogici e dei più avanzati sistemi di rilevazione delle forze. Un sofisticato sistema consente, inoltre, di rilevare con la massima precisione la velocità del vento, la sua direzione e la sua turbolenza. Il vento è prodotto da un ventilatore del diametro di oltre 5 metri, con una potenza assorbita superiore ai 2.000 kW. Il modello in scala può simulare ogni tipo di assetto e movimento (rollio, imbardata, beccheggio, sterzata e moti dinamici) per mezzo di un complesso meccanismo. Il modello viene monitorato da oltre 300 sensori. Nella Galleria del Vento Ferrari F1 è possibile impiegare modelli in scala di vetture fino al 65 per cento delle dimensioni reali, con la possibilità di provare anche vetture in scala 1:1.

The present



Galleria del Vento, Maranello
Wind Tunnel, Maranello

Ferrari's markets. Ferrari has direct sales branches in the United States, Germany and Switzerland, while importers cover the other countries where it operates. The marketing network includes over 300 sales and service points in the 40 countries which together represent 90% of the global car market. Ferrari's main markets are: the United States, Germany, Great Britain, Italy, the countries of the Pacific area and Switzerland. 90% of production is exported.

The Carrozzeria Scaglietti program. Since 1997 Ferrari has been offering its clients the possibility to customize their GT car in order to make it a unique item. The classic name of Carrozzeria Scaglietti, linked to Ferrari's highest standards of craftsmanship ever since the '60s, corresponds to a program enabling the clients to have their car complete with utterly exclusive technical and aesthetical features. With about 50 possible options, the program, operating with the support of a team of experts coordinated by Pininfarina, can meet even the client's smallest individual need.

Gestione Sportiva. Until 1981 Ferrari racing cars were built at the Maranello plant. In 1982 another plant was built next to the Fiorano test track specifically for the design and production of Formula 1 cars. Racing car components are also manufactured at the main plant, particularly in the Composite and Foundry departments.

The Wind Tunnel, a technological marvel. The new F1 Wind Tunnel was designed by Renzo Piano, one of the world architecture leading figures. The unit, completed in 1997, can simulate all the actual conditions surrounding F1 cars on the track. It is equipped with the most modern data acquisition systems, both digital and analog, and of the most advanced force bearing systems. Moreover, a sophisticated system enables a maximum precision survey of wind velocity, direction and turbulence. The wind is produced by 5 meter-diameter fan, with an absorbed power of over 2,000 kW. The scale model may simulate any kind of position and movement (rolling, yaw, pitch, steer and dynamic movements) by way of a complex device. The model is monitored by over 300 sensors. The Ferrari F1 Wind Tunnel may operate on models of up to 65% the actual car size and may test 1:1 scale cars.

La pista di Fiorano. È stata realizzata nel 1972 in un'area adiacente allo stabilimento.

Il tracciato originale, tuttora percorribile, misura 3.000 metri, mentre nel 1996 è stata introdotta una variante (una curva veloce anziché un tornante al termine del rettilo dei box) che ha accorciato di 24 metri la lunghezza totale. È dotata di circuito televisivo interno, cronometraggio e telemetria. La pista è adatta alle prove e al collaudo delle vetture di Formula 1 e Granturismo.



Galleria Ferrari, Maranello

L'Autodromo del Mugello. Nel 1988 la Ferrari ha rilevato l'Autodromo Internazionale del Mugello, nei pressi di Firenze, rinnovandone la struttura, la pista e gli impianti per prove e attività agonistiche. Oggi il Mugello è uno dei più bei circuiti del mondo e ospita gare automobilistiche e motociclistiche di altissimo livello, oltre che essere prescelto da numerosi costruttori come sede ideale per i test di sviluppo. Il tracciato misura 5.245 metri. Sia la pista di Fiorano che quella del Mugello appartengono alla SAIM S.p.A., al 100% proprietà della Ferrari.

Galleria Ferrari, un percorso nella storia. Nel 1990 è stata inaugurata la Galleria Ferrari, presso il Centro Civico di Maranello, di proprietà del Comune. Nel 1995 la Ferrari ne ha assunto la gestione diretta, curandone la ristrutturazione, ultimata nel 1996. Sono oltre 100.000 i visitatori ospitati ogni anno dalla Galleria, che offre un percorso ideale attraverso la storia dell'Azienda e attraverso la sua cultura tecnica e sportiva, oltre a permettere di ammirare alcuni fra gli esemplari più rari di vetture del Cavallino Rampante.

I corsi Pilota Ferrari. Per dare ai clienti la possibilità di migliorare la conoscenza e la capacità di sfruttamento delle caratteristiche delle proprie Granturismo, dal 1993 la Ferrari organizza, sui circuiti di sua proprietà, i corsi di guida "Pilota Ferrari". I clienti che prendono parte ai corsi imparano sia a godere delle qualità sportive delle vetture nell'uso estremo in pista sia a fronteggiare le situazioni di imprevisto che possono verificarsi in strada. A tutto il 1997 erano già stati 1.200 i clienti, provenienti da tutto il mondo, che avevano saputo guadagnarsi il diploma di "Pilota Ferrari". Nel 1998 sono in programma 7 corsi base all'autodromo del Mugello e 4 corsi avanzati a Fiorano. Accanto alle F355 e alle 550 Maranello con cambio manuale, gli allievi potranno cimentarsi anche al volante delle 355 F1 con sistema di gestione motopropulsore tipo F1.



Mugello



Michael Schumacher, Eddie Irvine,
Suzuka, 1997

The Fiorano track. The track was built in 1972 in an area adjacent to the plant.

The original circuit, still in operation, is 3 km long, while the new one, as a result of a 1996 modification (a fast bend replacing a hairpin bend at the end of the pit straight), is now 24 meters shorter. It is equipped with closed circuit television, electronic timing and telemetry, and is used for tests and trials on Formula 1 and GT cars.

The Mugello Track. In 1988 Ferrari bought the Mugello International Race Track, located near Florence, and renovated its structure, track as well as the test and race facilities. Today Mugello is one of the best circuits in the world. It hosts car and motorbike events of the highest level and several manufacturers select it as an ideal setting for their development tests. The layout is 5,245 metres long. Either Fiorano and Mugello tracks belong to SAIM S.p.A., a company entirely owned by Ferrari.

The Ferrari Gallery, a journey in time. The Ferrari Gallery was inaugurated in 1990 in the Maranello Civic Centre, a facility owned by the City of Maranello. In 1995 Ferrari began managing it directly and decided to start a renovation, completed in 1996. Over 100,000 people visit the Gallery every year and experience an ideal journey through the company history and its technical and racing tradition, all while admiring some of the rarest cars belonging to the Prancing Horse.

The Ferrari Driver Course. For clients who wish to improve their knowledge and be able to drive their GT cars at the highest level, in 1993 Ferrari instituted a driving course named "Pilota Ferrari", held on the Ferrari-owned tracks. The clients taking part in the course learn on one hand to enjoy their cars' maximum racing potential on the track and on the other to cope with the shortcomings that may occur on the road. At the end of 1997 1,200 clients from all over the world had already earned a "Pilota Ferrari" certificate, while in 1998 7 basic courses are scheduled at the Mugello track and 4 advanced courses at Fiorano. The pupils will be able to test the F355 and 550 Maranello (with stick shift), as well as the 355 F1 with the F1-type power train management.



Ferrari Challenge

Clients in pista con il Challenge Ferrari. Dal 1993 i clienti-piloti della Casa possono iscriversi a un campionato loro riservato, che viene disputato a bordo di una versione da pista della F355. Nel 1997 il Challenge Ferrari si è articolato su sette serie: Europa Sud, Europa Ovest, Europa Centro, Nordamerica, Venezuela, Giappone e Pacifico. Viene anche organizzata una finale intercontinentale che mette di fronte i clienti-piloti di tutto il mondo.

In tutto il mondo gli Owners' Club. Nati per radunare i possessori di vetture Ferrari, gli unici a poterne diventare soci, e per organizzare attività ufficiali sotto il segno del Cavallino, gli Owners' Club sono oggi in totale 18, di cui 12 in Europa, 2 in Oceania, 1 in Nordamerica, 1 in Sudamerica, 1 in Asia e 1 in Africa. I soci sono in totale circa 40.000. Il più antico è il club britannico, che nel 1998 celebra il trentennale, mentre oltre i venticinque anni di vita sono anche quelli di Francia e Australia.

La collezione Ferrari Idea. “Ferrari Idea” è una collezione di prodotti studiata esclusivamente per i clienti Ferrari e quindi disponibile soltanto attraverso la rete commerciale della Casa o presso la Galleria Ferrari di Maranello. Gli oggetti sono direttamente pensati e realizzati a Maranello. Alcuni di essi addirittura utilizzano quelle parti meccaniche delle vetture stradali e da competizione che hanno assunto il valore di icone nel simboleggiare l'attività della Ferrari. Il catalogo è suddiviso in cinque aree ideali di prodotto: il mito, il viaggio, la passione, il piacere, il segno.



F50, Girard Perregaux

Il Marchio Ferrari e i suoi licenziatari. Il Marchio Ferrari è uno dei più importanti e conosciuti nel mondo. Per questo è storicamente sfruttato da contraffattori. Nell'ambito di una strategia di tutela del marchio, la Ferrari ha pertanto deciso di estendere la presenza del proprio Marchio ad attività collaterali, coerenti con l'attività istituzionale dell'Azienda, attraverso la concessione del suo uso a terzi, leader di settore. Ecco chi sono i Licenziatari Ferrari: Girard Perregaux (orologi); Asprey (gioielli); Hagenuk (telefoni cellulari); Satinine (profumi); Nice Man (abbigliamento); Pigna (articoli scolastici e di cancelleria); Electronic Arts (Videogames); BBurago, Paul's Model Art, Maisto e BBR (modellini di autovetture); Dickie Spielzeug (modellini radiocomandati); Panini (adesivi e figurine).



Ferrari Idea

The Ferrari Challenge. Since 1993, Ferrari clients who are also drivers may take part in an exclusive championship and fight for victory driving a racing version of the F355. In 1997 the Ferrari Challenge was composed of seven different series covering the following areas: Southern Europe, Western Europe, Central Europe, Northern America, Venezuela, Japan and the Pacific. A final intercontinental race is held between all the clients-racers from all over the world.

The Owners' Clubs all over the world. The Owners' Clubs, instituted to gather Ferraris' owners, the only entitled members, and to organize official events sponsored by the Prancing Horse, today count 18 chapters, including 12 in Europe, 2 in Oceania, 1 in North America, 1 in South America, 1 in Asia and 1 in Africa. The overall members are about 40,000. The very first club was founded in Great Britain and will celebrate its 30th anniversary in 1998, while the French and Australian clubs are over 25 years old.

The Ferrari Idea Collection. "Ferrari Idea" is a collection of products exclusively designed for Ferrari clients and consequently only available through the company commercial network or at the Galleria Ferrari in Maranello. The items are specifically conceived and produced at Maranello. Some of them even incorporate those mechanical parts of both road and racing cars that have become iconic symbols of Ferrari's activity. The catalogue is divided into five ideal categories: myth, journey, passion, pleasure, sign.

The Ferrari trade-mark and its licensees. Ferrari is one of the most important and best known trade-marks in the world and for this very reason it has always been subject to counterfeit. Ferrari has thus decided, in order to protect its trade-mark, to associate it to side operations deriving from the company's main activity, granting its use to the most exclusive manufacturers. These are Ferrari's licensees: Girard Perregaux (watches); Asprey (jewels); Hagenuk (cellular phones); Satinine (perfumes); Nice Man (clothing); Pigna (stationery); Electronic Arts (videogames); Bburago, Paul's Model Art, Maisto and BBR (miniature cars); Dickie Spielzeug (miniature cars operated by radio); Panini (picture cards).

I manager



Luca Cordero
di Montezemolo

Il Presidente

Luca Cordero di Montezemolo è il Presidente della Ferrari S.p.A.

Dal 1997 ha assunto la stessa carica nella Maserati S.p.A. dopo che il marchio modenese è entrato a far parte delle responsabilità Ferrari. Nato a Bologna (Italia) il 31 agosto 1947. Laureato in Giurisprudenza all'Università di Roma nel 1971. Si è specializzato in Diritto Commerciale Internazionale alla Columbia University di New York.

Dal 1973 al 1977 è assistente di Enzo Ferrari e Responsabile della Gestione Sportiva dell'Azienda. Due vittorie nel Campionato del Mondo Piloti di Formula 1, con Niki Lauda, nel 1975 e 1977. Diventa poi Direttore delle Relazioni Esterne del Gruppo Fiat. Nel 1981 è Amministratore della Itedi S.p.A., la holding che riunisce tutte le attività editoriali del Gruppo Fiat, tra cui il quotidiano La Stampa.

Nel 1984 diviene Amministratore Delegato della Cinzano International S.p.A. e responsabile dell'organizzazione di Azzurra, la prima barca italiana partecipante all'America's Cup.

Dal 1985 al 1990 si dedica ai mondiali di calcio, in qualità di Direttore Generale di Italia 90.

A conclusione dei mondiali viene nominato Amministratore Delegato della RCS Video.

Tra le sue attuali cariche, la vicepresidenza del Bologna Calcio e la presidenza dell'Associazione Industriali di Modena.

Il Vicepresidente

Piero Ferrari è il Vicepresidente della Ferrari S.p.A. Nato a Castelvetro (Modena, Italia) il 22 maggio 1945. Figlio del Fondatore, è da sempre in Azienda, sia nell'area sportiva che nell'engineering e nell'area industriale.

Amministratore Delegato

Paolo Marinsek è l'Amministratore Delegato della Ferrari S.p.A. dal 3 febbraio 1998. Nato a Trieste il 13 novembre 1950 è laureato in Ingegneria Aeronautica. È entrato nel gruppo Fiat nel 1976, maturando le proprie esperienze professionali in Italia e all'estero.

Al 1° gennaio 1998 il Comitato Direttivo è così composto:

Mario Mairano

Direzione Personale e Organizzazione

Manuela Borellini

Direzione Amministrazione

Finanza e Controllo

Antonio Ghini

Direzione Comunicazione

Jean Todt

Direzione Gestione Sportiva

Antonio Bene

Direzione Industriale

Michele Scannavini

Direzione Commerciale

e Marketing

Managers

The Chairman

Luca Cordero di Montezemolo is Chairman of Ferrari S.p.A.

In 1997 he was also appointed Chairman of Maserati S.p.A., the Modena-based company having been acquired by Ferrari.

Born in Bologna (Italy) on August 31, 1947.

Law degree at Rome University in 1971.

Specialised in International Commercial Law at Columbia University, New York.

