



>> Die Reisegruppe im Mille Miglia Museum

DOLCE VITA E FERRARI

1. FMC-REISE vom 14. BIS 21. MAI 2007

Ein Bericht von Hans-Willi Baumann mit Fotos von Torsten Förtsch, Wolfgang Kubiczek, Thomas Kunert „Kuni“ (532 meets 535), Sven Girgensohn (La Passione) & Berthold Lammeck (La Passione)

Am 14.05.2007 war es endlich so weit. 17 Mitglieder fieberten der ersten FMC-Clubreise entgegen. Wir trafen uns in Rotenburg am Neckar, um mit dem Bus nach Trezzano Rosa zu reisen. Der Bus war mit allem Komfort ausgestattet und unser Smutje Egon hatte bestens für die Bordverpflegung vorgesorgt. Bei Salami, Käse, Brot und Wein ließ es sich vorzüglich reisen. Unser Michael sorgte mit einem Ferrari-Fragebogen, der sehr anspruchsvoll war, und einem Modellbauwettbewerb, bei dem man einen Dino auf Zeit zusammenbauen, Test fahren und wieder zerlegen musste, für Kurzweil. Außerdem gab es einen dritten Wettbewerb, bei dem Ferrarimodelle bzw. der Ferrarityp „blind“ ertastet werden sollten. Während der Fahrt liefen mehrere Ferrari-DVD's über die Bildschirme. Die Anreise verging wie im Flug. Abends im Hotel angekommen, konnte man beim gemeinsamen Abendessen schon die Vorfreude auf die kommenden Tage spüren.

Am Dienstag Morgen machten wir uns dann auf den Weg zur Firma Brumm.

„Brummista“ war der Name der Fahrer der Mietpferdewagen, welche früher in Mailand die Dienste der heutigen Taxis leisteten. Und es ist genau der Dialektausdruck „el Brumm“, aus dem der Firmenname des Modellherstellers „Brumm“ hervorgeht.

1972 von drei Freunden, die ebenfalls Modellbau-Fans waren, gegründet, begann die Firma Brumm von Oltrona S. Mamette (einem kleinen Dorf in der Nähe von Como) ihre Tätigkeit mit der Produktion von Pferdewagenmodellen (Serie „Brumm“ und „Historical“). 1976 begann man mit der Produktion von Dampffahrzeugen (Serie „Old Fire“). Dann folgten die Modellautos vom Anfang des Jahrhunderts bis heute. Leider kann die Firma Brumm aus Lizenzgründen heute keine aktuellen Ferrarimodelle mehr herstellen. Ferraris werden nur noch, basierend auf den älteren Jah-



>> Montagelinie bei Brumm

gängen, als Diorama, Sondermodell oder in einer anderen Renn- oder Farbversion hergestellt. Von den Formel 1 Ferraris gibt es die Serie „Plus“ mit Fahrerfigur. Ferner



>> Filigrane Arbeit am Helm von Gilles Villeneuve



>> Abschlussfoto bei Brumm

gibt es limitierte Promotion-Serien mit Werbeaufdrucken. Beeindruckend sind auch die Sondermodelle und Mini-Dioramen zur Mille Miglia und zu anderen Veranstaltungen. Bei Brumm wurden wir durch Rio, dem Sohn der Familie, begrüßt. Er führte uns durch den Betrieb, in dem 15 Mitarbeiter 300-400 verschiedene Modelle herstellen. Bis auf die Decals und die Chromteile wird alles im eigenen Betrieb hergestellt, vom Werkzeugbau bis zur Wartung der Werkzeuge, vom pressen der Karosserien (2500Stk. pro Tag / an drei Tagen in der Woche), von der Handlackierung (500Stk. pro Tag) bis zur fertigen Montage der Modelle. Beeindruckend war, mit welcher Präzision eine Mitarbeiterin die einzelnen Decals z.B. auf die Helme der kleinen Fahrerfiguren klebte. Rio erklärte uns, dass man für solche Fingerfertigkeiten schon 10 Jahre Erfahrung braucht. Von der Planung bis zur Fertigstellung eines neuen Modells vergehen zwischen 4 Monaten und einem Jahr, je nach Aufwand. Auch nach 35 Jahren ist man besonders stolz, dass die Modelle auch heute noch



>> Vorlage für das Logo von Brumm



>> Abschlussfoto bei ABC Brianza

zu 100% in Italien gefertigt werden. Rio sagte uns, dass man jederzeit in der Lage ist, von einem Modell 1000 Stück zu produzieren. 50% der Produktion verkauft die Firma in Italien. Auf die anderen Länder entfallen je 5% der Produktion. Im Anschluss zeigte uns Rio noch die private Oldtimer-Sammlung seines Vaters, die bei uns einen bleibenden Eindruck hinterließ. Dort konnten wir auch die vom englischen Lord Brougham entworfene Kutsche der Brummista, die noch heute das Firmenlogo ziert, bestaunen. Diese Oldtimer-Sammlung wurde hauptsächlich in den siebziger Jahren, mit Hilfe eines französischen Sammlers, zusammengestellt und beinhaltet auch einen Ferrari. Wenn man den Aufwand bei der Herstellung der Modelle sieht, so muss man von einem tollen Preis-Leistungsverhältnis dieser Modellautos sprechen.

Beim Abschied schenkte Rio jedem von uns das neueste Modell eines 512BB LM, eine Brumm-Anstecknadel und den neuesten Katalog. Uns blieb nur zu sagen „Mille Grazie“ !

