

laFerrari2006



SEDE HEADQUARTER	via Abetone Inferiore, 4 I-41053 Maranello (MO)	
SEDE SOCIALE REGISTERED OFFICE	via Emilia Est, 1163 I-41100 Modena	
DATA DI FONDAZIONE FOUNDATION DATE	<p>La Ferrari è stata costituita nel 1939 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.</p> <p>Ferrari was founded in 1939 as Auto Avio Costruzioni; it took its present name on June 23, 1989. Enzo Ferrari founded his first company to manage racing activities (and not to manufacture cars) on November 16, 1929 in Modena: the Scuderia Ferrari.</p>	
STABILIMENTI PLANTS	Maranello e Modena Maranello and Modena	
CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE BOARD OF DIRECTORS	<p>PRESIDENTE E AMMINISTRATORE DELEGATO PRESIDENT AND CEO Luca di Montezemolo</p> <hr/> <p>VICEPRESIDENTE VICE PRESIDENT</p> <p>Piero Ferrari</p> <hr/> <p>AMMINISTRATORI DIRECTORS</p> <p>Domenico Bordone Diego Della Valle Ferruccio Luppi Sergio Marchionne Lindsay Owen-Jones Renato Pagliaro Marco Piccinini Sergio Pininfarina Jean Todt</p>	
COMPAGINE AZIONARIA SHAREHOLDERS	<p>Fiat S.p.A. 56%</p> <p>Mediobanca 11,7%</p> <p>Piero Ferrari 10%</p> <p>Commerzbank 8,5%</p> <p>Abn Amro 7,5%</p> <p>Mubadala Develop. Comp. 5%</p> <p>Banca Popolare dell'Emilia Romagna 1,3%</p>	



La storia



La prima parte della storia dell'azienda è strettamente legata al suo fondatore, Enzo Ferrari, che ha mantenuto un peso decisivo fino alla scomparsa avvenuta nel 1988. La seconda parte, che è quella di oggi, è caratterizzata dall'impronta data da Luca di Montezemolo, arrivato in Azienda alla fine del 1991. Montezemolo, continuando il lavoro del fondatore e prendendo come base i suoi principi, quali la continua innovazione e il coraggio di affrontare le sfide anche apparentemente impossibili, ha saputo portare la Ferrari a risultati mai conseguiti prima. Enzo Ferrari nacque a Modena il 18 febbraio 1898 e morì il 14 agosto 1988, all'età di novant'anni. Nel 1929 fondò la Scuderia Ferrari, 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 alla fine del 1937 e all'inizio del 1938 Ferrari divenne Direttore dell'Alfa Corse. Nel settembre 1939 Enzo Ferrari si staccò dall'Alfa Romeo e fondò, presso la vecchia sede della Scuderia, l'Auto Avio Costruzioni Ferrari, che lavorò per la Compagnia Nazionale Aeronautica di Roma, la Piaggio e la Riv, ma la sua principale attività divenne la produzione di 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 realizzò una

vettura sportiva, una spider 8 cilindri 1500 cm³ 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. Alla fine del 1943 le officine furono trasferite da Modena a Maranello, dove continuò la produzione delle rettificatrici, nonostante il bombardamento del novembre 1944 e quello del febbraio successivo. Al termine del conflitto ebbe inizio la progettazione e la costruzione della prima vettura Ferrari, la 125 Sport, 12 cilindri, 1500 cm³ 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 ha colto sui circuiti e sulle strade di tutto il mondo oltre 5.000 affermazioni, creando la leggenda che esiste ai giorni nostri. 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. Tuttavia la Ferrari, a causa della sua specialissima attività, ha sempre mantenuto una forte autonomia operativa. Nel 1977 la Carrozzeria Scaglietti, storica officina di Modena che ha realizzato telai e scocche di vetture Sport e Granturismo Ferrari fin dagli anni '50, viene incorporata nella Ferrari. Nel 1997 Fiat cede a Ferrari il 50% di un altro storico e prestigioso marchio dell'automobilismo, la Maserati, da essa rilevata nel 1993; nel 1999 Maserati passa