From 1973 to 1977 he was assistant to Enzo Ferrari and managed Ferrari's Racing Department.

Won two Formula 1 Drivers World Championship titles with Niki Lauda in 1975 and 1977.

He was then appointed Head of External Relations of the Fiat Group. In 1981 he was appointed Managing Director of Itedi S.p.A., the holding company supervising Fiat Group's editorial activities, including the newspaper La Stampa.

In 1984 he was appointed Managing Director of Cinzano International S.p.A. and was responsible for the organisation of the Azzurra challenge, the first Italian boat to compete in the America's Cup.

From 1985 to 1990 he was General Manager of the Organising Committee of Italia 90, the football World Cup finals. He was then appointed Managing Director of RCS Video.

At present he covers, among others, the position of Vice-Chairman of Bologna Calcio and Chairman of the Industrial Association of Modena.

The Vice-Chairman

Piero Ferrari is Vice-Chairman of Ferrari S.p.A.

Born in Castelvetro (Modena, Italy) on 22 May, 1945. Son of the Founder, he has always been with the company operating in the racing department as well as in the engineering and industrial departments.

Managing Director

Paolo Marinsek is the Managing Director of Ferrari S.p.A., since 3 February 1998. Born in Trieste (Italy) on 13 November 1950. Aeronautics Engineering degree. He entered the Gruppo Fiat in 1976, involved in Italian and abroad activities.

As of January 1st, 1998, the Managing Committee is composed as follows:

Mario Mairano

Personnel and Organization Director

Manuela Borellini

Financial and

Auditing Director

Antonio Ghini

Communication Director

Jean Todt

Racing Management Director

Antonio Bene

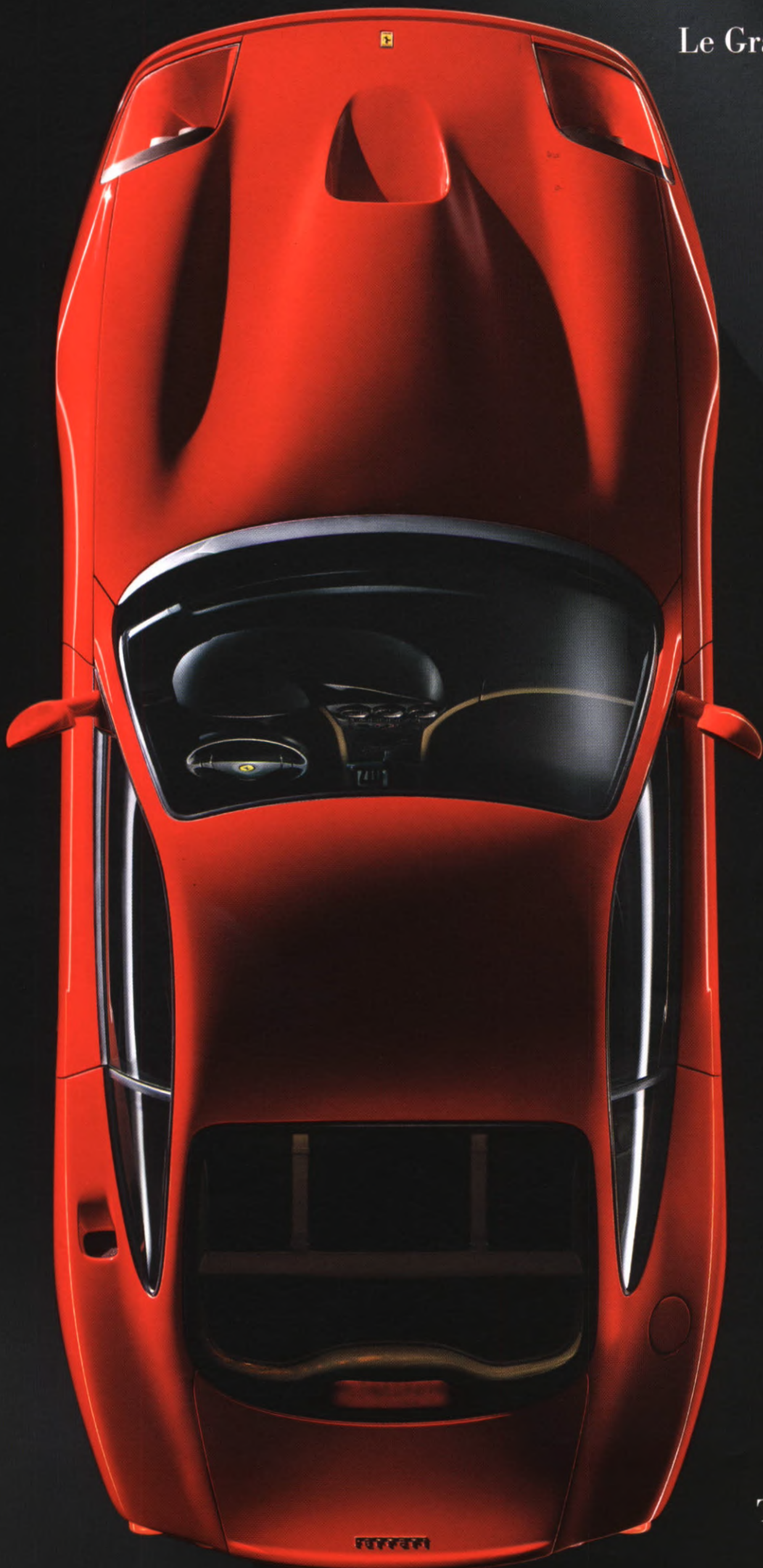
Industrial Director

Michele Scannavini

Commercial and

Marketing Director

Le Granturismo



The GT cars



355F1 e F355 Berlinetta

Il progetto di ogni nuovo modello Ferrari comporta, per definizione, il ricorso alla cultura e all'esperienza della Casa, arricchite dalle innovazioni suggerite dalla sperimentazione attiva e dalla ricerca. Questo cammino comporta, per la Ferrari, un risultato in cui meccanica e stile si fondono per offrire una grande omogeneità di rendimento complessivo.

Nel caso della F355 la fusione di elementi positivamente conosciuti con altri fortemente innovativi ha dato origine ad un'automobile inedita che garantisce l'emozione di sempre. I valori prestazionali della F355 sono elevatissimi. 109 cavalli/litro. Potenza specifica e coppia sono il frutto dell'adozione della testata a cinque valvole per cilindro. Il motore di 3496 cc eroga 380 cavalli. Le prestazioni sono il risultato di un progetto aerodinamico molto curato che integra la parte inferiore della vettura. Disegno di Pininfarina.

Carrozzeria

Berlinetta due posti, in alluminio e acciaio. Lo stile è stato impostato sulle severe richieste aerodinamiche coinvolgendo il fondo vettura per ottenere un perfetto equilibrio dei carichi verticali (Cz).

Interno

L'abitacolo è progettato in funzione della sicurezza e del piacere di guida. I sedili e le finiture sono in pelle Connolly. A richiesta si possono montare poltroncine in composito di definizione racing.

Autotelaio

Telaio portante con telaio a traliccio tubolare a sostegno del gruppo motore-sospensioni. Sospensioni indipendenti a quadrilateri deformabili con molle e ammortizzatori a gas a taratura variabile regolabili su due posizioni a controllo elettronico, e barre stabilizzatrici. Sterzo a pignone e cremagliera servoassistito con possibilità di guida meccanica a richiesta. Freni a disco autoventilanti con Abs ATE escludibile. Ruote da 18" con cerchi in magnesio.

Motopropulsore

Motore V8 a 90°, 3496 CC, 380 CV, 109 CV/l, posteriore, centrale longitudinale. Distribuzione bialbero in testa a cinque valvole per cilindro. Bielle in titanio. Impianto di gestione motore Bosch M5.2. Lubrificazione a carter secco. Trasmissione con cambio meccanico a sei rapporti più retromarcia.

Versione F1 con sistema di gestione motopropulsore tipo "Formula 1". Frizione monodisco a secco.

355F1

La F355, nelle tre versioni Berlinetta, GTS e Spider viene prodotta anche con il sistema di gestione motopropulsore tipo F1. Questa soluzione, come nelle monoposto, si basa su di un impianto elettroidraulico e un sofisticato software. Il comando del cambio è sul volante con due levette che permettono al pilota di inserire i rapporti senza togliere le mani dal volante.

By definition, the design of any new Ferrari is founded on the company's accumulated automotive culture and experience with the addition of innovations inspired by its experimental and research work. For Ferrari, this approach has always meant combining looks and mechanicals to create a supremely harmonious whole. In the case of the F355 the combination of the tried and tested with the highly innovative has produced a new car that is as exciting as we have come to expect of a Ferrari. The F355 is an outstanding performer: 109 bhp/litre. The F355's impressive specific power and torque reflect the use of five valves per cylinder. This 213.3 cu. in. aspirated V8 engine delivers 375 HP. This performance reflects a meticulous aerodynamic design that covers the underbody. Designed by Pininfarina.

Bodywork

Two-seater Berlinetta in aluminium and steel. The exterior styling has been guided by strict aerodynamic requirements including the underside to obtain the perfect balance of vertical forces (Cz).

Interior

The cockpit design emphasizes driving pleasure and safety. Seats and trim in Connolly hides. Composite shell racing seats may be fitted upon request.

Chassis

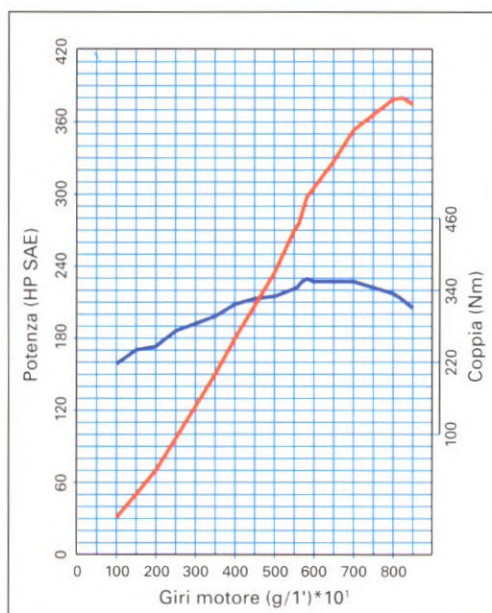
Stress-bearing chassis with a tubular auxiliary spaceframe holding the engine and rear suspension. The suspension adopts unequal-length, non-parallel wishbones front and rear with springs and anti-roll bars; telescopic gas shock absorbers with electronic damping control, two selectable damping programs. Rack-and-pinion power assisted steering, manual steering available upon request. Self-ventilated disc brakes with cooling ducts, excludable ATE Abs system. 18" magnesium wheels.

Power train

Mid-rear longitudinal 90° V8, 213.3 cu. in., 375 HP, 109 bhp/litre engine. Four overhead camshafts, five valves per cylinder. Titanium connecting rods. Bosch M5.2 engine management system. Dry sump lubrication system. Six speed plus reverse gearbox. Available also with F1-type power train management. Single plate dry clutch.

355 F1

The F355 model is available in Berlinetta, GTS and Spider versions, with the F1-type power train management. The system, as in the single-seater, is based on an electrohydraulic system and very sophisticated software. The control of the gearbox is activated by two levers on the steering-wheel and the driver can shift at any time keeping his hands on the steering wheel.



Dimensioni e pesi

Lunghezza	4,250 m
Larghezza	1,900 m
Altezza	1,170 m
Passo	2,450 m
Carreggiata anteriore	1,514 m
Carreggiata posteriore	1,615 m
Peso a vuoto	1350 kg
Pneumatici radiali tubeless	
Anteriori	225/40 ZR 18
Posteriori	265/40 ZR 18
Serbatoio in lega leggera	82 litri

Motore

8 cilindri a V di 90°	
Alesaggio e corsa	85 x 77 mm
Cilindrata unitaria	436,9 cc
Cilindrata totale	3496 cc
Rapporto di compressione	11.1
Potenza massima a 8250 giri/min.	280 kW (380 CV)
Coppia massima a 6000 giri/min.	363 Nm (37 kgm)
Accensione elettronica statica Bosch	
Iniezione Bosch Motronic M5.2	
Peso motore	168 Kg

Prestazioni

Velocità	295 km/h
Da 0 a 100 km/h	4,7"
Accelerazione su 400 m	12,9"
Accelerazione su 1000 m	23,7"

Dimensions and Weights

Length	167.3 in
Width	74.8 in
Height	46.1 in
Wheelbase	96.5 in
Front track	59.6 in
Rear track	63.6 in
Kerb weight	2976 lb
Tubeless radial tyres	
Front	225/40 ZR 18
Rear	265/40 ZR 18
Light alloy tank	18 Imp. gal. - 21,7 US gal.

Engine

8 cylinders in 90° V layout	
Bore and stroke	3.35 x 3.03 in
Unit displacement	26.7 cu. in
Total displacement	213.3 cu. in
Compression ratio	11.1
Maximum power @ 8250 rpm	375 HP
Maximum torque @ 6000 rpm	268 lb. ft
Bosch static electronic ignition	
Bosch Motronic M5.2 injection	
Engine weight	370 lb

Performances

Speed	183 mph
0-60 mph	4.6"
0-1/4 mile	13"
0-1 mile	31.8"



355F1 e F355 GTS

Il progetto di ogni nuovo modello Ferrari comporta, per definizione, il ricorso alla cultura e all'esperienza della Casa, arricchite dalle innovazioni suggerite dalla sperimentazione attiva e dalla ricerca. Questo cammino comporta, per la Ferrari, un risultato in cui meccanica e stile si fondono per offrire una grande omogeneità di rendimento complessivo.

Nel caso della F355 la fusione di elementi positivamente conosciuti con altri fortemente innovativi ha dato origine ad un'automobile inedita che garantisce l'emozione di sempre. I valori prestazionali della F355 sono elevatissimi. 109 cavalli/litro. Potenza specifica e coppia sono il frutto dell'adozione della testata a cinque valvole per cilindro. Il motore di 3496 cc eroga 380 cavalli. Le prestazioni sono il risultato di un progetto aerodinamico molto curato che integra la parte inferiore della vettura. Disegno di Pininfarina.

Carrozzeria

Convertibile due posti, in alluminio e acciaio. Lo stile è stato impostato sulle severe richieste aerodinamiche coinvolgendo il fondo vettura per ottenere un perfetto equilibrio dei carichi verticali (Cz).

Interno

L'abitacolo è progettato in funzione della sicurezza e del piacere di guida. I sedili e le finiture sono in pelle Connolly. A richiesta si possono montare poltroncine in composito di definizione racing.