Unsere nächste Stippvisite führte uns zur Firma ABC Brianza.

Dort nutzten viele von uns die Gelegenheit zum Einkauf von Modellen. In der Werkstatt konnten wir den Mitarbeitern bei der Herstellung der Modellautos in den verschiedenen Maßstäben über die Schultern schauen. Unser Modellbauspezialist, Jochen Abramowski, unterhielt sich intensiv mit Andrea Brianza über ein Auto, das Andrea bis



>> Ferrari 328 XXXL

dato auch noch nicht kannte. Schnell wurde das Internet nach Fotos durchstöbert. Man tauschte seine Visitenkarten aus, und ich glaube, da wird wohl demnächst etwas Neues kommen.



>> Gelagerte Rohkarossen



>> Höchste Präzision bei Tecnomodel

Der dritte Stop an diesem Tag war bei der Firma Tecnomodel.

Dort wurden wir von unserem Clubmitglied Luca begrüßt. Im Unternehmen arbeiten 6 Personen und fertigen ca. 1500 Modellautos, davon 1000 Ferrarimodelle, im Jahr. Begonnen hat die Firma mit dem Prototypenformenbau. Man fertigt Prototypen für Burago, Bang, Best und zu aller Überraschung die Prototypen der Ü-Ei Figuren für Ferrero. Eigene Modelle fertigt man in limitierten Stückzahlen von 50 - 120 Stück.

Von der Planung bis zur Fertigstellung der Prototypen vergehen zwischen 6 und 8 Wochen. Dabei kann man auf Zeichnungen und Daten von Ferrari zurückgreifen. Nachdem der Prototyp dann sein „OK“ von Ferrari bekommen hat, wird die Karosserie in einer Firma in Mailand hergestellt. Die Herstellung der Decals und Fotoätzteile wird ebenfalls extern durchgeführt. Die Fertigstellung des Modells, Lackierung, Decals kleben und Montage erfolgt dann im eigenen Betrieb.

Bei dieser Qualität wundert es einem,

dass die Firma Schwierigkeiten hat, auf dem deutschen Markt einen Vertrieb zu finden. Wir jedenfalls waren begeistert. Für unsere Modellbauer war es besonders interessant zu sehen, wie die Profis die Scheiben einsetzen. Auch der verwendete Kleber und die dazugehörige Gebrauchsanleitung wurde „importiert.“

Nachdem wir auch bei Tecnomodel wieder die Gelegenheit zum günstigen Einkauf von Modellen nutzten, machten wir noch das obligatorische Gruppenfoto – mit dem Papa und dem Bruder.

Zum Abschluss empfahl uns Luca noch ein Lokal, in dem wir, bei sehr gutem Essen und noch besserem Wein, den Tag ausklingen ließen. Auf der Rückfahrt zum Hotel fragten sich viele, ob dieser Tag, was die Modellautos betraf, noch zu toppen wäre.

Der Mittwoch führte uns zunächst zu MR-Collection-Models und Looksmart.

1993, nach mehrjährigem Sammeln von Erfahrung, stellt die Firma MR-Collection-Models die ersten Modelle vor. Die Mo-



>> Viele Details bei MR Collection

delle werden in Handarbeit hergestellt. Von der Entstehung des Prototyps, der Montage, der Lackierung und der Bedruckung wird alles getan, um die hohe Qualität der Modelle zu sichern. Alle Modelle werden in einer modernen Fabrik mit der aktuellsten Technologie und mit der Präzision italienischer Modellbauer hergestellt. Die Modelle werden in einer Stückzahl von mindestens 100 bis zu höchstens 499 Stück hergestellt.

Die Firma Looksmart ist erst seit kurzem am Modellmarkt. Die maßstabsgetreuen 1:43-Modelle werden in einer Stückzahl von 500 bis 1000 Stück ausschließlich von Hand gefertigt.

Zur Zeit hat Looksmart 90 Ferrari-Modelle im Angebot oder in Planung.

Egidio Reali von MR und Looksmart führte uns durch die neuen Hallen und erklärte uns, dass man sich im Betrieb auf den Prototypenbau, unter anderem für Mattel und Kyosho (1:43) und die Fertigstellung der eigenen Modelle konzentriert. Die Metallteile (Felgen usw.) werden ebenfalls intern produziert. Die Karosserien,



>> FMC zu Besuch bei unserem Mitglied Luca von Tecnomodel



>> Ferrari 575 GTC von Tecnomodel



>> Goodbye MR Collection / Looksmart



>> F430 in Reih und Glied bei MR Collection

Decals und Fotoätzteile werden außerhalb hergestellt.

Für den Prototypenbau erhält man von Ferrari die technischen Unterlagen. Die Prototypenform wird anschließend von Ferrari begutachtet. Trotz hoher Lizenzgebühren an Ferrari schafft es die Firma, jedes Jahr eine qualitativ hochwertige und ausgefallene Modellpalette für die Sammler bereitzustellen. Beim Rundgang konnten wir zwei Prototypen für Mattel erspähen, die wohl zum Ende des Jahres erscheinen werden. Näheres dürfen wir verständlicherweise natürlich noch nicht verraten - lasst euch überraschen.

