



gebeurde in 2001, toen de Duitser maar liefst elf keer op de eerste plaats eindigde. De Formule 1 begon bijna eentoonig te worden.

In 2002 liet Ferrari slechts twee van de zeventien GP's aan de concurrentie: dankzij opnieuw elf zeges voor Schumacher en vier voor Barrichello ging zowel het WCC als het WDC naar Ferrari, net als de twee jaar erna. 2003 bracht zes overwinningen voor Schumacher en twee voor Barrichello. In 2004 voerde Schumacher zijn totaal op naar dertien en was Barrichello twee keer de beste.

Maar toen was de suprematie van Ferrari plotseling voorbij. In 2005 won Schumacher nog maar één GP, in de Verenigde Staten. Het jaar erna verbeterde de situatie weer, met zeven overwinningen voor Schumacher en twee voor de Braziliaan Felipe Massa, maar dat was niet voldoende voor wereldtitels.

In 2007 volgde weer een glorieus jaar, met Kimi Räikkönen die in zijn debuutseizoen op Maranello zes overwinningen en de wereldtitel pakte. Dankzij drie zeges van Massa ging ook de constructeurstitel naar Ferrari.

2008 was geen slecht jaar, met de constructeurstitel dankzij twee zeges van Räikkönen en zes van Massa, die de wereldtitel in de laatste race op een haar na miste. Het bleek het begin te zijn van een volgende magere periode. In 2009 werd Massa tijdens de kwalificatie voor de Hongaarse GP aan zijn hoofd geraakt door een veer die losgeraakt was van de auto van Barrichello; daardoor miste hij de laatste acht races van het seizoen, terwijl Räikkönen alleen in België wist te winnen.

De langverwachte komst van Fernando Alonso in 2010 verbeterde de situatie maar leverde geen titels op, ofschoon de Spanjaard vijf overwinningen boekte in 2010, één in 2011, drie in 2012 en twee in 2013.

40 • MICHAEL SCHUMACHER WAS DE HELD VAN EEN EPISCH TIJDPERK: VAN 1999 TOT 2004 BEZORGDE HIJ FERRARI VIJF PERSOONLIJKE WERELDTITELS EN ZES CONSTRUCTEURSTITELS.

41 • MICHAEL SCHUMACHERS FERRARI OMRINGD DOOR MONTEURS TIJDENS EEN PITSTOP IN DE CANADESE GP VAN 2005, OP HET CIRCUIT VAN MONTREAL.





In 2014 werd het allemaal nog wat erger, omdat noch Alonso noch Räikkönen een wedstrijd wist te winnen. Op dit punt kwam Sebastian Vettel bij het team, maar ook de Duitser zorgde niet voor de gewenste resultaten, hoewel hij wel drie races wist te winnen in 2015 en vijf in zowel 2017 als 2018.

Het seizoen 2019 zorgde ook al niet voor de ommekeer bij het team, dat in totaal slechts drie overwinningen bij kon schrijven: twee door de nieuwe ster uit Monte Carlo, Charles Leclerc, in België en Italië, en één door Vettel, in Singapore. Ook in 2020 en 2021 kon Ferrari geen potten breken, hoewel het merk in 2021 wel de derde plaats verwerfde in de constructeurstitel. In 2022 ging het iets beter: Charles Leclerc werd tweede in de eindstand, achter Max Verstappen, terwijl Ferrari ook beslag legde op de tweede plaats bij de constructeurs. In 2023 wist Charles Leclerc weliswaar vijfmaal poleposition te veroveren, maar was niet opgewassen tegen de overmacht van Max Verstappen. Wel werd nog de derde plek bij de constructeurs behaald. 2024, het 75ste Formule 1-seizoen, begon veelbelovend: de Spanjaard Carlos Sainz won de GP van Australië, Charles Leclerc legde beslag op de tweede plek. De GP van Monaco was een regelrecht Ferrari-succes: Leclerc

42 • DE EUROPESE GP VAN 2012 IN VALENCIA: FERNANDO ALONSO, RECHTSBOVEN, WON VOOR KIMI RÄIKKÖNEN EN MICHAEL SCHUMACHER. DE SPANJAARD WIST ECHTER GEEN TITELS VOOR FERRARI TE WINNEN.



42-43 • SEBASTIAN VETTEL VIERT ZIJN OVERWINNING IN DE GP VAN SINGAPORE VAN 2019. DE DUITSER KWAM IN 2015 NAAR MARANELLO, NADAT HIJ VAN 2010 TOT 2013 MET RED BULL VIER KEER DE WERELDTITEL HAD GEPAKT.





werd eerste, Sainz derde. De auto waar de Ferraricoureurs in 2024 in rijden, is de SF-24, tot stand gekomen onder verantwoordelijkheid van Frédéric Vasseur, die sinds begin 2023 teambaas van de Scuderia Ferrari is.