Autotelaio

Telaio portante a telaietto a traliccio tubolare a sostegno del gruppo motore-sospensioni. Sospensioni indipendenti a quadrilateri deformabili con molle e ammortizzatori a gas a taratura variabile regolabili su due posizioni a controllo elettronico, e barre stabilizzatrici. Sterzo a pignone e cremagliera servoassistito con possibilità di guida meccanica a richiesta. Freni a disco autoventilanti con Abs ATE escludibile. Ruote da 18" con cerchi in magnesio.

Motopropulsore

Motore V8 a 90°, 3496 CG, 380 CV, 109 CV/L, posteriore, centrale longitudinale. Distribuzione bialbero in testa a cinque valvole per cilindro. Bielle in titanio. Impianto di gestione motore Bosch M5.2. Lubrificazione a carter secco. Trasmissione con cambio meccanico a sei rapporti più retromarcia.

Versione F1 con sistema di gestione motopropulsore tipo "Formula 1". Frizione monodisco a secco.

355F1

La F355, nelle tre versioni Berlinetta, GTS e Spider viene prodotta anche con il sistema di gestione motopropulsore tipo F1. Questa soluzione, come nelle monoposto, si basa su di un impianto elettroidraulico e un sofisticato software. Il comando del cambio è sul volante con due leve che permettono al pilota di inserire i rapporti senza togliere le mani dal volante.

By definition, the design of any new Ferrari is founded on the company's accumulated automotive culture and experience with the addition of innovations inspired by its experimental and research work. For Ferrari, this approach has always meant combining looks and mechanicals to create a supremely harmonious whole. In the case of the F355 the combination of the tried and tested with the highly innovative has produced a new car that is as exciting as we have come to expect of a Ferrari. The F355 is an outstanding performer: 109 bhp/litre. The F355's impressive specific power and torque reflect the use of five valves per cylinder. This 213.3 cu. in. aspirated V8 engine delivers 375 HP. This performance reflects a meticulous aerodynamic design that covers the underbody. Designed by Pininfarina.

Bodywork

Two-seater detachable-top in aluminium and steel. The exterior styling has been guided by strict aerodynamic requirements including the underside to obtain the perfect balance of vertical forces (Cz).

Interior

The cockpit design emphasizes driving pleasure and safety. Seats and trim in Connolly hides. Composite shell racing seats may be fitted upon request.

Chassis

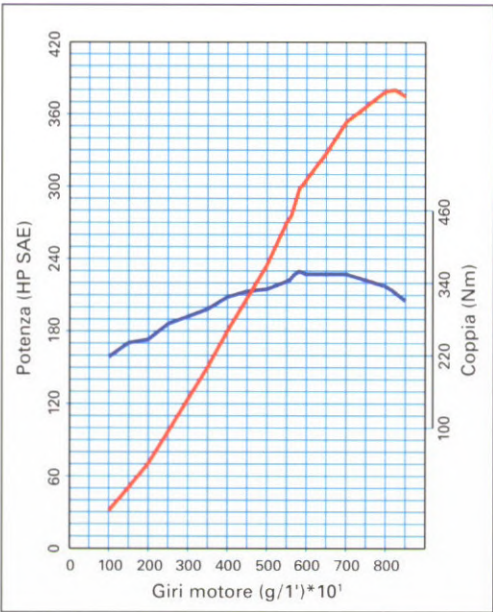
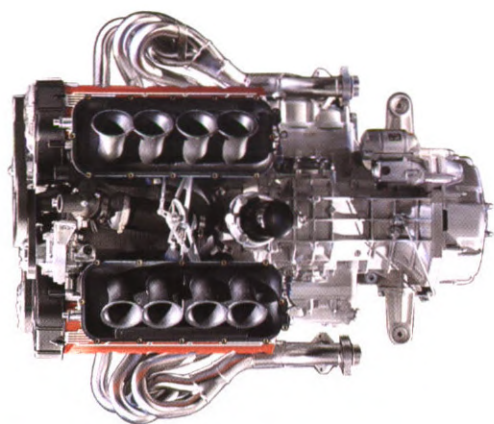
Stress-bearing chassis with a tubular auxiliary spaceframe holding the engine and rear suspension. The suspension adopts unequal-length, non-parallel wishbones front and rear with springs and anti-roll bars; telescopic gas shock absorbers with electronic damping control, two selectable damping programs. Rack-and-pinion power assisted steering, manual steering available upon request. Self-ventilated disc brakes with cooling ducts, excludable ATE Abs system. 18" magnesium wheels.

Power train

Mid-rear longitudinal 90° V8, 213.3 cu. in., 375 HP, 109 bhp/litre engine. Four overhead camshafts, five valves per cylinder. Titanium connecting rods. Bosch M5.2 engine management system. Dry sump lubrication system. Six speed plus reverse gearbox. Available also with F1-type power train management. Single plate dry clutch.

355 F1

The F355 model is available in Berlinetta, GTS and Spider versions, with the F1-type power train management. The system, as in the single-seater, is based on an electro-hydraulic system and very sophisticated software. The control of the gearbox is activated by two levers on the steering-wheel and the driver can shift at any time keeping his hands on the steering wheel.



Dimensioni e pesi

Lunghezza	4,250 m
Larghezza	1,900 m
Altezza	1,170 m
Passo	2,450 m
Carreggiata anteriore	1,514 m
Carreggiata posteriore	1,615 m
Peso a vuoto	1350 kg
Pneumatici radiali tubeless	
Anteriori	225/40 ZR 18
Posteriori	265/40 ZR 18
Serbatoio in lega leggera	82 litri

Motore

8 cilindri a V di 90°	
Alesaggio e corsa	85 x 77 mm
Cilindrata unitaria	436,9 cc
Cilindrata totale	3496 cc
Rapporto di compressione	11.1
Potenza massima a 8250 giri/min.	280 kW (380 CV)
Coppia massima a 6000 giri/min.	363 Nm (37 kgm)
Accensione elettronica statica Bosch	
Iniezione Bosch Motronic M5.2	
Peso motore	168 Kg

Prestazioni

Velocità	295 km/h
Da 0 a 100 km/h	4,7"
Accelerazione su 400 m	12,9"
Accelerazione su 1000 m	23,7"

Dimensions and Weights

Length	167.3 in
Width	74.8 in
Heigth	46.1 in
Wheelbase	96.5 in
Front track	59.6 in
Rear track	63.6 in
Kerb weight	2976 lb
Tubeless radial tyres	
Front	225/40 ZR 18
Rear	265/40 ZR 18
Light alloy tank	18 Imp. gal. - 21,7 US gal.

Engine

8 cylinders in 90° V layout	
Bore and stroke	3.35 x 3.03 in
Unit displacement	26.7 cu. in
Total displacement	213.3 cu. in
Compression ratio	11.1
Maximum power @ 8250 rpm	375 HP
Maximum torque @ 6000 rpm	268 lb. ft
Bosch static electronic ignition	
Bosch Motronic M5.2 injection	
Engine weight	370 lb

Performances

Speed	183 mph
0-60 mph	4.6"
0-1/4 mile	13"
0-1 mile	31.8"



355F1 e F355 Spider

La prima Ferrari costruita era aperta. Nel cuore di Enzo Ferrari prima e della Ferrari poi, le spider hanno sempre costituito qualcosa di speciale e irrinunciabile. Da allora ad oggi se ne contano molte, ciascuna con la sua storia affascinante. Lo spunto dal quale nasce ogni Ferrari spider, sta nella miscela tra carattere autenticamente sportivo della meccanica e fascino di pilotare all'aria aperta. La F355 Spider accentua ulteriormente questo spirito unendo le riconosciute prestazioni di Berlinetta e GTS, alla facilità di trasformazione grazie al sistema di apertura e chiusura semiautomatico assistito elettronicamente della capote. I requisiti che hanno determinato il successo della F355 restano immutati sulla Spider: 380 i cavalli del motore a 5 valvole per cilindro, 109 cv/litro, 4.7" da 0 a 100 km/h ma anche una grande elasticità (coppia 37 Kgm). Disegno di Pininfarina.

Carrozzeria

Spider due posti, in alluminio e acciaio. Lo stile è stato impostato sulle severe richieste aerodinamiche coinvolgendo il fondo vettura per ottenere un perfetto equilibrio dei carichi verticali (Cz).

Interno

L'abitacolo è progettato in funzione della sicurezza e del piacere di guida. I sedili e le finiture sono in pelle Connolly. A richiesta si possono montare poltroncine in composito di definizione racing.

Autotelaio

Telaio portante con telaio a traliccio tubolare a sostegno del gruppo motore-sospensioni. Sospensioni indipendenti a quadrilateri deformabili con molle e ammortizzatori a gas a taratura variabile regolabili su due posizioni a controllo elettronico, e barre stabilizzatrici. Sterzo a pignone e cremagliera servoassistito con possibilità di guida meccanica a richiesta. Freni a disco autoventilanti con Abs ATE escludibile. Ruote da 18" con cerchi in magnesio.

Motopropulsore

Motore V8 a 90°, 3496 CC, 380 CV, 109 CV/l, posteriore, centrale longitudinale. Distribuzione bialbero in testa a cinque valvole per cilindro. Bielle in titanio. Impianto di gestione motore Bosch M5.2. Lubrificazione a carter secco. Trasmissione con cambio meccanico a sei rapporti più retromarcia.

Versione F1 con sistema di gestione motopropulsore tipo "Formula 1". Frizione monodisco a secco.

355F1

La F355, nelle tre versioni Berlinetta, GTS e Spider viene prodotta anche con il sistema di gestione motopropulsore tipo F1. Questa soluzione, come nelle monoposto, si basa su di un impianto elettroidraulico e un sofisticato software. Il comando del cambio è sul volante con due leve che permettono al pilota di inserire i rapporti senza togliere le mani dal volante.

The first Ferrari was an open-bodied car. Convertible cars have always represented something special and irremissible for Enzo Ferrari and his Firm. Since then we have built many spiders, each one with its own fascinating history. All Ferrari spiders combine the sports characteristics of the mechanics and the driving pleasure. The F355 Spider increases this attitude by putting together the high performances of Berlinetta and GTS and the easiness of transformation, thanks to the opening and closing semiautomatic electronic system of the soft-stop. The features that determined the success of the F355 are the same for the Spider: 375 HP, 5 valves per cylinder 4.7" 0/100 km/h, an excellent engine flexibility (torque 268 lb.ft). Design by Pininfarina.

Bodywork

Two-seater Spider in aluminium and steel. The exterior styling has been guided by strict aerodynamic requirements including the underside to obtain the perfect balance of vertical forces (Cz).

Interior

The cockpit design emphasizes driving pleasure and safety. Seats and trim in Connolly hides. Composite shell racing seats may be fitted upon request.

Chassis

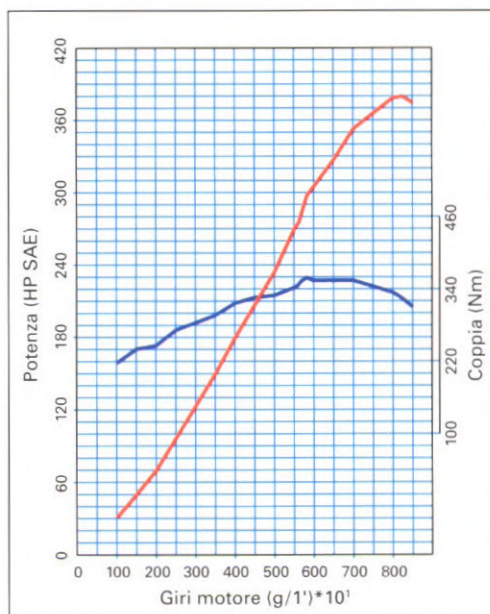
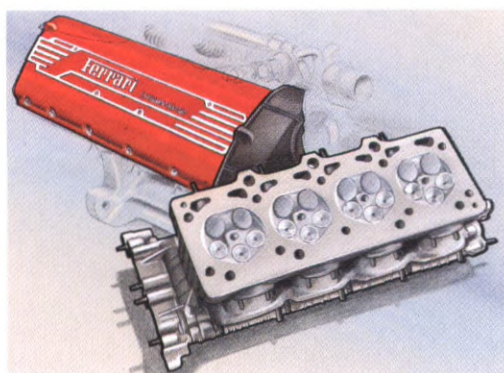
Stress-bearing chassis with a tubular auxiliary spaceframe holding the engine and rear suspension. The suspension adopts unequal-length, non-parallel wishbones front and rear with springs and anti-roll bars; telescopic gas shock absorbers with electronic damping control, two selectable damping programs. Rack-and-pinion power assisted steering, manual steering available upon request. Self-ventilated disc brakes with cooling ducts, escludibile ATE. Abs system. 18" magnesium wheels.

Power train

Mid-rear longitudinal 90° V8, 213.3 cu. in., 375 HP, 109 bhp/litre engine. Four overhead camshafts, five valves per cylinder. Titanium connecting rods. Bosch M5.2 engine management system. Dry sump lubrication system. Six speed plus reverse gearbox. Available also with F1-type power train management. Single plate dry clutch.

355 F1

The F355 model is available in Berlinetta, GTS and Spider versions, with the F1-type power train management. The system, as in the single-seater, is based on an electro-hydraulic system and very sophisticated software. The control of the gearbox is activated by two levers on the steering-wheel and the driver can shift at any time keeping his hands on the steering wheel.



Dimensioni e pesi

Lunghezza	4,250 m
Larghezza	1,900 m
Altezza	1,170 m
Passo	2,450 m
Carreggiata anteriore	1,514 m
Carreggiata posteriore	1,615 m
Peso a vuoto	1350 kg
Pneumatici radiali tubeless	
Anteriori	225/40 ZR 18
Posteriori	265/40 ZR 18
Serbatoio in lega leggera	82 litri

Motore

8 cilindri a V di 90°	
Alesaggio e corsa	85 x 77 mm
Cilindrata unitaria	436,9 cc
Cilindrata totale	3496 cc
Rapporto di compressione	11.1
Potenza massima a 8250 giri/min.	280 kW (380 CV)
Coppia massima a 6000 giri/min.	363 Nm (37 kgm)
Accensione elettronica statica Bosch	
Iniezione Bosch Motronic M5.2	
Peso motore	168 Kg

Prestazioni

Velocità	295 km/h
Da 0 a 100 km/h	4,7"
Accelerazione su 400 m	12,9"
Accelerazione su 1000 m	23,7"

Dimensions and Weights

Length	167.3 in
Width	74.8 in
Height	46.1 in
Wheelbase	96.5 in
Front track	59.6 in
Rear track	63.6 in
Kerb weight	2976 lb
Tubeless radial tyres	
Front	225/40 ZR 18
Rear	265/40 ZR 18
Light alloy tank	18 Imp. gal. - 21.7 US gal.