Auch bei MR und Looksmart hatten wir wieder die Gelegenheit, einige Modelle günstig zu erwerben. Wir machten wieder reichlich Gebrauch davon und mussten uns langsam Gedanken über unseren Platz in den Koffern machen. Nach dem Gruppenfoto verabschiedeten wir uns von Egidio und beim anschließenden Mittagessen konnten wir uns schon auf BBR vorbereiten.

Am Nachmittag wurden wir durch Fernando Reali in den großzügigen Hallen von BBR und Gasoline begrüßt.

Zunächst etwas über die Firmengeschichte von BBR:

Vor mehr als 20 Jahren machten die Herrn Alberto Balestrini, Enrico Barberis und



>> Thank you BBR

Fernando Reali ihr Hobby zum Beruf und gründeten die Firma B.B.R.. Von den drei Gründern blieben zwei übrig - Enrico Barberis kehrte in seinen ursprünglichen Beruf als Zahnarzt zurück.

Begonnen hat alles in Saronno im Norden Italiens in einem kleinen Zimmer. Dort traf Inspiration, Vorstellungskraft und die Leidenschaft für das Automobil zusammen und es wurde mit Stolz begonnen, diese Miniaturmeisterwerke zu schaffen. Alberto Balestrini hatte eine große handwerkliche Geschicklichkeit und schuf sich als leidenschaftlicher Sammler der Autos von Ken Tyrell schnell einen guten Ruf als Modellbauer, indem er dessen Fahrzeuge, die in den frühen siebziger Jahren die Formel 1 beherrschten, in Miniatur nachbaute.

(Fer)Nando Reali hat das geschäftliche Geschick und vertritt die kaufmännische Seite der Firma. Schon seit frühen Tagen der Firma kümmert er sich auch um die Gestaltung der Modelle, die Genehmi-

gungen und die Unterstützung der immer größer werdenden Gruppe von Sammlern dieser besonderen Modelle.

Die Auftragsbücher wurden voller und man brauchte immer mehr Regale, um die fertigen Modelle bis zur Auslieferung zu lagern. Die ursprüngliche Werkstatt wurde bald zu klein. Die benutzten Werkzeuge und die Arbeitsplätze glichen immer mehr den Rennabteilungen der großen Vorbilder.

BBR wurde im Laufe der Zeit auch in Übersee immer bekannter. Die deutsche Zeitschrift „Modell Fan“ wählte ein BBR-Modell zum „Modell des Jahres,“ worüber man sich in Saronno besonders freute.

Mit dem Erfolg kam die Verantwortung, und BBR arbeitet heute mit den berühmtesten Autoherstellern der Welt bei der Reproduktion der Strassen- und Rennautos in Miniatur zusammen.

Die gemeinschaftliche Arbeit mit Ferrari ist das beste Beispiel für den Fortschritt, den BBR im Laufe der Jahre gemacht hat.



>> Interessierte Zuhörer bei BBR

In den Studios in Saronno werden alle aktuellen Straßenfahrzeuge und die Formel 1 Fahrzeuge, die seit 1999 so viele Siege für Ferrari eingefahren haben, maßstabsgetreu reproduziert.

Aber BBR konzentriert sich nicht nur auf den Maßstab 1:43. Es ging weiter mit einigen Formel 1 Autos in 1:20 und einigen GT Fahrzeugen wie etwa dem 360 Modena als Renn- und Straßenversion in 1:24. Um den guten Ruf und den Fortbestand zu garantieren, hat BBR sich entschieden, auch im Maßstab 1:18 hochwertige Modelle herzustellen. Die ersten Modelle sind der Ferrari „Enzo Ferrari“ von 2002 und der Ferrari „375 plus“ von 1957, die hervorragend gelungen sind.

Nach der Begrüßung führte uns Nando durch die einzelnen Stationen der Produktion. Zuerst sahen wir die Entwicklung der Decals am Computer. Nando erklärte uns, dass es schwierig ist, die Decals so zu zeichnen, dass sie auch in 3D am Modell genau passen. Die Fertigung der Decals erfolgt außer Haus.

Im Nebenraum konnten wir am Computer die CAD-Darstellung des F2007 bewundern, die BBR von Ferrari zur Verfügung gestellt wurde um ein originalgetreues Modell herzustellen. Mit diesem Programm kann man die Modelle dann so verändern, wie sie in den einzelnen Rennen zum Einsatz kamen. Der Prototyp des F2007 wird in der Launchversion hergestellt, von Ferrari abgesegnet und anschließend wird dieses Modell dann den technischen Veränderungen im Laufe der Saison angepasst.

Die Resinekarosserien werden in einer Autoclave (ähnlich der des Formel 1 Monocoques) gebacken. Dadurch erhält man eine extrem harte und besonders glatte Oberfläche, die die spätere Weiterbehandlung erleichtert. Die Metallteile werden in selbsthergestellten Formen im Zentrifugalgussverfahren hergestellt.

Die Lackierung erfolgt in gleichmäßig temperierten und unter Überdruck stehenden Kabinen. Die Lackierkabine für die Karosserien ist absolut staubdicht und zusätzlich durch einen Wasserfilm nach außen abgeschottet.

Die Kleinteile werden in einer gesonderten Kabine lackiert. Die Fotoätzteile werden wegen gleichbleibender Qualität in dieser geringen Stückzahl außerhalb produziert.

Für ein 1:18-Modell braucht man von der Planung bis zur Präsentation ca. 2 Jahre.