interamente alla Ferrari. La storica casa modenese di vetture sportive, da sempre marchio di eccellenza e di eleganza, protagonista indiscussa della tradizione automobilistica italiana e antica rivale sulle piste della Ferrari, viene rilanciata sotto la gestione di quest'ultima: sia i modelli che gli stabilimenti vengono totalmente rinnovati. Compiuto il rilancio, il marchio del Tridente torna, da aprile 2005, sotto il diretto controllo di Fiat. A tutto il 2005 i successi più significativi ottenuti dalla Ferrari sono: 14 Campionati del Mondo Piloti di F1, 14 Campionati Mondiali Marche, 8 Campionati del Mondo Costruttori F1 e 6 Coppe Internazionali Costruttori F1, 9 successi alla 24 Ore di Le Mans, 8 alla Mille Miglia, 7 alla Targa Florio e 183 vittorie in Gran Premi F1. Il marchio che contraddistingue le vetture Ferrari ha un'origine eroica. Il pilota da caccia 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, mai abbandonato, è invece ripreso da quello nazionale italiano per le vetture da Gran Premio, stabilito dalla Federazione Internazionale dell'Automobile nei primi anni del secolo scorso.

ENZO FERRARI, IL FONDATORE/THE FOUNDER



FRANCESCO BARACCA



THE HISTORY

The early part of the company's history is inextricably linked to its founder, Enzo Ferrari, who remained a huge influence until his death in 1988. The following part of the company's history, however, bears the stamp of Luca di Montezemolo who arrived at end of 1991. Taking Enzo Ferrari's principles of innovation and courage as his starting point, Montezemolo proved himself the man to take Ferrari to previously undreamed of and apparently unattainable heights of success.

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 the Scuderia Ferrari, in viale Trento Trieste in Modena, to help his partners compete in motor racing. The Scuderia raced Alfa Romeos until 1938, the year in which Enzo Ferrari became Racing Manager of Alfa Corse. In September 1939, however, he split from Alfa Romeo and founded Auto Avio Costruzioni Ferrari, in the old Scuderia Ferrari headquarters. While the new company did some work for the Compagnia Nazionale Aeronautica di Roma, Piaggio and Riv, it mostly manufactured machine tools, specifically oleodynamic grinding machines.

In spite of agreeing to a non-competition clause which prevented him from building cars under his name for a period of four years after the split from Alfa, Ferrari soon began work on two examples of a racing car, an 8-cylinder 1500 cm³ spider known as the 815 which went on to take part in the 1940 Mille Miglia.

The outbreak of World War II brought all motor racing to a halt and in 1943 the workshops moved from Modena to Maranello, where it continued manufacturing oleodynamic grinding machines despite the fact that the premises were bombed in both November 1944 and February 1945.

At the end of the war, however, work began on designing and building the very first Ferrari, the 125 Sport, a 1500 cc 12-cylinder car which Franco Cortese debuted on the Piacenza Circuit on May 11, 1947 and two weeks later drove to victory in the Rome Grand Prix.

Since then, the Prancing Horse cars have racked up over 5,000 successes in track and road races all over the world, creating the legend that is Ferrari today.

In order to cope with growing market demand, Enzo Ferrari sold 50% of his share capital to the Fiat Group in 1969, an investment that increased to 90% in 1988. In spite of this, however, Ferrari has always remained resolutely independent, thanks to its highly specialised output.

In 1977, the Carrozzeria Scaglietti, the famous Modena coachworks which had created Ferrari's GT chassis' and bodies since the 1950s, joined Ferrari.

In 1997 Fiat gave Ferrari a 50% share in Maserati, the legendary Modena marque, which it had acquired in 1993. In 1999, Ferrari took over 100% of Maserati.

The historic Modenese sports car manufacturer, long a symbol of excellence and elegance, and one of the undisputed stars of the Italian car racing scene, was Ferrari's oldest

rival on the track. Its relaunch was carried out under Prancing Horse management, with both the Trident model range and factory complex undergoing a complete overhaul. With the relaunch complete, Maserati has returned to being under the direct control in April 2005.

By the end of 2005, Ferrari's count of championship titles reads as follows: 14 F1 Drivers' World titles, 14 F1 Constructors' World Championships, 14 Manufacturers' World titles, nine wins at the Le Mans 24 Hours, eight at the Mille Miglia, seven at the Targa Florio, and no fewer than 183 F1 Grand Prix victories.

The legendary Prancing Horse symbol used by Ferrari has heroic origins. A highly decorated Italian World War I pilot, Francesco Baracca first adopted it as a personal emblem, painting it on the fuselage of his aircraft.

At the end of the war, Baracca's parents entrusted the Prancing Horse symbol to Enzo Ferrari, who put it on a yellow shield (the colour of Modena) and used it as the symbol of his racing team.