Engine

8 cylinders in 90° V layout	
Bore and stroke	3.35 x 3.03 in
Unit displacement	26.7 cu. in
Total displacement	213.3 cu. in
Compression ratio	11.1
Maximum power @ 8250 rpm	375 HP
Maximum torque @ 6000 rpm	268 lb. ft
Bosch static electronic ignition	
Bosch Motronic M5.2 injection	
Engine weight	370 lb

Performances

Speed	183 mph
0-60 mph	4.6"
0-1/4 mile	13"
0-1 mile	31.8"



456M GT e GTA

La 456M nelle versioni GT e GTA con cambio automatico rappresenta l'evoluzione di un modello particolarmente apprezzato dai clienti che desiderano un'autentica Ferrari capace di offrire loro quattro posti e un ampio utilizzo. Continuando la tradizione della marca nel settore delle 2+2, la 456M rappresenta il punto d'incontro tra le prestazioni di un V12 da 5474 cc con il comfort e l'abitabilità di una vettura con la quale praticare il granturismo. Per ottenere maggior spazio e prestazioni assolute in termini di guidabilità e sicurezza lo schema con motore anteriore e cambio posteriore costituisce la soluzione più razionale. Particolare cura è stata dedicata all'aerodinamica, molto efficace grazie al disegno pulito della vista anteriore e all'adozione di uno spoiler integrato nella zona paraurti posteriore. La portanza dell'avantreno e il coefficiente di penetrazione sono stati migliorati grazie alla particolare conformazione dello spoiler anteriore e del cofano motore ed al lavoro compiuto sull'estrattore posteriore. Disegno di Pininfarina.

Carrozzeria

La vettura è impostata su un telaio tubolare in acciaio sul quale è saldata la carrozzeria in alluminio grazie ad un particolare trattamento. I due elementi vengono uniti con l'interposizione di uno speciale materiale denominato Feran. Questo procedimento unisce la leggerezza dell'alluminio alla rigidità tipica dell'acciaio. Per contenere i pesi il cofano anteriore è in fibra di carbonio.

Interno

Abitacolo a quattro posti con selleria in pelle Connolly. Sedili regolabili elettricamente con memorie di posizione. Strumentazione analogica e multispia per il rilevamento di anomalie. Climatizzatore con sensore d'irraggiamento solare, impianto Hi-Fi.

Autotelaio

La struttura del telaio portante, in tubi di acciaio legato, è collegata alle sospensioni indipendenti con barre stabilizzatrici e triangoli anteriori con geometria antidive e quadrilateri posteriori. Gli ammortizzatori sono a gas, a controllo elettronico, con taratura variabile e regolabili su due posizioni.

Sterzo a pignone e cremagliera con dispositivo Servotronic. I freni sono a disco autoventilanti con servofreno pneumatico, sistema ABS e correttore di frenata posteriore elettronico. La vettura è dotata di un evoluto sistema di controllo della trazione ASR collegato al circuito antiskid, con evidenti vantaggi nella sicurezza anche nelle condizioni più difficili.

Motopropulsore

Motore V12 a 65°, 5474 cc, 442 CV, anteriore, longitudinale. Quattro valvole per cilindro con distribuzione bialbero in testa. Impianto di gestione motore Bosch M5.2. Frizione monodisco a secco e lubrificazione a carter secco.

La vettura viene offerta in due versioni: GT con cambio meccanico a sei rapporti più la retromarcia e GTA con cambio automatico a quattro rapporti più retromarcia.

The 456M, in its GT and automatic gearbox GTA versions, brings the evolution of a particularly well received model to clients who in a real Ferrari appreciate roominess combined with flexibility of use. A further step in the company's tradition of 2+2 cars, the 456M provides a high-performance 5,474 cu. in. V12 engine but at the same time guarantees the comfort and roominess typical of a GT car. The most rational way to roominess and maximum-performance in terms of safety and easy driving conditions is a layout with a front engine and a rear gearbox. The aerodynamics being a top priority, the front part was designed in a clear-cut way and a spoiler was integrated in the rear bumper. The particular shape of the front spoiler and bonnet and the development of the rear extractor guarantee an improvement in the 456M forecarriage lift and penetrative capacity rate. Design by Pininfarina.

Bodywork

The car is built around a tubular steel chassis on which the aluminium bodywork is weld by a particular procedure. The two parts are united with the interposition of a special material named Feran. This process makes aluminium's lightness come together with steel's rigidity. To make the car lighter, the front bonnet is in carbon fibre.

Interior

Four-seater cockpit upholstered in Connolly leather. Electrically assisted seats with position memories. Analogue instrumentation with check-panel. Airconditioning with solar climate sensor. Hi-Fi system.

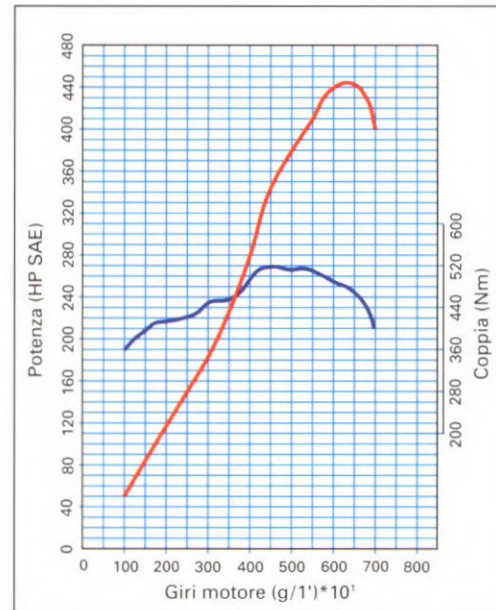
Chassis

The stress-bearing chassis, in tubular alloy steel, is connected to the independent suspensions with anti-roll bars and anti-dive geometry unequal-length, non-parallel wishbones. The gas dampers are electronically controlled and adjust into two positions.

Servotronic rack-and-pinion steering. Self-ventilated disc brakes with pneumatic servobrake, ABS system and electronic rear braking corrector. The car is equipped with a modern ASR drive control system connected to the antiskid circuit: a substantial enhancement of safety even with the most difficult conditions.

Power train

65° V12, 334.0 cu. in., 436 HP front engine. Four valves per cylinder and twin overhead cams. Bosch M 5.2 engine management system. Single-plate dry clutch and dry sump lubrication system. The car comes in two versions: GT with mechanical 6-speed plus reverse gearbox and GTA with automatic 4-speed plus reserve gearbox.



Dimensioni e pesi

Lunghezza	4,763 mm
Larghezza	1,920 mm
Altezza	1,300 mm
Passo	2,600 mm
Carreggiata anteriore	1,585 mm
Carreggiata posteriore	1,606 mm
Peso a vuoto	1,690 Kg *(1770 Kg)
Pneumatici radiali tubeless	
Anteriori	255/45 ZR 17
Posteriori	285/40 ZR 17
Serbatoio in lega leggera	110 litri

Motore

12 cilindri a V di 65°	
Alesaggio e corsa	88 x 75 mm
Cilindrata unitaria	456,19 cc
Cilindrata totale	5473,9 cc
Rapporto di compressione	10,6:1
Potenza mass. a 6250 giri/min.	442 CV (325 kW)
Regime massimo continuativo	7000 giri/min.
Regime massimo di punta	7250 giri/min.
Coppia massima a 4500 giri/min.	550 Nm (56 kgm)
Accensione elettronica statica Bosch	
Iniezione Bosch Motronic M5.2	
Peso motore	235 Kg

Prestazioni

Velocità	oltre 300 km/h	*(oltre 298 km/h)
Da 0 a 100 km/h	5,2"	*(5,5")
Accelerazione su 400 m	13,3"	*(13,6")
Accelerazione su 1000 m	23,3"	*(23,7")

* (Trasmissione automatica)

Dimensions and weights

Length	187.5 in
Width	75.6 in
Height	51.2 in
Wheelbase	102.4 in
Front track	62.4 in
Rear track	63.2 in
Kerb weight	3726 lb *(3898 lb)
Tubeless radial tyres	
Front	255/45 ZR 17
Rear	285/40 ZR 17
Light alloy fuel tank	24.2 Imp. gal. - 29.06 US gal

Engine

12 cylinders in 65° V layout	
Bore and stroke	3.46 x 2.95 in
Unit displacement	27.8 cu.in
Total displacement	334 cu.in
Compression ratio	10.6:1
Maximum power at 6250 rpm	436 bhp
Maximum continuous speed	
Maximum peak speed	
Maximum torque at 4500 rpm	398 lb.ft
Bosch static electronic ignition	
Bosch Motronic M5.2 injection	
Engine weight	518 lb

Performances

Speed	over 186 mph	*(over 185.2 mph)
0-60 mph	5.1"	*(5.4")
0-1/4 mile	13.4"	*(13.7")
0-1 mile	33.4"	*(33.8")

* (Automatic transmission)



550 maranello

La 550 Maranello, è l'interpretazione Ferrari della berlinetta 12 cilindri, a motore anteriore a forte vocazione sportiva, progettata agli anni 2000. Il tema assegnato ai tecnici nello sviluppo di questa vettura era particolarmente impegnativo: disegnare e costruire una vettura che soddisfacesse le esigenze dei clienti Ferrari che ricercano emozioni di guida e prestazioni estreme, senza per questo rinunciare alla guidabilità e al comfort. Una vettura che soddisfacesse quegli stessi clienti che nutrono una passione per le soluzioni tecniche di avanguardia, proposte da una Casa che da sempre concepisce il design come soluzione estetica alle esigenze prestazionali e realizza i suoi veicoli con sofisticata artigianalità.

Carrozzeria

La carrozzeria segue i canoni della berlinetta classica Ferrari a due posti con motore anteriore. È in alluminio ed è saldata al telaio in acciaio con l'interposizione di una speciale lega denominata Feran. La 550 Maranello rappresenta un ulteriore passo avanti nello sviluppo aerodinamico. In particolare il carico verticale indipendente dall'assetto e un Cz inferiore a zero sono un risultato unico per una vettura che non è dotata di parti mobili o superfici aerodinamiche aggiuntive.

Interno

Abitacolo a due posti, in pelle Connolly. Posizione di guida con tutte le regolazioni del sedile e del volante, climatizzazione e impianto Hi-Fi.

Autotelaio

Telaio portante tubolare in acciaio legato. Sospensioni indipendenti a triangoli anteriori a quadrilateri posteriori con molle e ammortizzatori a gas a taratura variabile regolabili su due posizioni a controllo elettronico, con barre stabilizzatrici. Sterzo a pignone e cremagliera con dispositivo Servotronic. Freni a disco autoventilanti con antiskid ATE Mark IV. Il sistema ASR adottato è l'unico esistente a offrire la scelta di due livelli di funzionamento selezionabili manualmente.

Motopropulsore

Motore V12 a 65°, 5474 cc, 485 cv, anteriore, longitudinale. Quattro valvole per cilindro con distribuzione a quattro alberi a camme in testa. Aspirazione a geometria variabile. Impianto di gestione motore Bosch M 5.2. Lubrificazione a carter secco. Trasmissione con cambio a sei rapporti più retromarcia in blocco con il differenziale autobloccante, sistemato posteriormente (transaxle). Frizione monodisco a secco.

The 550 Maranello is Ferrari's interpretation of the 12-cylinder berlinetta, with a front engine and a pronounced sports personality, for the 21st century.

The brief given to the technicians was particularly demanding: design and build a car able to meet the needs of Ferrari customers looking for driving emotions and exciting performance, who do not want to forego driveability or comfort. Customers attracted by state-of-the-art technical proposals from a company which has always treated design as an aesthetic solution to the demand for performance, and has always built its cars with sophisticated craftsmanship.

Bodywork

The bodywork adopts the criteria of a classic front-engined two-seater Ferrari berlinetta. The bodywork is in aluminium welded to the steel frame using a special alloy known as Feran. The 550 Maranello is another step forward in the aerodynamic development. The vertical load independent of set-up and a Cz lower than nought are a unique result for a car with no mobile parts of added aerodynamic surfaces.

Interior

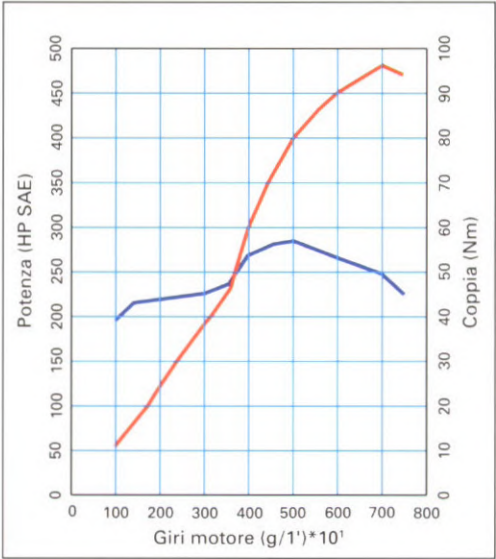
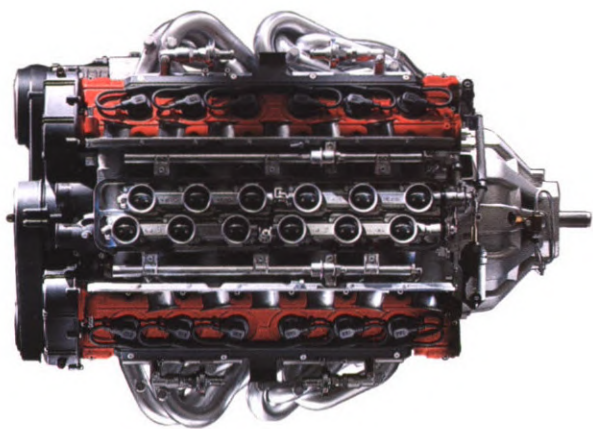
Two-seater leather-upholstered interior. The driver's seat and steering wheel are fully adjustable, the heating/ventilation and Hi-Fi system are ultra-efficient.

Chassis

Tubular stress-bearing chassis in alloy steel. Independent suspension with unequal-length, non-parallel wishbones front and rear with springs and electronically controlled gas dampers that adjust into two positions, anti-roll bars. Servotronic rack-and-pinion steering. Self-ventilated disc brakes with ATE Mark IV antiskid system. The ASR system adopted is the only one to offer a choice of two operating levels, selected manually.

Power train

65° V12, 334.0 cu. in., 485 HP front engine. Four valves per cylinder and four overhead cams. Variable geometry intake. Bosch M 5.2 engine management system. Dry sump lubrication system. Rear six-speed plus reverse gearbox in unit with the differential (transaxle). Single plate dry clutch.