Diese Modelle werden dann in China produziert, während die Gasoline Modelle in Madagaskar hergestellt werden. Auf die Frage, welche Modelle mehr gefragt sind, klassische oder aktuelle Autos, sagte uns Nando, dass in Asien und in den Ostblockländern mehr nach den neuesten Ferraris gefragt wird, während im restlichen Europa die klassischen Formen den Vorzug erhalten.

Bei BBR hatten wir ebenfalls die Gelegenheit zum Einkauf, was auch wieder reichlich genutzt wurde. Die FMC-Auszeichnung „ModelAward2007“ hat sich unser Mitglied und seine Firma wirklich verdient.

Nach den beiden Besichtigungstouren an diesem Tag machten wir noch einen Abstecher zur Rennstrecke nach Monza.

Dort liefen gerade die Vorbereitungen zur Ferrari Challenge. Während Michael auf dem Fahrrad unseres Busfahrers Peter eine Tour über die Rennstrecke machte, durchstöberten wir anderen einen kleinen Shop am Fahrerlager. Dort gab es reichlich Literatur, Modellautos und Accessoires wie Uhren usw. zu kaufen...zum Glück gibt's ja Scheckkarten!

Der Donnerstag stand ganz im Zeichen der Mille Miglia.

Diese berühmte Rundfahrt feierte in diesem Jahr ihr 80-jähriges Jubiläum. Vor 50 Jahren wurde das letzte richtige Rennen durchgeführt. Durch den tragischen Unfall des Grafen de Portago mit zahlreichen Toten ausgelöst, wurde das Rennen 1957 verboten. Erst 1977 startete man dann wieder zur Mille Miglia Storico, einer Gleichmäßigkeitsprüfung.



>> Schmuckstücke bei der Mille Miglia

1957 gewann Piero Taruffi auf Ferrari ... Wolfgang Graf Berghe von Trips wurde anschließend als zweiter von der internationalen Presse ebenso gefeiert wie der Sieger. Während Taruffi sich mit Getriebeproblemen ins Ziel schleppte, war von Trips Wagen noch vollkommen intakt und er hätte problemlos überholen können. Später erklärte von Trips, dass er aufgrund fehlender Nahrungsaufnahme zu erschöpft gewesen sei, um Taruffi zu überholen. In einigen Büchern kann man



>> 532 meets 535



>> FMC meets Prisca Taruffi

aber auch lesen, dass Taruffi seiner Frau versprochen hatte, bei einem Sieg mit dem Rennsport aufzuhören. Mit diesem Wissen habe Graf Berghe von Trips dann auf den Sieg verzichtet...ein wahrer Gentleman eben!

Wir widmeten unseren Besuch der Mille Miglia dem Grafen von Trips, indem wir uns eigens für Brescia Shirts mit seinem Namen und seiner damaligen Startnummer „532“ hatten anfertigen lassen. Zuerst besuchten wir das Mille Miglia – Museum, in dem wir leider nicht fotografieren durften.

Das Museum war sehr interessant, aber es zog uns schon recht bald zur Piazza Vittoria, wo die technische Abnahme der Fahrzeuge stattfand und unzählige Mitglieder des FMC begrüßt wurden. Bei strahlendem Sonnenschein hörte man in der ganzen Stadt von allen Seiten herkommend die tollsten Motorengeräusche. Es war Musik für unsere Ohren. Die Autos reihten sich wie Perlen auf eine Schnur gezogen durch die engen Strassen von Brescia. Unsere Begeisterung wuchs von Auto zu Auto und von Stunde zu Stunde. Unser Busfahrer Peter schob einen Aston Martin auf die Piazza und wir kamen mit dem Fotografieren kaum nach.

Der Höhepunkt bei der technischen Abnahme war die Präsentation des Ferrari 315S mit der Startnummer 535, mit dem Piero Taruffi 1957 die Mille gewann.

Dieser Wagen des Amerikaners Mc Cav wurde in diesem Jahr von Piero Taruffis Tochter Prisca gefahren, einer bekannten Rallyefahrerin, unterstützt und technisch betreut vom Ferrari-Classiche-Team. Als Prisca Taruffi uns mit den von Trips - Shirts mit der Startnummer 532 entdeckte, kam sie spontan zu einem Gruppenfoto zu uns. Diese Gelegenheit nutzten gleich zahlreiche Fotografen und Kameralleute und ich

weiß nicht mehr, wie oft man uns um ein Foto bat. Wir waren plötzlich mittendrin im italienischen Getümmel. Nach der technischen Abnahme beschlossen wir, die Teilnehmer der Mille Miglia in Desenzano am Gardasee zu empfangen. Die im diffusen Licht der Straßenlaternen getauchte Brücke mit Kopfsteinpflaster wurde nach 21 Uhr von den ersten Teilnehmern passiert. Von der Isetta über Fiats, Mercedes, den Bentleys mit ihren riesigen Scheinwerfern bis hin zu den grandiosen Ferraris passierten die Fahrzeuge diese Brücke im Minutentakt. Die Lichter der Autos, die Motorengeräusche, die Freude der Menschen, es war wunderbar. Für mich war es der schönste Tag unserer Reise. Bei der Rückkehr zu unserem Bus wurde dieser tolle Tag leider durch den Einbruch in unseren Bus getrübt. Glücklicherweise wurde „nur“ eine Tasche mit Handy, Digitalkamera und leider auch einiger wertvoller Modellautos entwendet. Was uns alle aber besonders schmerzte, war der Verlust der einzigartigen Fotos mit Prisca Taruffi, die auf dieser Kamera waren. Schade!