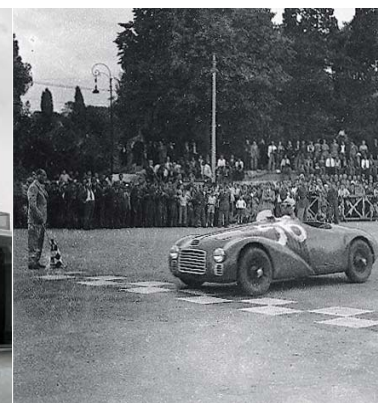
The legendary Ferrari red was initially simply the colour assigned to Italian cars competing in Grand Prix races by the International Automobile Federation in the early years of the last century.



SCUDERIA FERRARI, VIALE TRENTO E TRIESTE, MODENA



FRANCO CORTESE, ROMA, 1947

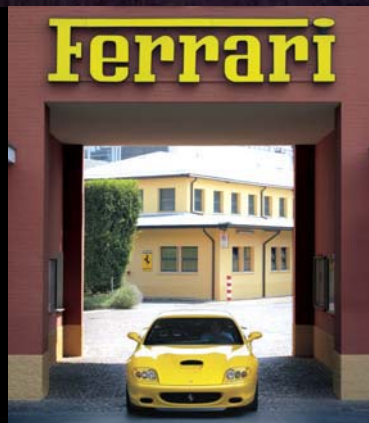




L'INGRESSO STORICO
THE HISTORIC ENTRANCE

LA NUOVA MECCANICA
NEW MECHANICAL MACHINING AREA

LOGISTICA GES
GES LOGISTIC



CENTRO SVILUPPO PRODOTTO
PRODUCT DEVELOPMENT CENTRE

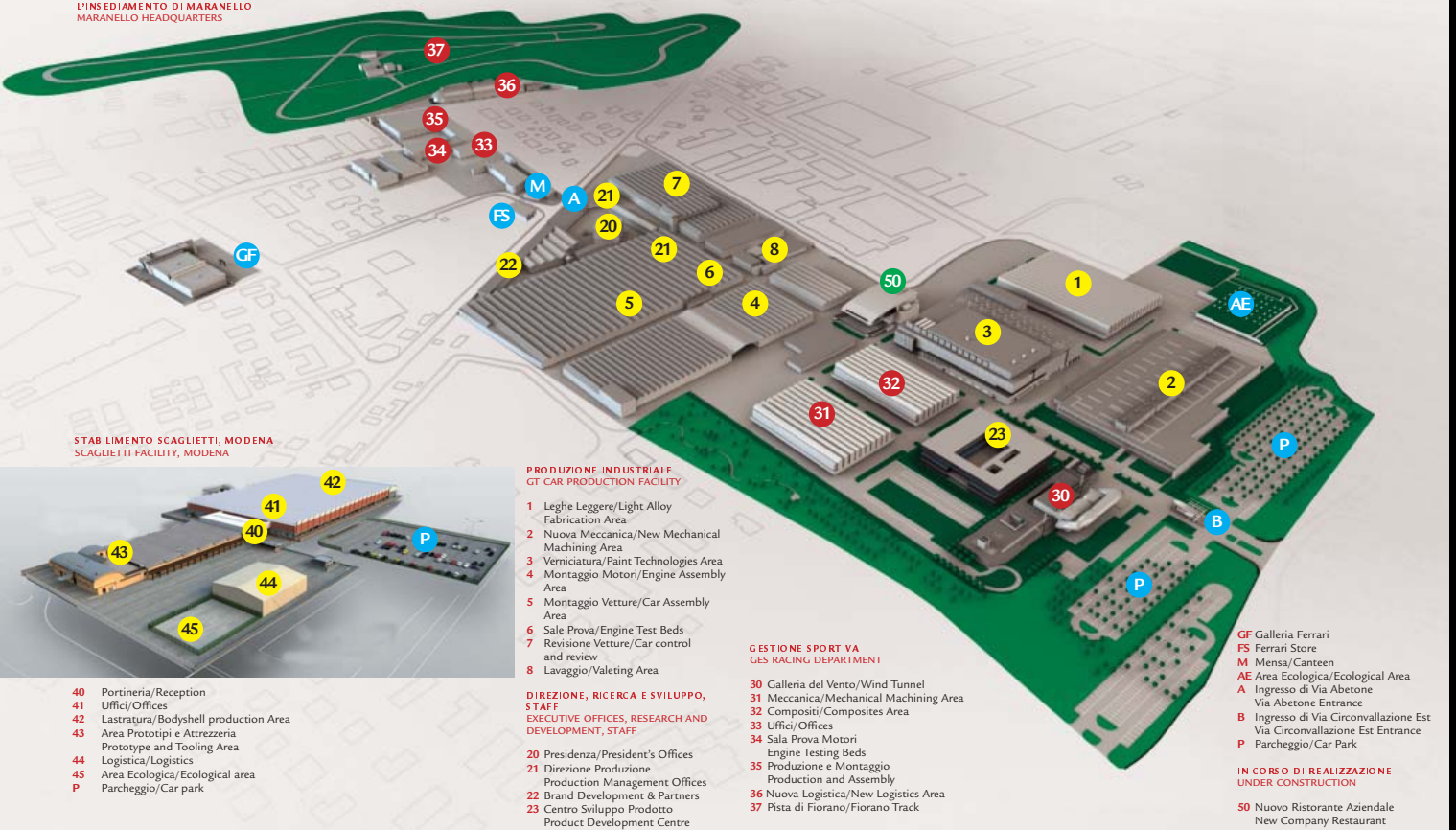


NUOVA VERNICIATURA
NEW PAINT SHOP





L'INSEDIAMENTO DI MARANELLO
MARANELLO HEADQUARTERS



Il presente

SEDE E STABILIMENTI

MARANELLO

La sede di Maranello da sempre ospita, oltre alla Presidenza e agli uffici, tutta l'attività di progettazione e di produzione delle vetture Granturismo (con la sola eccezione della lastratura dei telai e delle scocche in alluminio, che sono prodotte nello stabilimento Scaglietti di Modena che appartiene al 100% alla Ferrari).

La produzione attuale è di circa 5400 vetture l'anno su una gamma di cinque modelli, due otto cilindri (F430 e F430 Spider) e tre dodici cilindri (612 Scaglietti, Superamerica e Ferrari 599 GTB).

FORMULA UOMO: STRUTTURE PRODUTTIVE MODELLO

Il progetto per il rinnovamento del layout degli stabilimenti produttivi Ferrari, che si basa sul concetto dell'uomo visto come fulcro attorno al quale ruota la realizzazione degli edifici e la loro funzionalità, è stato battezzato Formula Uomo. Luminosità, climatizzazione, basso impatto ambientale, controllo della rumorosità, aree verdi e di ristoro, unitamente alle tecnologie più avanzate, sono le peculiarità di questa nuova realtà. L'insieme delle strutture Ferrari è concepito per rafforzare, anche architettonicamente, il rapporto tra attività e risultato.

Le opere, che hanno avuto inizio nel 1997 nello stabilimento di Maranello, interessano un'area di quasi 150 mila metri quadrati e