De sportieve historie van Ferrari zal zeker een vervolg krijgen, aangejaagd door eerdere recordprestaties in de belangrijkste raceklassen, waaronder vijftien Formule 1-wereldkampioenschappen en zestien constructeurstitels; daarnaast behaalde het team dertien World Sportscar kampioenschappen en won het veertien keer de 12 uur van Sebring, negen keer de 24 uur van Le Mans, acht keer de Mille Miglia, zeven keer de Targa Florio, vijf keer de 24 uur van Daytona en twee keer de Carrera Panamericana.

44-45 • CHARLES LECLERC KOMT ALS DERDE OVER DE STREEP IN DE RUSSISCHE GP. DE MONEGASK IS VANAF ZIJN DEBUUT FERRARI'S HOOP VOOR DE TOEKOMST.

45 • SEBASTIAN VETTEL (LINKS) EN CHARLES LECLERC (RECHTS) ZIJN IN 2019 DE TWEE COUREURS VOOR FERRARI: DE TWEE SNELLE MANNEN HADDEN VANWEGE HUN KOPPIGE KARAKTER VANAF HET BEGIN EEN MOEIZAME RELATIE. IN 2021 VERTROK VETTEL BIJ FERRARI EN NAM CARLOS SAINZ ZIJN PLAATS OVER.



# FERRARI ENZO

2002





De autosportwereld zou na de Enzo nooit meer dezelfde zijn. Wie dacht dat met de F40 en F50 het absolute hoogtepunt in prestaties van supercars voor op de openbare weg behaald was, moest zijn mening herzien. De Ferrari Enzo was niet alleen een eerbetoon aan Enzo Ferrari, die in 1988 overleden was, maar bracht ook hypermoderne Formule 1-techniek naar de straat. Het ontwerp van de neus en de honingraat-monocoque van koolstofvezel en aluminium waren duidelijk geïnspireerd op Ferrari's eenzitter-raceauto's. De in het midden geplaatste 65° V12-motor had hetzelfde aantal cilinders en dezelfde architectuur als een standaard Ferrari V12, maar daar hielden de gelijkenissen ook op. De rest van de motor was direct afgeleid van F1-racemotoren.

De 5998 cc leverde verbluffende prestatiecijfers: 660 pk, 0 tot 100 km/u in 3,65 seconden, een topsnelheid van 350 km/u en een vermogen/gewichtsverhouding van 1,90 kg/pk. De versnellingsbak was de bekende elektro-hydraulische F1-unit met zes versnellingen en een schakeltijd van slechts 150 milliseconden. Dit was de eerste Ferrari straatauto met carbon-keramische (CCM) schijven van de Italiaanse remspecialist Brembo. De bediening van de traction control en het SSC (side slip angle control) was ingebouwd in het stuurwiel. De Enzo is ontworpen door Pininfarina en heeft de bekende elektronisch geregelde duwstangophanging, maar dan wel adaptief, zodat de werking ervan zich aanpast aan verschillende rijomstandigheden en/of wensen van de bestuurder. De auto weegt slechts 1255 kilo, mede dankzij de carrosserie die volledig uit koolstofvezel bestaat. Het aerodynamische grondeffect wordt gegarandeerd door interactie tussen de volledig vlakke bodemplaat, de diffuser en de variabele spoiler. Er werden in totaal 399 exemplaren gebouwd.

## TECHNISCHE GEGEVENS

### MOTOR

Type:	Midden, langsgeplaatst
Cilinders:	V12 (65°)
Boring x slag:	92,0 x 75,2 mm
Inhoud:	5998 cc
Maximum vermogen:	660 pk bij 7800 toeren
Maximum koppel:	657 Nm bij 5500 toeren
Klepbediening:	Dubbele bovenliggende nokkenassen per cilinderrij
Kleppen:	Vier per cilinder
Brandstofvoeder:	Bosch Motronic ME7 elektronische injectie
Ontsteking:	Bosch Motronic ME7 statisch elektronisch, één bougie per cilinder
Koeling:	Watergekoeld
Smering:	Dry sump

### TRANSMISSIE

Aandrijving:	Achterwielaandrijving
Koppeling:	Dubbele plaat
Versnellingsbak:	F1 zestraps elektro-hydraulisch + achteruit

### CHASSIS

Carrosserie:	Tweezits-berlinetta
Frame:	Monocoque van een honingraat van koolvezel en aluminium
Voorwielophanging:	Onafhankelijk, duwstangen, dubbele wishbones, spiraalveren, telescopische schokbrekers
Achterwielophanging:	Onafhankelijk, duwstangen, dubbele wishbones, spiraalveren, telescopische schokbrekers
Stuurinrichting:	Tandheugel
Voor-/achterremmen:	Carbon-keramische schijven
Wielen:	19-inch magnesiumlegering velgen met 245/35 banden voor en 345/35 achter