>> Nachtfahrt durch Desenzano

Am Freitag passierten wir schon früh das Ortsschild von Maranello.

Zunächst besuchten wir die Galleria Ferrari. Die Fotogeräte bekamen keine Verschnaufpause. Neben zahlreichen Formel 1 Autos und Motoren, Siegerpokalen und Rennplakaten, befanden sich auch viele Klassiker in der wechselnden Ausstellung der Galleria. Hier bekamen wir auch den 125S), den ersten offiziellen Ferrari zu sehen.



>> Gruppenfoto bei der Galleria Ferrari



Es war schon ein eigenartiges Gefühl - man erinnerte sich an den Beginn der Ferrari-Geschichte. Im Geiste sah man verschiedene Fotos, die man aus diversen Büchern über diesen Wagen kannte. Die Galleria ist eigentlich mehrere Besuche wert. Gleichzeitig liefen die Vorbereitungen für eine große Versteigerung von Ferrari-Teilen und Fahrzeugen mit dem Namen „La Passione.“ Die Vorbesichtigung wurde auf der Teststrecke in Fiorano durchgeführt – Besucher bzw. Kaufinteressenten hatten mit dem Auktionskatalog freien Zutritt. Diese einmalige Möglichkeit wurde auch am Samstag Vormittag von 3 FMC Mitgliedern genutzt.

Werksbesichtigung bei Ferrari!

Der ursprüngliche 10-Uhr-Termin wurde kurzfristig auf 15:00 verlegt. Am Empfang wurden wir von unseren Begleiterinnen Uta und Anette begrüßt.



>> Der wohl berühmteste Firmeneingang



>> RM Auctions: Ferrari Leggenda e Passione



>> Der FMC in den heiligen Hallen ... unvergesslich

Nachdem wir unsere Fotoapparate abgegeben hatten, wurden wir zu einer kurzen Filmvorführung gebeten.

Bevor wir in die heiligen Hallen eintraten, warfen wir einen Blick auf den von Renzo

Piano entworfenen Windkanal, der rund um die Uhr im Einsatz ist, vorwiegend für die Formel 1.

Das Werk wurde 1997 modernisiert. Auf 238.000 qm wurde für möglichst optimale Arbeitsbedingungen gesorgt. In der Nova Mechanica werden auf 15000 qm die Motoren zusammengebaut, 15000 Stück pro Jahr, 62 pro Tag. Die einzelnen Motorkomponenten unterliegen stichprobenartig im Metrologischen Saal einer ständigen Qualitätskontrolle. Die 12-Zylinder-Motoren werden von einem Mechaniker je Motor zusammengebaut. Die 8-Zylinder durchlaufen mehrere Mechanikerhände. Es werden pro Tag 54 8-Zylinder und 8 12-Zylinder gebaut. In den Montagehallen viel uns besonders die absolute Sauberkeit auf.

Die Hallen halten stets die gleiche Temperatur und Luftfeuchtigkeit und sind mit

zahlreichen grünen Pflanzeninseln bestückt. Die Pflanzen dienen zur Kontrolle der Luftqualität. In der Lackiererei werden in zwei Schichten von 150 Mitarbeitern 62 Karosserien von Ferrari und Maserati lackiert. Ein Ferrari kann heute in jeder gewünschten Farbe bestellt werden - sogar in der Farbe des Nagellacks der Freundin. Zum Schluss besichtigten wir die Halle mit den Montagestraßen. Es gibt zwei Linien, eine für 8-Zylinder und eine für die 12-Zylinder. Aufgrund der großen Nachfrage der 8-Zylinder-Ferraris laufen diese Fahrzeuge zeitweise auf beiden Linien.

Ein 12-Zylinder-Ferrari braucht 5 Tage bis zur Fertigstellung und ein 8-Zylinder braucht 3 Tage. Es werden pro Tag neun 12-Zylinder und neunzehn 8-Zylinder-Autos fertiggestellt.

In dieser Halle befinden sich auch die Motorenprüfstände. Dort durchläuft jeder Motor sein komplettes Drehzahlband nach einem genauen Plan. Die 12-Zylinder 1 Stunde und die 8-Zylinder eine halbe Stunde.

Nebenan in der Sattlerei, in der überwiegend Frauen arbeiten, erklärte man uns, dass pro Auto 3-4 Lederhäute für die Innenausstattung benötigt werden. Der Kunde kann zwischen 12 Standardfarben fürs Leder und zahlreichen unterschiedlichen Nähten auswählen.

Vor unserem obligatorischen Gruppenfoto erzählten uns unsere Begleiterinnen, das Ferrari sich für seine Mitarbeiter im sozialen Bereich sehr arrangiere.

Überall in Maranello sieht man Einrichtungen von Ferrari - Maranello ist Ferrari. Schwer beeindruckt verließen wir das Werk und können nun sagen „wir waren drinnen!“ Den Samstagvormittag nutzten wir in Maranello zur Shopping-Tour und vor der Fahrt zur Adria nach Rimini mussten wir feststellen, dass selbst der Platz in unserem Bus immer weniger wurde. Nach der etwas längeren Busfahrt trafen sich noch ein paar Mitglieder am Strand, bevor es zum gemeinsamen Abendessen ging.



>> Ristorante Cavallino



>> Museo Maranello Rosso

Am Sonntag besuchten wir das Museum Maranello Rosso in San Marino.