Dimensioni e pesi

Lunghezza	4,550 m
Larghezza	1,935 m
Altezza	1,277 m
Passo	2,500 m
Carreggiata anteriore	1,632 m
Carreggiata posteriore	1,586 m
Peso in ordine di marcia	1690 kg
Pneumatici radiali tubeless	
Anteriori	255/40 ZR 18
Posteriori	295/35 ZR 18
Serbatoio in lega leggera	114 litri

Motore

12 cilindri a V di 65°	
Alesaggio e corsa	88 x 75 mm
Cilindrata unitaria	456,19 cc
Cilindrata totale	5474 cc
Rapporto di compressione	10,8:1
Potenza massima a 7000 giri/min.	357 kW (485 CV)
Coppia massima a 5000 giri/min.	568,5 Nm (58 kgm)
Accensione elettronica statica Bosch	
Iniezione Bosch Motronic M5.2	
Peso motore	235 Kg
Lubrificanti	Shell

Prestazioni

Velocità	320 km/h
Da 0 a 100 km/h	4,4"
Accelerazione su 400 m	12,5"
Accelerazione su 1000 m	22,5"

Dimensions and Weights

Length	179.13 in
Width	76.18 in
Height	50.27 in
Wheelbase	98.43 in
Front track	64.25 in
Rear track	62.44 in
Kerb weight	3726 lb
Tubeless radial tyres	
Front	255/40 ZR 18
Rear	295/35 ZR 18
Light alloy tank	30 US gal.

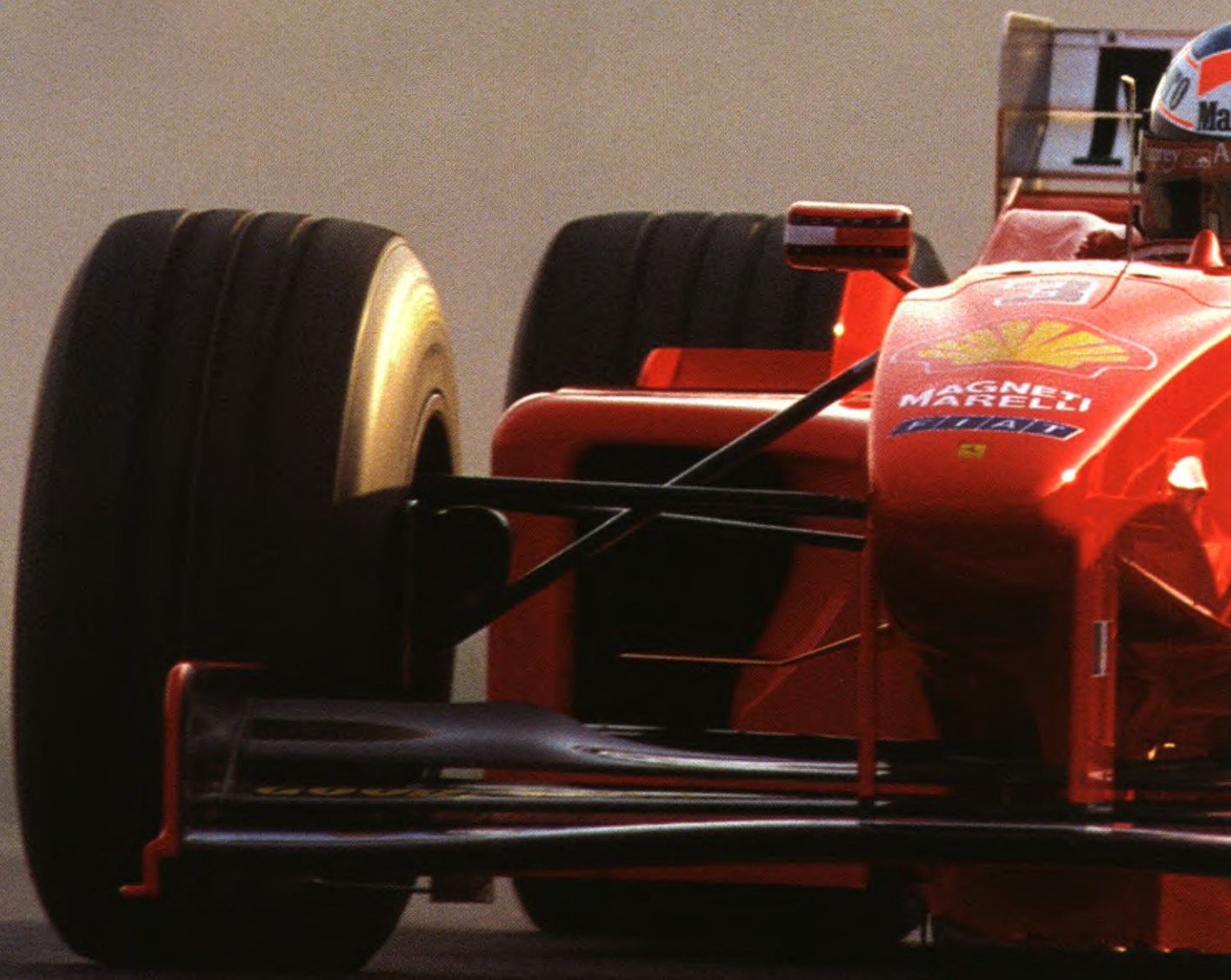
Engine

12 cylinders in 65° V layout	
Bore and stroke	3.46 x 2.95 in
Unit displacement	27.8 cu. in
Total displacement	334.0 cu. in
Compression ratio	10.8:1
Maximum power @ 7000 rpm	485 HP
Maximum torque @ 5000 rpm	568.5 Nm
Bosch static electronic ignition	
Bosch Motronic M5.2 injection	
Engine weight	518 lb
Oils	Shell

Performances

Speed	199 mph
0-60 mph	4.3"
0-1/4 mile	12.6"
0-1 mile	30.9"

Le competizioni







La Squadra

The Team



Jean Todt è nato a Pierrefort (Francia) il 25 Febbraio 1946. In qualità di coéquipier è stato campione del mondo Rally. Dopo aver diretto per più di undici anni le attività sportive della Peugeot è, dal 1° Luglio 1993, responsabile della Gestione Sportiva della Ferrari. Su delega della stessa Ferrari, Todt rappresenta i Costruttori nel Consiglio Mondiale della FIA.

Jean Todt was born in Pierrefont (France) on February 25, 1946. As a co-driver, he won the Rally World Championship. After having managed all of Peugeot's racing activities for over eleven years, he took control of Ferrari Gestione Sportiva on July 1, 1993. Since then, having been appointed by Ferrari, he has also represented the Manufacturers at the FIA World Council.

Organigramma della Gestione Sportiva *Gestione Sportiva's plan*



Squadra Corse *Racing Team*





F300

La F300 è la quarantaquattresima monoposto realizzata dalla Ferrari per gareggiare nel Campionato del Mondo Conducenti, la terza equipaggiata con un propulsore a 10 cilindri. Il suo nome indica la cilindrata unitaria.

La vettura, interamente progettata e costruita a Maranello, è completamente nuova rispetto a quella che ha disputato il Mondiale 1997, a causa del drastico cambio di regolamenti, che hanno imposto riduzioni della carreggiata e del carico aerodinamico nonché innalzato i valori di resistenza agli urti richiesti.

Nuovo è il motore, lo 047, la cui V è stata aperta fino a 80° e il cui baricentro è stato in conseguenza abbassato. Lo 047 è più leggero del motore che lo ha preceduto, ha un regime massimo di rotazione più

alto e, grazie all'impiego di materiali e soluzioni all'avanguardia, funziona con temperature di esercizio più alte, consentendo l'impiego di radiatori più piccoli e dunque favorendo l'efficienza aerodinamica globale della monoposto.

Nuovo è anche il cambio, un sequenziale longitudinale a 7 marce dalle dimensioni e dal peso molto contenuti che contribuisce ad ottenere una migliore distribuzione dei pesi e una veste aerodinamica più efficiente. La Ferrari non adottava un cambio longitudinale dalla metà del Campionato del Mondo 1992. A questo cambio è abbinato un differenziale viscoso autobloccante evoluto rispetto alla versione 1997. Di nuova concezione, infine, è la sospensione anteriore.

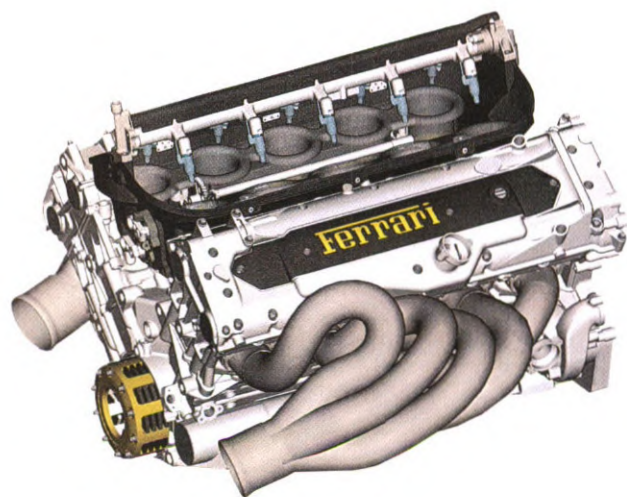
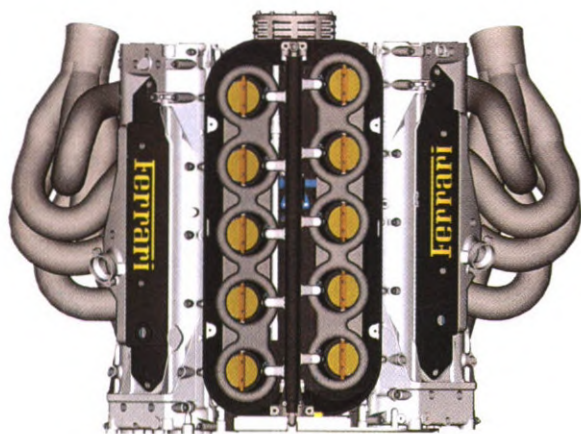
The F300 is the forty-fourth racing car built by Ferrari to compete in the Drivers' World Championship, and the third powered by a 10-cylinder engine. Its name indicates the unit displacement.

This car, entirely designed and built in Maranello, is completely new and has nothing in common with the one that took part in the 1997 World Championship because of the radical change of rules imposing reductions of the car track and the air load and an increase in the requested shock resistance values. The 047 engine is new. Its "V" was opened up to 80° and as a result its barycenter was lowered. The 047 is lighter than the previous engine, has a higher peak rotation speed and, due to state of the art materials and devices, also has a higher operative

temperature, thus enabling the use of smaller radiators and a better general aerodynamic performance of the car.

The gearbox is equally new. It is a 7-speed sequential longitudinal unit of quite limited size and weight so as to guarantee a better weight distribution and a more performing aerodynamic shape. Ferrari had not opted for a longitudinal gearbox since the middle of 1992 World Championship. This gearbox is combined to a revised version of the limited slip viscous differential used in 1997. Finally, the front suspension is also new.





Autotelaio

In materiale composito: a nido d'ape con fibra di carbonio

Lunghezza	4.340 mm
Larghezza	1.795 mm
Altezza	0.961 mm
Passo	2.953 mm
Carreggiata anteriore	1.490 mm
Carreggiata posteriore	1.405 mm
Peso con acqua, olio e pilota	600 kg
Ruote (anteriori e posteriori)	13"

Motore

3000 Ferrari (047)

Numero cilindri	10 a V di 80°
Numero di valvole	40
Cilindrata totale	2997 cc
Potenza massima	> 700 CV
Iniezione elettronica digitale Magneti Marelli	
Accensione elettronica Magneti Marelli statica	

Trasmissione

Cambio longitudinale Ferrari. Differenziale viscoso autobloccante	
Comando del cambio semiautomatico sequenziale a controllo elettronico	
Numero di marce	7+RM
Freni a disco autoventilanti in carbonio	

Sospensioni

Indipendenti a puntone, operante una molla di torsione anteriore e posteriore

Chassis

Carbon fiber and honeycomb composite structure

Length	4,340 mm
Width	1,795 mm
Height	0,961 mm
Wheelbase	2,953 mm
Front track	1,490 mm
Rear track	1,405 mm
Weight with water, lubricant and driver	600 kg
Wheels (front and rear)	13"

Engine

3000 Ferrari (047)

Number of cylinders	10 in 85° V
Number of valves	40
Total displacement	2,997 cc
Power output	> 700 bhp
Magneti Marelli digital electronic injection	
Magneti Marelli static electronic ignition	

Drive

Ferrari longitudinal gearbox. Limited slip viscous differential	
Semiautomatic sequential electronically controlled gearbox	
Number of gears	7 + reverse
Ventilated carbon disc brakes	

Suspension

Independent, push-rod activated torsion springs front and rear

I Piloti



Michael Schumacher

Vettura numero 3/Car no. 3

Data di nascita <i>Date of birth</i>	3 Gennaio 1969 <i>January 3, 1969</i>
Età/ <i>Age</i>	29
Luogo di nascita <i>Place of birth</i>	Huerth-Hermuelheim (Germania/Germany)
Residenza/ <i>Residence</i>	Svizzera/Switzerland
Altezza/ <i>Height</i>	1,74 m
Peso/ <i>Weight</i>	74,5 kg
Stato civile/ <i>Status</i>	Sposato con Corinna Una figlia, Gina Maria <i>Married to Corinna</i> <i>One daughter, Gina Maria</i>
Hobby	Go-kart/Karting
Sport	Corsa, ciclismo, tennis, sub <i>Running, cycling,</i> <i>tennis, skin-diving</i>
Musica preferita <i>Favourite music</i>	Rock, dance
Cantanti preferiti <i>Favourite singers</i>	M. Jackson, P.Collins, M.Rosemberg, T.Turner, W.Houston
Pietanza <i>Favourite dish</i>	Spaghetti al pomodoro <i>Spaghetti with tomato</i> <i>sauce</i>
Bevanda <i>Favourite drink</i>	Succo di mele <i>Apple juice</i>
Prime esperienze <i>First racing experience</i>	Ha guidato il primo kart a 4 anni. Prima gara a 14. <i>He drove his first kart</i> <i>at the age of 4.</i> <i>First race aged 14.</i>
Prima vettura da corsa <i>First racing car</i>	Formula Koenig
Primo successo <i>First success</i>	Campione tedesco juniores di kart nel 1984 <i>German junior Kart</i> <i>Champion in 1984</i>
Non dimenticherà mai <i>Will never forget</i>	Il titolo Mondiale 1994 e la vittoria a Monza nel 1996 <i>His 1994 World title</i> <i>and his victory in Monza</i> <i>in 1996</i>