comprendono alcuni edifici già realizzati, come la Galleria del Vento, la Nuova Meccanica e la Nuova Logistica, il Centro Sviluppo Prodotto e la Nuova Verniciatura. A queste faranno seguito il Ristorante Aziendale e, più avanti nel tempo, il completo rifacimento dei capannoni dedicati all'assemblaggio delle vetture.

LO STABILIMENTO DI MARANELLO

Superficie complessiva	238.322 m ²
Superficie coperta	131.461 m ²
Edifici dedicati alla produzione industriale:	
■ Leghe Leggere	
■ Meccanica	
■ Verniciatura	
■ Montaggio Motori	
■ Montaggio Vetture	
■ Sale Prova	

MODENA/CARROZZERIA SCAGLIETTI

Il secondo stabilimento produttivo della Ferrari, dove vengono create le scocche ed i telai in alluminio delle vetture, è la Carrozzeria Scaglietti di Modena. Storica officina fondata da Sergio Scaglietti nel 1951, la Carrozzeria Scaglietti ha realizzato alcune delle più importanti vetture Granturismo e Sport della Ferrari, come la 500 Mondial, la 750 Monza e le berlinette 250 GT. Dal 1977 lo stabilimento Scaglietti è diventato parte integrante della Ferrari e ospita due linee produttive per 8 e 12 cilindri, dove vengono effettuate lastratura,

ferratura e revisione delle superfici delle vetture Granturismo. Gli edifici sono due: uno dedicato alla produzione delle scocche in alluminio 612 Scaglietti e F430 e l'altro dedicato alla produzione dei prototipi e delle serie speciali.

LO STABILIMENTO DI MODENA (CARROZZERIA SCAGLIETTI)

Superficie complessiva	31.309 m ²
Superficie coperta	15.467 m ²
Edifici dedicati alla produzione industriale:	
■ Scocche in alluminio	612 Scaglietti e F430
■ Prototipi e serie speciali	

LA GESTIONE SPORTIVA

Nel 1982, accanto alla pista di Fiorano, è stato costruito un impianto dedicato esclusivamente alla gestione dell'attività sportiva alla realizzazione delle monoposto di Formula 1 che fino all'81 erano costruite nello stabilimento di Maranello. La Gestione Sportiva, nota come GeS, ha come responsabile Jean Todt, Direttore Generale dell'Azienda, a cui fa capo sia l'attività di Formula 1 e sportiva, sia quella industriale e commerciale.