Unser Bus wurde an diesem Tag von unserem Jochen Abramowski, auch „Buserati“ genannt, gefahren.

Das Museo Maranello Rosso wurde von Fabrizio Violati gegründet und wird in Form einer Gesellschaft mit „geheimen“ Gesellschaftern geführt. Violati wurde 1935 auf einem Herrensitz aus dem 12. Jahrhundert in der mittelalterlichen Stadt Sangemini geboren.

Dieser außergewöhnliche Mann ist ein Draufgänger, auf den das Motto zutrifft: „Nur wer gefährlich lebt, lebt wirklich.“ Violati hat sich in den 90er Jahren einen großartigen Namen im historischen Rennsport geschaffen, als er mit seinem Ferrari GTO ein europäisches Championat gewonnen hat. Zusammen mit Giorgio Falk nahm er in einer italienischen Mannschaft am Admirals Cup teil.

HERZLICH WILLKOMMEN IN DER WOHL GRÖßTEN FORMEL1-KNEIPE FÜR FERRARISTI-FANS IN EUROPA!



ZUM KLEINEN FALKEN MERLIN
LANGENER LANDSTRASSE 15, 27580 BREMERHAFEN
TELEFON 04 71 - 5 38 83

Wir sorgen für Atmosphäre wie auf der Rennbahn - bei uns sehen Sie jedes Formel1-Rennen LIVE auf 7 TV-Sets!

1200 Ferrari-Modellautos und mind. 6000 Fan-Artikel lassen jedes Ferrarista-Herz höher schlagen!

Egal woher Sie kommen - ein Besuch lohnt sich, Sie werden begeistert sein!

Mehr Informationen unter:
www.ferrarikneipe.de





>> Museo Maranello Rosso

Seine Risikobereitschaft ist das eine, seine Leidenschaft, seine Passion für alte Sport- und Rennwagen das andere. Dieser Italiener stellt in seinem Museum, mitten in San Marino gelegen, ca. 25 Fahrzeuge, richtige Meisterstücke der Marken Ferrari und Abarth aus.

Einige Ferrari Fahrzeuge des Museums wurden für den ersten offiziellen Biographiefilm „Enzo Ferrari – The Movie“ von 2002 mit Sergio Castellitto als Enzo Ferrari verwendet. Diese Biographie ist übrigens sehr sehenswert. Leider ist die deutsch synchronisierte Kino-Version mit einer Spiellänge von ca. 120 min von der Originallänge von ca. 220 min stark gekürzt. Die englisch synchronisierte Version ist dadurch um einiges besser und lückenloser. In seiner Ferrari Collection steht ein Ferrari 330P, über dessen Echtheit seit acht Jahren mit dem Österreicher Egon Hofer gestritten wird. Das Fahrzeug mit der Fahrgestellnummer „0818“ existiert offenbar zweimal. Es handelt sich um den Wagen mit dem Graham Hill und Jo Bonnier 1964 beim 24 Stunden Rennen von Le Mans den zweiten Platz errangen. Der Wagen mit dem auch Ludovico Scarfiotti zahlreiche WM-Punkte holte.

Da es eigentlich nur drei Ferrari 330P auf der Welt geben sollte, einer in USA (0820), einer in Frankreich (0822), muss einer der beiden 0818 eine Fälschung sein. Da beide Historien dokumentiert sind, müssen nun sachverständige Gutachter über die Echtheit eines der Autos entscheiden. Bei einem Schätzwert heute von mindestens 1 Million Euro keine leichte und billige Aufgabe.

Eine Mitarbeiterin des Museums, Stefania Ercolani, führte uns durch die Ausstel-

lung, die neben Ferraris auch noch eine, noch nicht offiziell eröffnete, Abarth-Ausstellung beherbergt.

Wir waren alle sehr von der jungen Dame beeindruckt, wie sie uns mit Herz und Begeisterung durch die Ausstellung führte und alle Fragen mit fundiertem Wissen beantwortete. Die ideale Frau für einen Ferraristi.

Am Nachmittag fahren wir zur Pista Riviera Verde. Dort hatte uns Michele Grassini von der Firma Best und Art-Model zum „Kart Grand Prix von Misano“ eingeladen. Das Rennen war die vierte Wertungsprü-



>> Champusdusche wie in der Formel 1



>> Grosse Spannung vor dem Start

fung für den Reisewettbewerb.

Nach einigen Proberunden und mehreren Qualirunden für die Startaufstellung gab es schließlich zwei Ausscheidungsrennen.

Im Finale ging es dann richtig zur Sache. Einige Teilnehmer lieferten sich heiße Rad-an-Rad-Gefechte.

Den Grand Prix gewann dann Dirk Rödigler, vor Thomas Jandl und unserem Senior Erich Förtsch, der sogar seinen Sohn Torsten hinter sich lassen konnte. Für die Siegerehrung hatte Michele für alles gesorgt: Schampus für die Sieger, Siegerpreise und Erinnerungspräsente für jeden von uns.

Wir bedankten uns anschließend bei Michele für die tolle Organisation des Kartrennens und verabredeten uns dann für den Montag zur Werksbesichtigung.

Der Montag, unser Heimreisetag, wurde dann noch einmal für unsere Modellbauer interessant. Wir besuchten die Firma M4 (Best, Art-Model, Rio).

1990 trennten sich die Eigentümer der Firma BOX, unter ihnen Marco Grassini. Sie teilten die Modellformen und gründeten neue Firmen.