La carriera/Career

1984	Campione tedesco Jr di kart <i>German Jr. Kart champion</i>
1985	Campione tedesco Jr di kart Vicecampione del mondo Jr di kart <i>German Jr. Kart champion</i> <i>World Jr. Kart runner-up</i>
1986	Terzo nel Campionato tedesco di kart Terzo nel Campionato europeo di kart <i>Third in German Kart championship</i> <i>Third in European Kart championship</i>
1987	Campione tedesco di kart Campione europeo di kart <i>German Kart champion</i> <i>European Kart champion</i>
1988	Campione tedesco di F.Koenig Secondo nell'Europeo di F.Ford 1600 <i>German F. Koenig champion</i> <i>Second in European F. Ford 1600</i> <i>championship</i>
1989	Terzo nel campionato tedesco di F3 <i>Third in German F3 championship</i>
1990	Campione tedesco di F3 Vincitore del GP del Fuji di F3 1 vittoria nel Mondiale Sport Prototipi <i>German F3 champion</i> <i>Winner of Fuji F3 GP</i> <i>1 win in Sport Prototype world</i> <i>championship</i> <i>German F3 champion</i>
1991	Debutto in F1 al GP del Belgio <i>F1 debut in Belgian GP</i>
1992	Prima vittoria in F1 al GP del Belgio <i>First F1 win at Belgian GP</i>
1994	Campione del Mondo di F1 <i>World F1 champion</i>
1995	Campione del Mondo di F1 <i>World F1 champion</i>



Statistiche in Formula 1/F1 statistics

Corse / <i>G.P. contested</i>			102
Anno <i>Year</i>	Squadra <i>Team</i>	Corse <i>Races</i>	
1991	Jordan	1	
	Benetton	5	
1992	Benetton	16	
1993	Benetton	16	
1994	Benetton	14	
1995	Benetton	17	
1996	Ferrari	16	
1997	Ferrari	17	

Classifica e punti Mondiale Conduttori <i>Position and Drivers' World Championship points</i>			
Totale punti conquistati <i>Collected points total</i>			440

Anno <i>Year</i>	Squadra <i>Team</i>	Punti <i>Points</i>	Classifica <i>Position</i>
1991	Jordan	4	12
	Benetton		
1992	Benetton	53	3
1993	Benetton	52	4
1994	Benetton	92	1
1995	Benetton	102	1
1996	Ferrari	59	3
1997	Ferrari	78	-

Piazzamenti dal primo al sesto posto <i>Finishes in the top six</i>			
Totale piazzamenti <i>Total finishes</i>			67

Anno <i>Year</i>	Squadra <i>Team</i>	Piazz. <i>Finishes</i>	1° 2° 3° 4° 5° 6°
1991	Jordan	3	0 0 0 0 1 2
	Benetton		
1992	Benetton	11	1 3 4 3 0 0
1993	Benetton	9	1 5 3 0 0 0
1994	Benetton	10	8 2 0 0 0 0
1995	Benetton	12	9 1 1 0 1 0
1996	Ferrari	9	3 3 2 1 0 0
1997	Ferrari	13	5 3 0 2 1 2

Pole position / <i>Pole positions</i>				17
Anno <i>Year</i>	Squadra <i>Team</i>	Pole <i>Pole</i>	Gran Premio <i>Grand Prix</i>	
1991	Jordan	0		
	Benetton			
1992	Benetton	0		
1993	Benetton	0		
1994	Benetton	6	Mon / Esp / Can Hun / Eur / Jap	
1995	Benetton	4	Rsm / Esp / Can Jap	
1996	Ferrari	4	Rsm / Mon / Fra Hun	
1997	Ferrari	3	Can / Fra / Hun	

The Drivers

Eddie Irvine

Vettura numero 4/Car no.4

Data di nascita <i>Date of birth</i>	10 Novembre 1965 <i>November 10, 1965</i>
Età/Age	32
Luogo di nascita <i>Place of birth</i>	Newtownards (Irlanda del Nord) (Northern Ireland)
Residenza/ <i>Residence</i>	Dublino, Conlig, Bologna
Altezza/ <i>Height</i>	1,78 m
Peso/ <i>Weight</i>	71 kg
Stato civile/ <i>Status</i>	Celibe <i>Bachelor</i>
Hobby	Pesca, elicotteri <i>Fishing, helicopters</i>
Sport	Nuoto, golf <i>Swimming, golf</i>
Musica preferita <i>Favourite music</i>	Rock
Cantante preferito <i>Favourite singer</i>	Van Morrison
Pietanza <i>Favourite food</i>	Cucina cinese <i>Chinese</i>
Prime esperienze <i>First racing experience</i>	F.Ford 1600 irlandese nel 1983 <i>Irish F. Ford 1600 in 1983</i>
Primo successo <i>First success</i>	Festival di Brands Hatch nel 1987 (F.Ford) <i>Brands Hatch Festival in 1987 (F. Ford)</i>



La carriera/Career

1983-86	F.Ford 1600 in Irlanda <i>F. Ford 1600 in Ireland</i>
1987	Campione britannico di F.Ford 1600 <i>British F. Ford 1600 champion</i>
1988	Quinto nel Campionato britannico di F3 <i>Fifth in British F3 championship</i>
1989	Nono nel Campionato di F3000 <i>Ninth in F3000 championship</i>
1990	Terzo nel Campionato di F3000 <i>Third in F3000 championship</i>
1991	Settimo nella F3000 giapponese <i>Seventh in Japanese F3000</i>
1992	Ottavo nella F3000 giapponese <i>Eighth in Japanese F3000</i>
1993	Vicecampione nella F3000 giapponese <i>Runner-up in Japanese F3000</i>

Statistiche in Formula 1/F1 statistics

Corse disputate / <i>G.P. contested</i>		65
Anno <i>Year</i>	Squadra <i>Team</i>	Corse <i>Races</i>
1993	Jordan	2
1994	Jordan	13
1995	Jordan	17
1996	Ferrari	16
1997	Ferrari	17

Classifica e punti Mondiale Conduitori *Position and Drivers' World Championship points*

Anno	Squadra	Punti	Classifica
<i>Year</i>	<i>Team</i>	<i>Points</i>	<i>Position</i>
1993	Jordan	1	20
1994	Jordan	6	14
1995	Jordan	10	12
1996	Ferrari	11	10
1997	Ferrari	24	8

Piazzamenti dal primo al sesto posto *Finishes in the top six*

Totale piazzamenti <i>Total finishes</i>		18						
Anno <i>Year</i>	Squadra <i>Team</i>	Piazz. <i>Finishes</i>	1°	2°	3°	4°	5°	6°
1993	Jordan	1	0	0	0	0	0	1
1994	Jordan	3	0	0	0	1	1	1
1995	Jordan	4	0	0	1	1	1	1
1996	Ferrari	4	0	0	1	1	2	0
1997	Ferrari	6	0	1	4	0	1	0



Luca Badoer

Collaudatore/Test driver

Nato a Montebelluna (Italia) il 25 Gennaio 1971. Ha debuttato nelle competizioni motoristiche all'età di 14 anni, vincendo due gare e classificandosi terzo nel Campionato Italiano Cadetti di kart. Dopo cinque stagioni di vittorie, è passato alle monoposto di F3 nel Campionato Italiano del 1990: nella prima stagione ha vinto la gara di Vallelunga, nel 1991 ne ha vinte quattro, piazzandosi quarto su 50 concorrenti nella classifica tricolore. L'anno della definitiva consacrazione è stato il 1992, quando ha conquistato nettamente il titolo intercontinentale di Formula 3000 con quattro vittorie e cinque pole position. In Formula 1 ha disputato 35 Gran Premi, debuttando nel Gran Premio del Sudafrica 1993 al volante di una Lola-Ferrari della Scuderia Italia. Il 1998 è la sua prima stagione da collaudatore della Ferrari.

Born in Montebelluna (Italy) on January 25, 1971. His racing career started when he was 14. He won two races and ranked third in the kart Junior Italian Championship. After five victorious seasons, he began racing with F3 cars in the 1990 Italian championship: during the first season, he won the Vallelunga race, in 1991 he won four more races and ranked fourth over 50 participants in the Italian championship. He earned wide and definitive recognition in 1992, when he won the Formula 3000 intercontinental title with four victories and five pole positions. He took part in 35 Formula 1 Grand Prix, after the debut in the South African Grand Prix in 1993 with a Lola-Ferrari from Scuderia Italia. 1998 will be his first season as a Ferrari test driver.

Statistiche in Formula 1/F1 statistics

Corse disputate / <i>G.P. contested</i>		35
Anno <i>Year</i>	Squadra <i>Team</i>	Corse <i>Races</i>
1993	Scuderia Italia	12
1995	Minardi	17
1996	Forti Corse	6



Gli sponsor



Il Gruppo Shell è una delle più grandi Compagnie del mondo, che ricerca, produce, acquista, lavora e vende petrolio e gas naturale. Le aziende del gruppo sono fra le leader mondiali nel settore petrolchimico, facendo di Shell la compagnia petrolifera che investe di più nel settore. Altre associate producono e commerciano carbon fossile.

Shell companies together now form one of the largest business enterprises in the world, exploring for and producing, purchasing, processing and selling oil and gas. They are among the world's leading petrochemical businesses, and represent the largest total investment in chemical by any of the major oil companies. Shell companies also produce and trade in coal.



Magnet Marelli progetta, sviluppa e produce componenti e sistemi per autoveicoli a livello internazionale. Con 56 stabilimenti in 14 paesi e 24.500 addetti, Magnet Marelli si posiziona ai primi posti in Europa nei settori: elettronica automotive, strumentazione di bordo, sistemi controllo motore, sistemi di scarico, illuminazione, sistemi di condizionamento, alternatori e starters, sistemi di controllo veicolo, specchi retrovisori.

Magnet Marelli designs, develops, and manufactures automotive components and systems for the international market. With 56 plants in 14 countries and a workforce of 24.500, Magnet Marelli ranks among the leaders in Europe in the manufacture of automotive electronics, on board information systems, exhaust systems, lighting, starters and alternators, vehicle control systems, rearview mirrors.



Dal 1989, Tommy Hilfiger Corporation ha avuto quale obiettivo la capacità di offrire al mercato un'ampia linea di capi di abbigliamento dall'ottimo rapporto qualità/prezzo. I prodotti Tommy Hilfiger sono disegnati per combinare il tradizionale stile americano con un look fresco e moderno grazie all'esclusività dei dettagli. Tommy Hilfiger è presente sui mercati di Stati Uniti, Canada, Messico, Nord e Sud America, Asia-Pacifico, Giappone ed Europa.

Since 1989, Tommy Hilfiger Corporation has been committed to providing consumers with a broad selection of the highest quality designer sportswear for the best value. Tommy Hilfiger's products are designed to combine classic American styling with unique details to give time-honored basics a fresh and updated look. Tommy Hilfiger currently markets products throughout the United States, Canada, Mexico, North and South America, Asia-Pacific, Japan and Europe.



Brembo è un'azienda leader nel settore dei sistemi frenanti a disco di alta tecnologia per veicoli. Un partner di Ferrari per le vetture da strada e da competizione.

Brembo is an Italian Company leader in the field of high technology disc brake systems for cars and motorcycles. A partner to Ferrari for road and race cars.

The sponsors



La Asprey fu fondata nel 1781 da William Asprey. Nel 1847 il suo pronipote Charles trasferì la sede al 166 di New Bond Street, dove essa si trova tuttora. La Asprey ha creato la propria fama grazie all'eleganza e alla qualità degli squisiti porta-abiti e della valigeria in pelle. Negli anni successivi, Asprey ha allargato la gamma dei suoi prodotti di lusso, che ora comprendono anche gioielli, oggetti in argento, orologi da polso e da tavolo. Nel 1996, la Asprey è entrata a far parte del ristretto numero di aziende sponsor della Scuderia Ferrari.

Asprey was founded in 1781 by William Asprey. In 1847 his grandson Charles moved his luxury goods business to 166 New Bond Street where it remains to this day. Asprey built its reputation for fine design and craftsmanship on its exquisite dressing cases and leather luggage. In subsequent years, Asprey has expanded its luxurious range of goods to include jewellery, silver, watches and clocks. In 1996 Asprey became one of the Ferrari Formula One team's select number of sponsors.



Il gruppo Telecom Italia SpA. è la holding industriale delle telecomunicazioni italiane. Opera in tutte le aree di attività del settore: dalle telecomunicazioni fisse, mobili e satellitari ai servizi multimediali, dall'informatica al broadcasting, dalla manifattura all'impiantistica.

The Telecom Italia SpA group is the holding company of the Italian telecommunications network. It operates in all sectors of activity: land lines, mobile and satellite communications as well as multi-media services from information technology to broadcasting, from manufacturing to installation.



Goodyear è un'organizzazione veramente globale, il cui nome rappresenta qualità e diversificazione indiscutibili nel settore dei pneumatici, incluse le coperture Formula 1.

Goodyear is a truly global organization, whose name stands for unquestioned quality and diversity in the tire business, including Formula 1 tires.



Diversificata nei campi dell'alta tecnologia, della fabbricazione di prodotti e nei servizi, la General Electric è una delle società più grandi del mondo: impiega 220.000 persone, ha 250 stabilimenti in più di 100 paesi.

A diversified manufacturing company, that offers hi-tech products and services, General Electric is one of the largest companies in the world: it employs 220,000 people and operates 250 plants in over 100 countries.



La SKF è il leader mondiale nella produzione di cuscinetti a rotolamento e guarnizioni di tenuta. È presente in tutto il mondo con 200 Compagnie, 100 stabilimenti in 17 paesi, con circa 46.000 dipendenti ed oltre 7000 Concessionari.

SKF is the world leader in rolling bearings and seals. SKF Group operates all over the world through 200 Companies, 100 manufacturing plants in 17 countries with about 46,000 employees and over 7000 Distributors.



Arexons: 70 anni di esperienza sul mercato italiano, specializzata nella produzione e commercializzazione di prodotti chimici per la manutenzione e la cura dell'auto.

Arexons: 70 years experience in manufacturing and marketing chemical products for automotive, household and industrial maintenance.