La GeS impiega oltre 700 dipendenti, che si dividono tra la zona dell'assemblaggio delle monoposto e la produzione dei componenti. Questa ha luogo attraverso i reparti Compositi, Fonderia e Meccanica GeS.

CARROZZERIA SCAGLIETTI



FORMULA UOMO: STRUTTURE PRODUTTIVE MODELLO/A MODEL WORKING ENVIRONMENT



THE PRESENT



HEADQUARTERS AND COMPLEX

MARANELLO

The Maranello complex houses not only the President and other executive offices, but also all of the GT and Formula 1 design and production areas (apart from the chassis and bodywork areas which are to be found at the Carozzeria Scaglietti in Modena which belongs to Ferrari). About 5,400 cars are built there each year from a range of five models, two of which are eight-cylinders (the F430 and the F430 Spider) and three 12-cylinders (the 612 Scaglietti, the Superamerica and the Ferrari 599 GTB).

FORMULA UOMO: A MODEL WORKING ENVIRONMENT

The philosophy behind the creation of Ferrari's newly renovated production areas meant that the buildings and their functions were designed with the needs of the employees in mind. This philosophy became known as Formula Uomo.

In fact, the newly renovated Ferrari complex now combines carefully designed lighting systems, green and restaurant areas, climate control, noise damping, and special measures aimed at reducing environmental impact, with advanced technologies. The Ferrari complex was specifically designed to architecturally reinforce the synergic relationship between work and results. Renovation work began in Maranello in 1997 and involves an area of almost 150,000 square metres. Some parts, such as the Wind Tunnel, the Nuova Meccanica (New Mechanical Machining Area), the Nuova Logistica (New Logistics Area), the Centro Sviluppo Prodotto (Product Development Centre, opened in 2004) and the Nuova Verniciatura

(New Paint Technologies Area, opened in 2004) have already been completed.

These will be followed by the Company Restaurant and, at a later date, a complete renovation of the car assembly buildings.

THE MARANELLO FACTORY

Total surface area	238,322 m ²
Covered surface area	131,461 m ²
Buildings devoted to industrial production:	
■ Light Alloy Fabricating Area	
■ Mechanical Machining Area	
■ Paint Technologies Area	
■ Engine Assembly	
■ Car Assembly	
■ Test Benches	

MODENA/CARROZZERIA SCAGLIETTI

Ferrari's second production complex, at which its car bodies and chassis' - are manufactured, is the Carrozzeria Scaglietti in Modena. Some of the greatest ever Ferrari Grand Tourers and Sports cars, including the 500 Mondial, the 750 Monza and the 250 GT berlinettas, have emerged from this historic coachworks founded by Sergio Scaglietti in 1951.

The Carrozzeria was taken over completely by Ferrari in 1977, and has two production lines for eight and 12-cylinder cars. It is here that GT bodyshell production, door and boot fitting, and surface controls all take place. There are two separate buildings at the Carrozzeria: one devoted to manufacturing the aluminium 612 Scaglietti and F430 bodies and the other for prototype and special series construction.



THE MODENA FACTORY (CARROZZERIA SCAGLIETTI)

Total surface area	31,309 m ²
Covered surface area	15,647 m ²
Buildings devoted to industrial production:	
■ 612 Scaglietti and F430 aluminium bodies	
■ Prototypes and special series	

GES: THE RACING DIVISION

A facility devoted exclusively to managing Ferrari's racing activities and creating its F1 single-seaters was built alongside the Fiorano circuit in 1982. Previously, the single-seaters had been built in the Maranello factory. The Racing Division, known in-house as the Gestione Sportiva (GeS), is headed by Ferrari General Manager Jean Todt. Mr Todt is responsible for all Formula 1, sports car racing, production and commercial activities. Over 700 people are employed in this department,