Während die Firma Bang wegen der großen asiatischen Konkurrenz 2006 die Herstellung und den Vertrieb von Modellautos einstellte, gründete Marco Grassini mit seiner Familie die Firma M4 mit den Labels Best Model und Art-Model. M4 steht für Marco, Mariella, Michele und



>> Gruppenfoto bei Maranello Rosso

Manuela Grassini.

Insgesamt arbeiten 9 Personen in der Via Toscana in Pesaro. Der Ideengeber ist Marco Grassini. Die 40er/50er und 60er Jahre Autos werden unter dem Label Art-Model und die der 60er/70er und 80er Jahre werden unter dem Label Best Model hergestellt.

Als Anhänger und Sammler (ca. 7000 Stück) von maßstabsgetreuen 1:43-Modellen sucht Marco Grassini stets nach ausgefallenen noch nicht gebauten (meist Rennversionen) Modellen, die dann detailgetreu verkleinert werden. Die Firma verkleinert ausschließlich Oldtimer von Ferrari, Alfa und Porsche, weil diese für Marco Grassini Meilensteine in der Auto-

mobilgeschichte darstellen.

Um Informationen für ein neues Modell zu bekommen, greift man auf einen Fundus von über 1000 Büchern zurück, um die Details und Beschriftungen möglichst detailgetreu wiederzugeben. M4 war die erste Firma, die Fotoätzteile im Diecast-Bereich einsetzte. M4 hat kürzlich die Firma RIO gekauft, eine der ältesten Firmen im Automodellbau. M4 hat dadurch vermieden, dass Rio an einen asiatischen Besitzer ging. Die Firma Best liefert dem FMC seit ein paar Jahren unser Jahresmodell, das in geringer Stückzahl und in einer exklusiven Ausstattung für uns hergestellt wird. 2006 wurde der „ModelAward2006“ an M4 verliehen. Michele Grassini der Sohn des Firmengründers ist mittlerweile Mitglied im FMC.



>> Reise-Finale bei Art Model & Best Model

Nach der Begrüßung durch die Familie, führte uns Michele durch die Hallen.

Michele erzählte uns, dass der größte Teil der Modelle bei Privatfamilien in der Umgebung zusammengebaut wird. Im Betrieb werden die Modelle dann einer Qualitätskontrolle unterzogen. Kleinere Stückzahlen, wie unser Jahresmodell, werden im Betrieb zusammengebaut. Bis auf die Decals und die Fotoätzteile werden alle Einzelteile im Betrieb gefertigt. Die RIO-Modelle werden auf sehr alten Maschinen hergestellt. Diese Maschinen müssen ständig unter Kontrolle sein. Michelle erklärte uns, dass man diese Modelle nur auf diesen alten Maschinen herstellen könne. Man lackiert 400-500 Karosserien pro Tag.

Wir waren überrascht wie die Weißme-



>> Ferrari 512 BB LM von Best Model

tallkarosserien nach dem Guss entgratet werden. Die Rohlinge kommen in einen Bottich mit verschiedenen kegelförmigen Steinen und werden dort durch Vibration in 1 bis 2 Stunden von allen Graten befreit. Vor zwei Jahren wurde der Betrieb von einem Hochwasser heimgesucht.

Das Wasser stand 40 cm hoch. Michele bewahrt die zerstörten Sachen, wie zahlreiche Unterlagen und Hefte, noch heute in einem Container auf. Bis heute ist niemand für den Schaden aufgekommen.

Zu unserer Überraschung hatte die Familie noch ein Buffet für uns vorbereitet. So konnten wir uns noch einmal vor unserer langen Heimreise stärken.

Zum Schluss nutzten wir noch einmal unsere letzten Euros zum Einkauf von Modellen. Einige hatten schon bei Michele vorbestellt. Unsere Jahresmodelle 2007 (315S Graf Berghe von Trips Mille Miglia 1957) passten so gerade noch in den Bus. Die Vielzahl der Einzelteile sind auf dem Foto dargestellt. Nach so einer tollen Gastfreundschaft machten wir uns dann auf den langen Heimweg.

Während der Heimfahrt wurden die Gewinner des Reisewettbewerbes für ihr Können bzw. Ausdauer belohnt.

Der erste Platz ging an Torsten Förtsch . Herzlichen Glückwunsch. Auf den weiteren Plätzen: (2.) Jürgen Krebs und (3.) Dirk Rödiger. Alle Reiseteilnehmer erhielten Sachprei-

se, die von Michael gestiftet wurden. Kurz nach Mitternacht trafen wir dann wieder in Rottenburg ein und für einige begann noch eine lange Heimfahrt mit dem PKW. Ich glaube, alle Reiseteilnehmer brauchten wohl noch ein paar Tage, um die alle Ereignisse zu verarbeiten.



>> Mmmmmh, war das lecker!

Für mich persönlich war es ein super Erlebnis mit netten Freunden. Selbst beim Schreiben des Berichtes kommen die Erinnerungen sofort wieder hoch.

Danken möchte ich, ich glaube auch im Namen der anderen Teilnehmer, den Modellfirmen, dem Hause Ferrari und dem Maranello Rosso Museum für den tollen Empfang und unserem Busfahrer Peter und seinem Copiloten Jochen „Buserati“ für die angenehme Reise.