Champion, Momo, Technogym, TRW Sabelt, Usag, Valleverde, VECA

La Ferrari in Formula 1

La Ferrari è l'unico costruttore di automobili che abbia preso parte a tutte le edizioni del Campionato del Mondo Conduuttori (comunemente definito di Formula 1) a partire dalla sua creazione, nel 1950. Da molti anni è anche l'unico team che realizzi per intero le sue monoposto: telaio, motore, cambio, sospensioni. A tutto il 1997 la Ferrari detiene tutti i record della Formula 1: 113 vittorie, 121 pole positions, 9 titoli piloti. In Formula 1 hanno guidato per la Ferrari 88 piloti, 32 dei quali hanno vinto almeno un Gran Premio. Va sottolineato come il Mondiale Costruttori (che in realtà ha avuto denominazioni differenti) sia stato istituito soltanto nel 1958. Se fosse esistito contestualmente a quello Piloti, la Ferrari lo avrebbe vinto anche nel 1951, 1952, 1953, 1954 e 1956. Nel corso dell'intera storia del Campionato del Mondo Conduuttori, i piloti che hanno gareggiato con una Ferrari hanno globalmente conquistato 2.997 punti, contro i 2.148,5 conquistati dai piloti che hanno corso con una McLaren e i 1.918,5 conquistati da quelli che hanno corso con una Williams.

I nove titoli piloti The nine Drivers' titles

1952	Alberto Ascari
1953	Alberto Ascari
1956	Juan Manuel Fangio
1958	Mike Hawthorn
1961	Phil Hill
1964	John Surtees
1975	Niki Lauda
1977	Niki Lauda
1979	Jody Scheckter



Alberto Ascari
Spa Francorchamps, 1952

Gli otto titoli costruttori The eight Constructors' titles

1961	
1964	
1975	
1976	
1977	
1979	
1982	
1983	

Le 113 vittorie The 113 victories

1951	Gran Bretagna/GB	Gonzalez
	Germania/Germany	Ascari
	Italia/Italy	Ascari
1952	Svizzera/Switzerland	Taruffi
	Belgio/Belgium	Ascari
	Francia/France	Ascari
	Gran Bretagna/GB	Ascari
	Germania/Germany	Ascari
	Olanda/Netherlands	Ascari
	Italia/Italy	Ascari
1953	Argentina	Ascari
	Olanda/Netherlands	Ascari
	Belgio/Belgium	Ascari
	Francia/France	Hawthorn
	Gran Bretagna/GB	Ascari
	Germania/Germany	Farina
	Svizzera/Switzerland	Ascari
1954	Gran Bretagna/GB	Gonzalez
	Spagna/Spain	Hawthorn
1955	Monaco	Trintignant
1956	Argentina	Fangio/Musso
	Belgio/Belgium	Collins
	Francia/France	Collins
	Gran Bretagna/GB	Fangio
	Germania/Germany	Fangio
1958	Francia/France	Hawthorn
	Gran Bretagna/GB	Collins
1959	Francia/France	Brooks
	Germania/Germany	Brooks
1960	Italia/Italy	Hill
1961	Olanda/Netherlands	Von Trips
	Belgio/Belgium	Hill
	Francia/France	Baghetti
	Gran Bretagna/GB	Von Trips
	Italia/Italy	Hill
1963	Germania/Germany	Surtees

Ferrari and Formula 1

Ferrari is the only manufacturer to have competed in all editions of the World Drivers Championship (commonly known as the Formula 1 Drivers Championship) since its creation in 1950. For many years now it has also been the only team to build every part of its racing cars in house: chassis, engine, gearbox, suspension. At the end of 1997 Ferrari held all the records for Formula 1: 113 victories, 121 pole positions, 9 driver's titles. A total of 88 drivers have driven for Ferrari in Formula 1, 32 of them have won at least one Grand Prix. We should point out that the World Constructors' title was only established in 1958. Had it been created in the same years as the Drivers' title, Ferrari would have won it in 1951, 1952, 1953, 1954 and 1956 too. During the entire history of the Drivers' World Championship, the drivers who have raced in a Ferrari have scored a total of 2,997 points, compared to the 2,148.5 points scored by drivers who have raced for McLaren and 1,918.5 by those racing for Williams.



Froilan Gonzalez
Silverstone, 1951

1964	Germania/Germany	Surtees
	Austria	Bandini
	Italia/Italy	Surtees
1966	Belgio/Belgium	Surtees
	Italia/Italy	Scarfiotti
1968	Francia/France	Ickx
1970	Austria	Ickx
	Italia/Italy	Regazzoni
	Canada	Ickx
	Messico/Mexico	Ickx
1971	Sudafrica/South Africa	Andretti
	Olanda/Netherlands	Ickx
1972	Germania/Germany	Ickx
1974	Spagna/Spain	Lauda
	Olanda/Netherlands	Lauda
	Germania/Germany	Regazzoni
1975	Monaco	Lauda
	Belgio/Belgium	Lauda
	Svezia/Sweden	Lauda
	Francia/France	Lauda
	Italia/Italy	Regazzoni
	Stati Uniti/USA	Lauda
1976	Brasile/Brazil	Lauda
	Sudafrica/South Africa	Lauda
	USA Ovest/USA West	Regazzoni
	Belgio/Belgium	Lauda
	Monaco	Lauda
	Gran Bretagna/GB	Lauda

1977	Brasile/Brazil	Reutemann
	Sudafrica/South Africa	Lauda
	Germania/Germany	Lauda
	Olanda/Netherlands	Lauda
1978	Brasile/Brazil	Reutemann
	USA Ovest/USA West	Reutemann
	Gran Bretagna/GB	Reutemann
	USA Est/USA East	Reutemann
	Canada	Villeneuve
1979	Sudafrica/South Africa	Villeneuve
	USA Ovest/USA West	Villeneuve
	Belgio/Belgium	Scheckter
	Monaco	Scheckter
	Italia/Italy	Scheckter
	USA Est/USA East	Villeneuve
1981	Monaco	Villeneuve
	Spagna/Spain	Villeneuve
1982	San Marino	Pironi
	Olanda/Netherlands	Pironi
	Germania/Germany	Tambay
1983	San Marino	Tambay
	Canada	Arnoux
	Germania/Germany	Arnoux
	Olanda/Netherlands	Arnoux
1984	Belgio/Belgium	Alboreto
1985	Canada	Alboreto
	Germania/Germany	Alboreto
1987	Giappone/Japan	Berger
	Australia	Berger
1988	Italia/Italy	Berger



John Surtees
Nürburgring, 1964



Alain Prost
Le Castellet, 1990

1989	
Brasile/Brazil	Mansell
Ungheria/Hungary	Mansell
Portogallo/Portugal	Berger
1990	
Brasile/Brazil	Prost
Messico/Mexico	Prost
Francia/France	Prost
Gran Bretagna/GB	Prost
Portogallo/Portugal	Mansell
Spagna/Spain	Prost
1994	
Germania/Germany	Berger
1995	
Canada	Alesi
1996	
Spagna/Spain	Schumacher
Belgio/Belgium	Schumacher
Italia/Italy	Schumacher
1997	
Monaco	Schumacher
Canada	Schumacher
Francia/France	Schumacher
Belgio/Belgium	Schumacher
Giappone/Japan	Schumacher

Le vittorie per Pilota Victories per Driver

15	Lauda
13	Ascari
8	Schumacher
6	Ickx, Villeneuve
5	Berger, Prost, Reutemann
4	Regazzoni, Surtees
3	Alboreto, Arnoux, Collins, Fangio*, Hawthorn, Hill, Mansell, Scheckter,
2	Brooks, Gonzalez, Pironi, Tambay, Von Trips
1	Alesi, Andretti, Baghetti, Bandini, Farina, Musso*, Scarfiotti, Taruffi, Trintignant

* una vittoria in comune, avendo condiviso la stessa macchina/one shared victory in the same car

Le 121 pole position The 121 pole positions

1951	
Gran Bretagna/GB	Gonzalez
Germania/Germany	Ascari
Spagna/Spain	Ascari
1952	
Svizzera/Switzerland	Farina
Belgio/Belgium	Ascari
Francia/France	Ascari
Gran Bretagna/GB	Farina
Germania/Germany	Ascari
Olanda/Netherlands	Ascari
Italia/Italy	Ascari
1953	
Argentina	Ascari
Olanda/Netherlands	Ascari
Francia/France	Ascari
Gran Bretagna/GB	Ascari
Germania/Germany	Ascari
Italia/Italy	Ascari
1954	
Argentina	Farina
Svizzera/Switzerland	Gonzalez
1955	
Argentina	Gonzalez
1956	
Argentina	Fangio
Monaco	Fangio
Belgio/Belgium	Fangio
Francia/France	Collins
Gran Bretagna/GB	Fangio
Italia/Italy	Fangio



Juan Manuel Fangio
Silverstone, 1956

1958	
Belgio/Belgium	Hawthorn
Francia/France	Hawthorn
Germania/Germany	Hawthorn
Marocco/Morocco	Hawthorn
1959	
Francia/France	Brooks
Germania/Germany	Brooks
1960	
Italia/Italy	Hill
1961	
Olanda/Netherlands	Hill
Belgio/Belgium	Hill
Francia/France	Hill
Gran Bretagna/GB	Hill
Germania/Germany	Hill
Italia/Italy	Von Trips
1963	
Italia/Italy	Surtees
1964	
Germania/Germany	Surtees
Italia/Italy	Surtees



Jody Scheckter
Montecarlo, 1979

1966	
Belgio/Belgium	Surtees
Francia/France	Bandini
Italia/Italy	Parkes
1968	
Spagna/Spain	Amon
Belgio/Belgium	Amon
Olanda/Netherlands	Amon
Germania/Germany	Ickx
1970	
Francia/France	Ickx
Germania/Germany	Ickx
Italia/Italy	Ickx
Stati Uniti/USA	Ickx
Messico/Mexico	Regazzoni
1971	
Spain	Ickx
Olanda/Netherlands	Ickx
Gran Bretagna/GB	Regazzoni
1972	
Spagna/Spain	Ickx
Gran Bretagna/GB	Ickx
Germania/Germany	Ickx
Italia/Italy	Ickx
1974	
Sudafrica/South Africa	Lauda
Spagna/Spain	Lauda
Belgio/Belgium	Regazzoni
Monaco	Lauda
Olanda/Netherlands	Lauda
Francia/France	Lauda
Gran Bretagna/GB	Lauda
Germania/Germany	Lauda
Austria	Lauda
Italia/Italy	Lauda
1975	
Spagna/Spain	Lauda
Monaco	Lauda
Belgio/Belgium	Lauda
Olanda/Netherlands	Lauda
Francia/France	Lauda
Germania/Germany	Lauda
Austria	Lauda
Italia/Italy	Lauda
Stati Uniti/USA	Lauda
1976	
USA Ovest/USA West	Regazzoni
Belgio/Belgium	Lauda
Monaco	Lauda
Gran Bretagna/GB	Lauda
1977	
USA Ovest/USA West	Lauda
Austria	Lauda
1978	
USA Ovest/USA West	Reutemann
Monaco	Reutemann
1979	
USA Ovest/USA West	Villeneuve
Monaco	Scheckter

1981	
San Marino	Villeneuve
1982	
Canada	Pironi
Germania/Germany	Pironi
Italia/Italy	Andretti
1983	
USA Ovest/USA West	Tambay
San Marino	Arnoux
USA Est/USA East	Arnoux
Canada	Arnoux
Gran Bretagna/GB	Arnoux
Germania/Germany	Tambay
Austria	Tambay
Sudafrica/South Africa	Tambay
1984	
Belgio/Belgium	Alboreto
1985	
Brasile/Brazil	Alboreto
1987	
Portogallo/Portugal	Berger
Giappone/Japan	Berger
Australia	Berger
1988	
Gran Bretagna/GB	Berger
1990	
Francia/France	Mansell
Gran Bretagna/GB	Mansell
Portogallo/Portugal	Mansell
1994	
Germania/Germany	Berger
Italia/Italy	Alesi
Portogallo/Portugal	Berger
1995	
Belgio/Belgium	Berger
1996	
San Marino	Schumacher
Monaco	Schumacher
Francia/France	Schumacher
Ungheria/Hungary	Schumacher
1997	
Canada	Schumacher
Francia/France	Schumacher
Ungheria/Hungary	Schumacher



Michael Schumacher
Montréal, 1997

Tutte le monoposto Ferrari All the Ferrari single seaters

Ecco l'elenco delle monoposto Ferrari che hanno gareggiato nel Mondiale di F1, anche se guidate da piloti privati.

This is the list of Ferrari single seaters that have competed in the F1 World Championships, including those entered by private drivers.

1950	125 F1 125 F1 GP49 166 275 F1 375 F1
1951	125 F1 212 F1 375 F1
1952	166 375 F1 500 F2
1953	166 500 F2 553 F2



500 F2, 1953

1954	553 F1 625 F1
1955	555 F1 625 F1
1956	555 F1 D50



D50, 1956

1957	500 F2 801 F1
1958	246 F1
1959	256 F1
1960	256 F1 256 P F1
1961	156 F1



156 F1, 1961-62

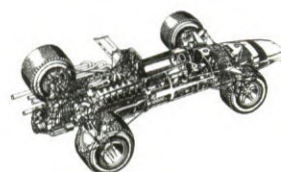
1962	156 F1
1963	156 F1 iniez./injec.