MICHAEL SCHUMACHER, GRAN PREMIO D'UNGERIA/HUNGARIAN GP 2005



IL PRESENTE

**LA GALLERIA DEL VENTO,
UN GIOIELLO DI TECNOLOGIA**

La Galleria del Vento F1 è stata progettata da Renzo Piano, uno dei maestri dell'architettura mondiale. L'opera, ultimata nel 1997, consente la simulazione delle situazioni reali che le vetture di Formula 1 incontrano in pista. L'impianto, dotato di un tappeto mobile metallico e di un ventilatore di 2200 kW di potenza e oltre 5 metri di diametro, è in grado di generare un flusso d'aria di alta qualità, in termini di turbolenza, angolarità e uniformità. È inoltre dotato dei più moderni sistemi di acquisizione dati e dei più avanzati sistemi di rilevazione delle forze e delle pressioni. Il modello in scala può simulare ogni tipo di assetto e movimento (rollio, imbardata, beccheggio, sterzata) per mezzo di un complesso meccanismo, monitorato da oltre 300 sensori. Le necessità di avanzamento tecnico e di prestazioni aerodinamiche sempre più pressanti fanno sì che la galleria, costantemente aggiornata, venga utilizzata in modo continuo e permanente per lo sviluppo della vettura di Formula 1.

LA PISTA DI FIORANO

È stata realizzata nel 1972 in un'area adiacente allo stabilimento. Il tracciato originale, tuttora percorribile, misura 2.948,5 metri, mentre nel 1996 è stata introdotta una variante per renderlo più veloce ed adatto alle moderne monoposto, che ha allungato di 27,91 metri la lunghezza totale portandola a 2.976,41 metri.

Dotata di circuito televisivo interno, cronometraggio e telemetria, nel corso del biennio 2001-2002, la pista si è arricchita di un nuovo impianto di irrigazione unico al mondo, in grado di bagnare completamente tutto il tracciato pochi minuti e di recuperare buona parte dell'acqua immessa sull'asfalto. Anche l'asfalto è stato recentemente rifatto con il Cariphalite Grand Prix Bitumen della Shell, che garantisce il massimo grip e ottime capacità drenaggio. Fra le novità anche una palestra a disposizione del team Formula 1, una tribuna da 80 posti e la nuova chiusura del box, per garantire, in tutte le stagioni, le migliori condizioni di lavoro durante i test. La pista viene utilizzata per le prove e il collaudo delle vetture F1 e GT. Attiguo alla pista, nel 2002 è stato realizzato un avveniristico edificio che ospita gli uffici e i magazzini della Logistica GES, dove viene effettuata la gestione e movimentazione delle auto di Formula 1, dei ricambi e dei relativi camion attrezzati. È anche disponibile una sala convention attrezzata per riunioni e incontri con sponsor e partner.

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 a essere prescelto da

numerosi costruttori come sede ideale per i test di sviluppo. Il tracciato misura 5.245 metri. Sia la pista di Fiorano sia quella del Mugello appartengono interamente a Ferrari.

LA GALLERIA FERRARI

Sono oltre 180 mila i visitatori ospitati nel 2005 dalla Galleria Ferrari di Maranello. Inaugurata nel 1990, la Galleria offre un percorso ideale attraverso la storia dell'Azienda e permette di ammirare alcuni fra gli esemplari più interessanti di vetture del Cavallino Rampante. La Galleria presenta, inoltre, un percorso nel mondo della Formula 1, in cui l'atmosfera delle competizioni viene proposta attraverso la ricostruzione di un box con relative attrezzature, dalla pit lane al muretto col sistema di monitor. In questo contesto sono esposte le monoposto che hanno vinto gli ultimi sei titoli mondiali costruttori e cinque titoli piloti consecutivi, oltre a ben 18 motori di Formula 1, con sei, dodici e dieci cilindri, dal 1981 a oggi. La Galleria dedica stabilmente un piano all'innovazione tecnologica, dove è tangibile il trasferimento tecnico dalle vetture da competizione alle Granturismo in tutto l'arco di attività della Marca. Ad ottobre 2004 è stata inaugurata una nuova ala della Galleria che ha arricchito ulteriormente la già ampia area espositiva, portando la superficie a 2500 metri quadri. La nuova struttura, su due piani, ospita anche lo shop e la caffetteria.

GALLERIA DEL VENTO/WIND TUNNEL



PISTA DI FIORANO/THE FIORANO TRACK



THE PRESENT

working on either single-seater assembly or component manufacturing in the Composites Division, the Foundry, and the GeS Mechanical Machining Division.