Der Jochen wurde für seinen Einsatz mit einem hochwertigen Bausatz des 575 GTC in 1:24 belohnt. Dieser Bausatz wurde von unserem Mitglied Luca von Tecnomodel gestiftet.

Die Clubreise wurde von vielen Mitgliedern mit unzähligen Fotos dokumentiert. Die Auswahl dürfte wohl sehr leicht die 10.000er Marke (!!!) überschreiten.

Torsten hat viele Fotos der einzelnen Teilnehmer auf den Laptop gezogen und wird

aus der Fülle 2 DVD's für jeden Teilnehmer zusammenstellen und im Laufe des Sommers versenden.

Das Betrachten der DVD's wird bei den Teilnehmern alle Erinnerungen and die tolle Reise zurückkommen lassen und wohl mehrere Foto-Abende in Anspruch nehmen. Die bedruckbaren DVD's und die Leerhüllen wurden von Wolfgang Kubizek (Medienwelt Taubertal) gespendet. Vielen Dank für die angenehme Reise, immerhin waren es 2.516 Km voller Erlebnisse.

Die Reise wurde aber auch mit beweglichen Bildern von „FMC TV,“ namentlich Peter Jähmig und Jochen Abramowski, auf Video dokumentiert. Die beiden werden hiervon einen schönen Film zusammenschneiden.

Wir freuen uns auf eine 2. Clubreise ... Wer weiß wann?

Unser aller Dank gilt unserem Michael Wiertelorz für die Planung der Reise, das Knüpfen der Kontakte zu den einzelnen Firmen, sowie für die Organisation vor Ort. Michael, das werden wir dir nicht vergessen. Wir lassen uns was einfallen!

Für die Daheimgebliebenen kann ich nur sagen: „Schade, dass ihr nicht dabei sein konntet, es war phantastisch!“

Forza Ferrari, Euer Hans Willi Baumann

>> NEUE MITGLIEDER I AKTION „400 IN 2010“ (Seit 01. 01. 2007)

NR.	MITGLIED	GEWORBEN VON	PREIS
232	Förtsch, Erich Sandstraße 16 96328 Kups	T. Förtsch	Jahresmodell 2008
233	Höchstetter, Klaus Lerchenweg 12 96120 Bischberg	M. Wiertelorz	keine Wertung
234	Fink, Stefan Dullenbergstraße 2 72513 Inneringen	G. Schanz	Jahresmodell 2008
235	Graf List von Koenigsmarck, Norbert Hopfenstraße 7 91233 Rollhofen	M. Wiertelorz	keine Wertung
236	Ghizzardi, Gianluca Via Trebbia 19/15 20090 Opera/Mi, Italien	M. Wiertelorz	keine Wertung
237	Lenz, Kurt Helgolandstraße 17 01097 Dresden	P. Jähmig	Jahresmodell 2008
238	Thomas Theiler Wilhelm-Feil-Straße 14 09122 Chemnitz	P. Jähmig	Gebühr J.-Treffen 2008
239	Bernhard Zöllner Michaelsbergstr. 34 76646 Bruchsal	Steffen Becker	Jahresmodell 2008
240	Fernando Reali Via de Nicola 3 21047 Saronno, Italien	M. Wiertelorz	keine Wertung
241	Andreas Winkelmann Heisch 3 23869 Delmenhorst	M. Wiertelorz	keine Wertung
242	Georg W. Dablé Weg am Eckenkamp 25 58313 Herdecke	Techno Classico	keine Wertung
243	Edmund Plischke Rayerstr. 86 47475 Kamp-Lintfort	Techno Classico	keine Wertung
244	Jörg Beck Palmbuschweg 100 45326 Essen		keine Wertung
245	Michael Vonderschmitt Mühlgasse 17 76764 Rheinzabern	Joachim Hirtz	keine Wertung
246	Hansi Schulz Langener-Landstr. 15 27580 Bremerhaven	Ferrari Racing Days	keine Wertung

Herzlichen Glückwunsch allen bisherigen Gewinnern bzw. Teilnehmern an dieser Aktion.

TERMINKALENDER 2007

06.07. – 08.07.
Ferrari Treffen Fulda

10.08. – 12.08.
AvD Oldtimer Grand Prix mit Stammtisch FMC

01.09. – 02.09.
Oldtimer Gala Schwetzingen

13.09. – 23.09.
IAA Frankfurt

14.09. – 16.09.
Jahrestreffen des FMC e.V.

21.09. - 23.09.
Ferrari Racing Days Hockenheim mit Stammtisch FMC

25.10. - 28.10.
Ferrari World Finals

Lieber Willi,

zunächst vielen herzlichen Dank für die Zusammenfassung der „Erlebnisse“ während unserer Clubreise und Deine Dankesworte. Ich persönlich möchte mich bei allen Teilnehmern für die erlebte Harmonie und den Zusammenhalt innerhalb der „Reisegruppe“ bedanken ... wir werden immer die FMCLer sein, die sich auf den Weg zur ersten Clubreise „Dolce Vita e Ferrari“ gemacht haben. Danke! Euer Michael Wiertelorz



Bernhard, Berthold, Dirk, Egon „Smutje“ + „Hartmut I,“ Erich „Papa-“ + „Racer,“ Jochen „Buserati,“ Jörg, Jürgen „Hartmut II,“ Michael B., Peter „FMC TV,“ Peter „Busfahrer,“ Sven, Thomas „Hanoi,“ Torsten „Razzi,“ Willi, Wolfgang F. und Wolfgang K..