1964	156 F1 iniez./injec. 158 F1 512 F1
1965	158 F1 512 F1



158 F1, 1964

1966	246 BA 312 F1-1966
1967	312 F1-1967
1968	312 F1-1968



312 F1-1968

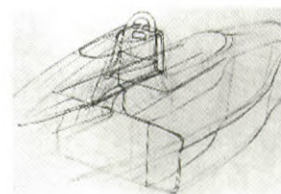
1969	312 F1-1969
1970	312 B
1971	312 B 312 B2
1972	312 B2
1973	312 B2 312 B3-1973
1974	312 B3-1974



312 B3-1974

1975	312 B3-1974 312 T
1976	312 T 312 T2
1977	312 T2
1978	312 T2 312 T3
1979	312 T3 312 T4
1980	312 T5

1981	126 CK
1982	126 C2
1983	126 C2-B 126 C3
1984	126 C4
1985	156-85
1986	F1-86
1987	F1-87



F1-87

1988	F1-87/88
1989	F1-89



F1-89

1990	F1-90
1991	F1-91
1992	F92 A F92 AT
1993	F93 A
1994	412 T1
1995	412 T2
1996	F 310
1997	F 310 B
1998	F 300



F 310B, 1997

I piloti Ferrari in F1 *F1 Ferrari drivers*

Adolf Kurt
Germania/Germany

Alboreto Michele
Italia/Italy

Alesi Jean
Francia/France

Allison Cliff
Gran Bretagna/GB

Amon Chris
Nuova Zelanda/NZ

Andretti Mario
Stati Uniti/USA

Arnoux René
Francia/France



Ascari Alberto
Italia/Italy

Baghetti Giancarlo
Italia/Italy

Bandini Lorenzo
Italia/Italy

Behra Jean
Francia/France

Bell Derek
Gran Bretagna/GB

Berger Gerhard
Austria

Biondetti Clemente
Italia/Italy

Bondurant Bob
Stati Uniti/USA

Brooks Tony
Great Britain

Capelli Ivan
Italia/Italy

Carini Piero
Italia/Italy

Castellotti Eugenio
Italia/Italy

Claes John
Belgio/Belgium

Collins Peter
Gran Bretagna/GB

Comotti Gianfranco
Italia/Italy

De Adamich Andrea
Italia/Italy

De Portago Alfonso
Spagna/Spain

De Terra Max
Svizzera/Switzerland

De Tomaso Alejandro
Argentina

De Tornaco Charles
Belgio/Belgium



Fangio Juan Manuel
Argentina

Farina Giuseppe
Italia/Italy

Fischer Rudolf
Svizzera/Switzerland

Frère Paul
Belgio/Belgium

Galli Giovanni
Italia/Italy

Gendebien Olivier
Belgio/Belgium

Ginther Richie
Stati Uniti/USA

Giunti Ignazio
Italia/Italy

Gonzales Jose Froilan
Argentina

Gurney Dan
Stati Uniti/USA



Hawthorn Mike
Gran Bretagna/GB



Hill Phil
Stati Uniti/USA

Hirt Peter
Svizzera/Switzerland

Ickx Jacky
Belgio/Belgium

Irvine Eddie
Gran Bretagna/GB

Johansson Stefan
Svezia/Sweden

Landi Francisco
Brasile/Brazil

Larini Nicola
Italia/Italy



Lauda Niki
Austria

Laurent Roger
Belgio/Belgium

Maglioli Umberto
Italia/Italy

Mairesse Willy
Belgio/Belgium

Mansell Nigel
Gran Bretagna/GB

Manzon Robert
Francia/France

Merzario Arturo
Italia/Italy

Morbidelli Gianni
Italia/Italy

Musso Luigi
Italia/Italy

Parkes Mike
Gran Bretagna/GB

Parnell Reginald
Gran Bretagna/GB

Perdisa Cesare
Italia/Italy

Pilette André
Belgio/Belgium

Pironi Didier
Francia/France

Prost Alain
Francia/France

Regazzoni Clay
Svizzera/Switzerland

Reutemann Carlos
Argentina

Rodriguez Pedro
Messico/Mexico

Rodriguez Ricardo
Messico/Mexico

Rosier Louis
Francia/France

Salvadori Roy
Gran Bretagna/GB

Scarfiotti Ludovico
Italia/Italy

Scarlatti Giorgio
Italia/Italy



Scheckter Jody
Sudafrica/South Africa

Schell Harry
Stati Uniti/USA

Schoeller Rudolph
Germania/Germany

Schumacher Michael
Germania/Germany

Serafini Dorino
Italia/Italy

Simon André
Francia/France

Sommer Raymond
Francia/France

Stuck Hans
Germania/Germany



Surtees John
Gran Bretagna/GB

Swaters Jacques
Belgio/Belgium

Tambay Patrick
Francia/France

Taruffi Piero
Italia/Italy

Trintignant Maurice
Francia/France

Vaccarella Nino
Italia/Italy

Villeneuve Gilles
Canada

Villoresi Luigi
Italia/Italy

Von Trips Wolfgang
Germania/Germany

Whitehead Peter
Gran Bretagna/GB

Le altre grandi vittorie

Dai primi anni '70 la Ferrari ha deciso di concentrare sul Campionato del Mondo di Formula 1 il suo impegno di costruttore di vetture da competizione. Ma in precedenza le sue vetture Sport e GT avevano dominato le gare di durata su pista e su strada, contribuendo in misura decisiva alla creazione del mito del Cavallino Rampante.

Parenti molto più strette delle Granturismo riservate ai clienti di quanto non lo fossero le monoposto, le Ferrari Sport e GT hanno scritto pagine leggendarie della storia dell'automobilismo sportivo, imponendosi in nove edizioni della 24 Ore di Le Mans, in otto Mille Miglia, in sette Targa Florio, e dato un'immagine vincente alla tecnologia italiana grazie a clamorosi successi sui circuiti di tutto il mondo, come avvenne con l'arrivo in parata delle tre P4 a Daytona, nel 1967. Dal 1952 al 1972 la Ferrari si è aggiudicata quattordici Campionati del Mondo Marche.

I piloti che hanno portato al successo le Ferrari Sport e GT sono spesso stati gli stessi che guidavano le monoposto di Formula 1, ma alcune vittorie sono arrivate ad opera di clienti che guidavano auto di loro proprietà. Per Ferrari hanno gareggiato nelle competizioni a ruote coperte anche grandi campioni che in F1 erano impegnati con altri team, come Graham Hill, Jackie Stewart, Jochen Rindt, Ronnie Peterson e Carlos Pace.

I 14 titoli mondiali Marche The 14 Manufacturers' titles

1952
1953
1954
1956
1957
1958
1960
1961
1962
1963
1964
1965
1967
1972

Le vittorie più importanti The most important wins

1948	
Mille Miglia	166 Sport
Targa Florio	166 Sport



166 Sport
Mille Miglia, 1948

1949	
24 Ore Le Mans	166 MM
Le Mans 24 Hours	
Mille Miglia	166 MM
Targa Florio	166 MM
GP d'Italia	125 F1 49
Italian Grand Prix	
GP di Svizzera	125 F1
Swiss Grand Prix	



166 MM
Le Mans, 1949

The other great victories

Early in the 1970s, Ferrari decided to focus its activities as a racing car manufacturer on the Formula 1 World Championship, but before that its Sport and GT cars had dominated endurance races on the track and on the road, making a significant contribution to the creation of the prancing horse legend.

Although Ferrari Sport and GT cars were more closely related to Granturismo cars for the general public than the single seaters, they wrote some of the most exciting pages in motor racing. They won the Le Mans 24 Hour race nine times, the Mille Miglia eight times, and the Targa Florio seven times, creating a winning image of Italian technology as a result of their astounding successes on circuits all over the world, such as the hat-trick by three P4s in Daytona in 1967. From 1952 to 1972 Ferrari won fourteen Manufacturers World Championships.

The drivers who notched up successes in Ferrari Sport and GT models were often the same as those who drove the Formula 1 cars, but a number of victories were the work of customers driving their own cars. A number of great champions employed by other Formula 1 teams, also drove for Ferrari in covered-wheel races, including Graham Hill, Jackie Stewart, Jochen Rindt, Ronnie Peterson and Carlos Pace.

1950	
Mille Miglia	195 S
1951	
Mille Miglia	340 America
1952	
Mille Miglia	250 GT MM
1953	
Mille Miglia	340 MM
24 Ore Spa	375 MM
Spa 24 Hours	
1000 km Nürburgring	375 MM
Nürburgring 1000 km	



Umberto Maglioli
Carrera Panamericana, 1954

1954	
1000 km Buenos Aires	375 MM
Buenos Aires 1000 km	
24 Ore Le Mans	375 Plus
Le Mans 24 Hours	
Carrera Panamericana	375 Plus
1955	
1000 km Buenos Aires	375 Plus
Buenos Aires 1000 km	
1956	
12 Ore Sebring	850 Monza
Sebring 12 Hours	
Mille Miglia	290 MM



315 S
Mille Miglia, 1957

1957	
1000 km Buenos Aires	290 MM S
Buenos Aires 1000 km	
Mille Miglia	315 S
12 Ore Reims	250 GT
Reims 12 Hours	
1958	
1000 km Buenos Aires	250 TR
Buenos Aires 1000 km	
12 Ore Sebring	250 TR
Sebring 12 Hours	
Targa Florio	250 TR
24 Ore Le Mans	250 TR
Le Mans 24 Hours	
12 Ore Reims	250 GT
Reims 12 Hours	
1959	
12 Ore Sebring	250 TR
Sebring 12 Hours	
1960	
1000 km Buenos Aires	250 TR
Buenos Aires 1000 km	
24 Ore Le Mans	250 TRI
Le Mans 24 Hours	

1961

12 Ore Sebring <i>Sebring 12 Hours</i>	250 TRI
Targa Florio	246 SP
24 Ore Le Mans <i>Le Mans 24 Hours</i>	250 TRI
1000 km Parigi <i>Paris 1000 km</i>	250 GT
500 km Spa <i>Spa 500 km</i>	250 GT



330 LM
Le Mans, 1962

1962

12 Ore Sebring <i>Sebring 12 Hours</i>	250 TRI
Targa Florio	246 SP
1000 km Nürburgring <i>Nürburgring 1000 km</i>	246 SP
24 Ore Le Mans <i>Le Mans 24 Hours</i>	330 LM
9 Ore Kyalami <i>Kyalami 9 Hours</i>	250 GTO
1000 km Parigi <i>Paris 1000 km</i>	250 GTO
500 km Spa <i>Spa 500 km</i>	250 GT

1963

12 Ore Sebring <i>Sebring 12 Hours</i>	250 P
1000 km Nürburgring <i>Nürburgring 1000 km</i>	250 P
24 Ore Le Mans <i>Le Mans 24 Hours</i>	250 P
9 Ore Kyalami <i>Kyalami 9 Hours</i>	250 GTO
500 km Spa <i>Spa 500 km</i>	250 GT



250 P
Nürburgring, 1963



Ludovico Scarfiotti - Nino Vaccarella
Nürburgring, 1964

1964

12 Ore Sebring <i>Sebring 12 Hours</i>	275 P
1000 km Nürburgring <i>Nürburgring 1000 km</i>	275 P
24 Ore Le Mans <i>Le Mans 24 Hours</i>	275 P
2000 km Daytona <i>Daytona 2000 km</i>	250 GTO
9 Ore Kyalami <i>Kyalami 9 Hours</i>	250 GTO
1000 km Parigi <i>Paris 1000 km</i>	330 P
12 Ore Reims <i>Reims 12 Hours</i>	275 LM
500 km Spa <i>Spa 500 km</i>	250 GTO



250 LM
Le Mans, 1965

1965

1000 km Monza <i>Monza 1000 km</i>	275 P2
Targa Florio	275 P2
1000 km Nürburgring <i>Nürburgring 1000 km</i>	330 P2
24 Ore Le Mans <i>Le Mans 24 Hours</i>	250 LM
9 Ore Kyalami <i>Kyalami 9 Hours</i>	330 P2
12 Ore Reims <i>Reims 12 Hours</i>	365 P
500 km Spa <i>Spa 500 km</i>	250 LM



Masten Gregory - Jochen Rindt
Le Mans, 1965

1966

1000 km Monza <i>Monza 1000 km</i>	330 P3
1000 km Spa <i>Spa 1000 km</i>	330 P3
9 Ore Kyalami <i>Kyalami 9 Hours</i>	330 P3
1000 km Parigi <i>Paris 1000 km</i>	250 LM

1967

24 Ore Daytona <i>Daytona 24 Hours</i>	330 P4
1000 km Monza <i>Monza 1000 km</i>	330 P4



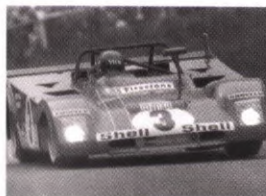
330 P4
Daytona, 1967

1970

12 Ore Sebring <i>Sebring 12 Hours</i>	512 S
9 Ore Kyalami <i>Kyalami 9 Hours</i>	512 S

1971

9 Ore Kyalami <i>Kyalami 9 Hour</i>	312 PB
--	--------



312 PB
Nürburgring, 1972

1972

1000 km Buenos Aires <i>Buenos Aires 1000 km</i>	312 PB
6 Ore Daytona <i>Daytona 6 Hours</i>	312 PB
12 Ore Sebring <i>Sebring 12 Hours</i>	312 PB
1000 km B. Hatch <i>B. Hatch 1000 km</i>	312 PB
1000 km Monza <i>Monza 1000 km</i>	312 PB
1000 km Spa <i>Spa 1000 km</i>	312 PB
Targa Florio	312 PB
1000 km Nürburgring <i>Nürburgring 1000 km</i>	312 PB
1000 km Austria <i>Austria 1000 km</i>	312 PB
6 Ore Watkins Glen <i>Watkins Glen 6 Hours</i>	312 PB
9 Ore Kyalami <i>Kyalami 9 Hours</i>	312 PB



312 PB
Nürburgring, 1973

1973

1000 km Monza <i>Monza 1000 km</i>	312 PB
1000 km Nürburgring <i>Nürburgring 1000 km</i>	312 PB

1994

500 km Watkins Glen <i>Watkins Glen 500 km</i>	333 SP
---	--------

1995

12 Ore Sebring <i>Sebring 12 Hours</i>	333 SP
---	--------

1997

12 Ore Sebring <i>Sebring 12 Hours</i>	333 SP
---	--------



333 SP
Sebring, 1997

Ferrari

Direzione Comunicazione
Via Abetone Inferiore, 4
41053 Maranello (MO)
Tel. +39.536.949219
Fax +39.536.949259

Antonio Ghini
Direttore
della Comunicazione
Director of Communications
Tel. +39.536.949470

Tim Watson
Stampa prodotto
Product press
Tel. +39.536.949337

Gestione Sportiva
Via A. Ascari 55/57
41053 Maranello (MO)
Tel. +39.536.949450
Fax +39.536.949436

Claudio Berro
Stampa sportiva
Racing press
Tel. +39.536.949362



Dal novembre 1995 la Ferrari ha messo a disposizione degli appassionati e dei media il suo sito ufficiale in Internet, la rete mondiale di computers e banche dati. Vi si possono trovare le schede e le foto di tutte le vetture prodotte a Maranello in cinquant'anni e i risultati sportivi della Casa.

Attraverso la sezione delle "News" la Ferrari dà a tutti i "navigatori" la possibilità di tenersi aggiornati sulla vita quotidiana dell'Azienda, in particolare per quanto riguarda le attività della squadra di Formula 1. Nei primi due anni di vita i contatti sono stati circa 220 milioni, con una media quotidiana che è arrivata a sfiorare i 400.000. Il record di contatti è stato stabilito il 7 gennaio 1998, in occasione della presentazione della F300: 2.247.420.

L'indirizzo è: <http://www.ferrari.it>

In November 1995 Ferrari opened an official site for its fans and the media, on the Internet, the worldwide computer and database network. There you can find spec sheets and photographs of all the cars manufactured in Maranello in the last fifty years, as well as Ferrari's race results. In the "News" section, Ferrari offers "net surfers" a chance to keep informed about company activities, particularly those of the Formula 1 team.

In the first two years there were about 220 million contacts, with a daily average bordering 400,000. The record was set on January 7, 1998, with the presentation of the F300: 2,427,420.

The address is: <http://www.ferrari.it>

Ferrari