THE WIND TUNNEL: A TECHNOLOGICAL GEM

Ferrari's F1 Wind Tunnel was designed by Renzo Piano, one of the world's leading architects. Completed in 1997, it is used to simulate the real-life situations which the F1 cars may encounter on the track. It is equipped with a metal rolling road and a five-metre wide 2,200 kW wind machine capable of generating very high quality air flows in terms of turbulence, angularity and uniformity. The Wind Tunnel also boasts one of the most modern data acquisition systems in the world as well as highly advanced force and pressure monitoring systems. A scale model can be used to simulate any kind of set-up or movement (rolling, yaw, pitching, oversteer) using a complex mechanism, monitored by over 300 sensors. Ever-mounting pressure for faster technological progress and improved aerodynamic performance means that the Tunnel, which itself is constantly being upgraded, is constantly used by the F1 car development team.

THE FIORANO TRACK

The Fiorano track was built near the factory in 1972. The original circuit, which can still be used, was 2,948.5 metres long. In 1996, a new bend was added to make it faster and more suitable for modern single seaters. This new bend lengthened the track by a further 27.91 metres to 2,976.41 metres. Already equipped with closed circuit TV,

timekeeping and telemetry facilities, the circuit was also given a new irrigation system in 2001-2002. The system is unique in the world and can wet the entire track in just a few minutes as well as retrieving most of the water used on the asphalt too. The asphalt itself was also replaced recently with Shell's Cariphalite Grand Prix Bitumen which guarantees maximum grip and excellent drainage. Other new features include a special gym for the Formula 1 team, an 80-seat stand and an all weather pit garage that guarantees optimal working conditions during testing right throughout the year. The track is used for testing both the F1 and GT cars. In 2002, a further futuristic looking building housing the GES Logistics offices and warehouses was added. It is from here that the Formula 1 cars, spares and the specially kitted-out articulated trucks are controlled and sent out around the world. There is also a special convention room equipped for meetings with our sponsors and partners.

THE MUGELLO CIRCUIT

In 1988, Ferrari bought out the International Mugello Circuit, near Florence, and renovated its buildings, track and other testing and racing facilities. The result is that Mugello is now one of the best circuits in the world and hosts leading car and motorbike races as well as being a favourite with many constructors for their development tests. The circuit is 5,245 metres long. Both the Fiorano and Mugello circuits are fully owned by Ferrari.



THE GALLERIA FERRARI

Over 180,000 people visited the Galleria Ferrari in Maranello in 2005 alone. Opened in 1990, the Galleria offers a breathtaking journey through the company's history as well as giving visitors the chance to admire some of the rarest Prancing Horse cars still in existence. The Galleria also has a Formula 1 section in which the atmosphere of the track is beautifully reproduced, courtesy of a reconstruction of the pit lane using original equipment and pit walls complete with monitoring system. Needless to say, the Galleria also features the single-seaters that have won Ferrari six consecutive Constructors' and five consecutive Drivers' World titles as well as a completely unique display of 18 Formula 1 cars (6-, 10- and 12-cylinders) built between 1981 and the present. The Galleria also has one floor devoted entirely to technological innovation. This really brings home the extent of the technological crossover from the single-seaters to the GT cars in every area. In October 2004, a new wing was opened, further increasing its already impressive exhibition space, to a total of 2,500 square metres. The new two-storey structure also includes a shop and café.



AUTODROMO DEL MUGELLO
THE MUGELLO CIRCUIT



GALLERIA FERRARI



IL PRESENTE

DIREZIONE BRAND DEVELOPMENT & PARTNERS

La Direzione Brand Development & Partners è stata creata nel maggio 2004 con il compito di garantire la gestione degli sponsor Ferrari e lo sviluppo del licensing e del merchandising Ferrari. In particolare la Direzione rafforza le attività di tutela e di cessione dei diritti allo sfruttamento del marchio Ferrari. Sviluppa inoltre una linea di prodotti diretti acquistabili nei punti vendita ad insegna e prodotti esclusivi di fattura artigianale riservati ai proprietari Ferrari, distribuendoli sia on-line attraverso il sito www.owners.ferrari.com sia attraverso la rete dei concessionari ufficiali. I principali licenziatari Ferrari sono: Mattel (modellini e giocattoli), Microsoft e Sega (videogames) Electronic Arts (videogames), Puma (abbigliamento), Colnago (biciclette), Tod's (calzature e abbigliamento), Montegrappa (penne stilografiche), Panerai (orologi), Lego (costruzioni per bambini), Oregon Scientific (elettronica di consumo), Guillemot (accessori per videogames), Acer (computer portatili), Nici (peluche), Smoby (educational games) Marcolin (occhiali), Nikko (radiocomandi), Vodafone (telefonia).