### MATEN EN GEWICHT

Wielbasis:	2650 mm
Voor-/achterspoor:	1660/1650 mm
Lengte:	4702 mm
Breedte:	2035 mm
Hoogte:	1147 mm
Gewicht:	1255 kilo
Inhoud brandstoftank:	110 liter

### PRESTATIES

Topsnelheid:	Meer dan 350 km/u
Acceleratie 0 tot 100 km/u:	3,65 seconden
Vermogen/gewichtsverhouding:	1,90 kg/pk





# FERRARI 612 SCAGLIETTI

2004





## TECHNISCHE GEGEVENS

### MOTOR

Type:	Voorin, langsgesplaatst
Cilinders:	V12 (65°)
Boring x slag:	89,0 x 77,0 mm
Inhoud:	5748 cc
Maximum vermogen:	540 pk bij 7250 toeren
Maximum koppel:	588 Nm bij 5250 toeren
Klepbediening:	Dubbele bovenliggende nokkenassen per cilinderrij
Kleppen:	Vier per cilinder
Brandstofvoeder:	Bosch Motronic ME7 elektronische injectie
Ontsteking:	Bosch Motronic ME7 statisch elektronisch, één bougie per cilinder
Koeling:	Watergekoeld
Smering:	Dry sump

### TRANSMISSIE

Aandrijving:	Achterwielaandrijving
Koppeling:	Droge enkele plaat
Versnellingsbak:	F1 zestraps elektro-hydraulisch + achteruit

### CHASSIS

Carrosserie:	2+2 coupé
Frame:	Aluminium monocoque

Voorwielophanging:	Onafhankelijk, dubbele wishbones, spiraalveren, telescopische schokbrekers, anti-roll bar
Achterwielophanging:	Onafhankelijk, dubbele wishbones, spiraalveren, telescopische schokbrekers, anti-roll bar
Stuurinrichting:	Tandheugel
Voor-/achterremmen:	Geventileerde schijven
Wielen: Voor:	18-inch lichtmetalen velgen met 245/45 banden
Achter:	19-inch lichtmetalen velgen met 285/40 banden

### MATEN EN GEWICHT

Wielbasis:	2950 mm
Voor-/achterspoor:	1688/1641 mm
Lengte:	4902 mm
Breedte:	1957 mm
Hoogte:	1344 mm
Gewicht:	1840 kilo
Inhoud brandstoftank:	108 liter

### PRESTATIES

Topsnelheid:	320 km/u
Acceleratie	
0 tot 100 km/u:	4,2 seconden
Vermogen/ gewichtverhouding:	3,41 kg/pk

De 612 Scaglietti is de opvolger van de 456 M, met dezelfde 2+2-configuratie, en van de hand van Pininfarina. Deze auto is vernoemd naar wijlen Sergio Scaglietti (1920-2011), de ontwerper en koetsbouwer uit Modena die verantwoordelijk was voor een aantal van de meest fascinerende Ferrari's uit de jaren vijftig en zestig.

Als hommage aan Scaglietti, een uiterst kundige koetsbouwer en een ware tovenaer met aluminium plaatwerk, bestond de auto volledig uit aluminium en deed het lijnenspel sterk denken aan de 375 MM uit 1954, een auto die filmregisseur Roberto Rossellini voor zijn vrouw, actrice Ingrid Bergman, bestelde. Het typenummer 612 refereert naar de inhoud (6 liter) en het aantal cilinders (12). Het is ook een hommage aan een auto met dezelfde naam, de 612 Can Am. Dat was een prototype uit 1968, speciaal gebouwd voor de Can-Am Challenge Cup in de Verenigde Staten.

De carrosseriestijl was die van een berlinetta, maar de cabine, die comfortabel plaats bood aan vier personen, deed niet onder voor een limousine. Het interieur kon uitgebreid worden met gepersonaliseerde opties, zoals verschillende dashboards en lederen bekleding. De auto werd aangedreven door dezelfde voorin geplaatste 5748 cc V12 die ook in de 575 M Maranello zat, maar dan met 540 in plaats van 515 pk en een F1-stijl elektro-hydraulische versnellingsbak. De transaxle transmissie is samengesteld uit een achterin geplaatste versnellingsbak in combinatie met een gelimiteerd slipdifferentieel. Al met al niets nieuws voor een Ferrari, behalve het revolutionaire, elektrochrome panoramadak met drie kleurstanden – destijds een spectaculaire innovatie.