PROGETTO RETAILT

Per il progetto retail, nel 2002 è stato realizzato a Maranello il Ferrari Store, il primo punto vendita ufficiale Ferrari, situato proprio davanti all'ingresso storico dell'Azienda. Oltre a Maranello, dove è presente anche un secondo shop presso la Galleria, i punti

vendita Ferrari sono a Roma, Milano centro, aeroporto di Bologna, due presso l'aeroporto di Malpensa, Shanghai, Hangzhou e Las Vegas. Nuove aperture sono previste in Estremo Oriente, in Europa e negli Stati Uniti. I prodotti, sviluppati dalla Direzione Brand Development & Partners, vengono venduti, oltre che nei negozi ad insegna Ferrari, anche sui siti www.ferrariworld.com e www.ferraristore.com.

I SERVIZI PER IL PERSONALE

Il concetto di "Formula Uomo" si estende anche ai servizi per il personale Ferrari.

1. *Formula Benessere* è un programma medico sportivo, che si articola in tre fasi: un check-up medico annuale, effettuato da medici del Coni, un programma di allenamento personalizzato sotto la supervisione di un personal trainer e l'iscrizione gratuita presso i centri fitness convenzionati con l'Azienda. Il programma con il nome di *Formula Benessere Junior* è stato esteso anche ai figli dei dipendenti con un'età compresa tra i 6 e 15 anni, con l'obiettivo di avviare i bambini e i ragazzi ad una sana e positiva attività sportiva. Nel 2004, è stato inoltre avviato, un percorso dedicato esclusivamente alle donne che lavorano in Ferrari con un'iniziativa di informazione medica preventiva e di attività diagnostica a loro dedicata.

2. Il *Learning Point*, è un centro multimediale didattico per la formazione professionale e personale dei dipendenti Ferrari, con 16 differenti postazioni

informatiche e una sala conferenze per lezioni di gruppo. L'attività didattica prevede corsi di lingua, di informatica e di tematiche manageriali. Il successo dell'iniziativa ha portato alla creazione del programma *learning@home*, attraverso il quale è possibile seguire i corsi di formazione su Internet direttamente da casa propria.

3. Dal 2004 Ferrari ha attivato una serie di *servizi on-line* per i dipendenti. Attraverso il sito Intranet è possibile infatti dare disposizioni alla banca, prenotare il take-away al ristorante o viaggi presso un'agenzia specializzata.

4. *Ferrari Card* è una tessera riservata ai dipendenti Ferrari, che consente di ottenere sconti e agevolazioni in oltre 60 negozi ed esercizi commerciali convenzionati.

I MERCATI DELLA FERRARI

La Ferrari opera in 52 mercati ed esporta quasi il 90 per cento delle vetture prodotte. Ha filiali dirette in Nord America, Germania, Svizzera, Gran Bretagna e Francia, con la responsabilità di Spagna, Portogallo, Belgio, Olanda e Lussemburgo, mentre negli altri paesi si avvale di oltre 200 tra importatori e dealer.

I principali mercati per la Ferrari sono: Usa, Germania, Gran Bretagna, Italia, Giappone, Svizzera e Francia. Nel 2004 Ferrari è entrata in numerosi nuovi mercati: Cina, (con maggioranza assoluta) Russia, Ungheria e Slovenia.

L'insieme dell'attività progettuale, produttiva e commerciale prende il nome di Gestione Granturismo, il cui responsabile, in qualità di Vice

FERRARI STORE, LAS VEGAS/MILANO



THE PRESENT

BRAND DEVELOPMENT & PARTNERS DIVISION

Ferrari's Brand Development & Partners division was created in May 2004 to manage Ferrari's relations with its sponsors, and the development of its licensing and merchandising. Brand Development & Partners is specifically involved in protecting the Ferrari brand and in issuing licences for its use. It also works on the range of products which can be purchased directly from Ferrari's retail outlets. It has also developed the range of high quality handcrafted products reserved for Ferrari owners available from the www.owners.ferrari.com site as well as from the official dealers network.

The main Ferrari licensees are: Mattel (model cars and toys), Microsoft and Sega (videogames), Puma (clothing), Colnago (bicycles), Tod's (footwear and clothing), Montegrappa (fine writing instruments), Panerai (watches), Lego (children's building sets), Oregon Scientific (consumer electronics), Guillemot (videogames accessories), Acer (portable computers), Olympus (digital cameras), Nici (soft toys), Smoby (educational games), Marcolin (eyewear), Nikko (remote-controlled cars), Vodafone (cell phones).



CITY BIKE COLNAGO

OUR RETAIL PROJECT

The very first official Ferrari retail outlet, the Ferrari Store, situated just in front of the historic factory gate, opened in 2002 as part of the marque's retail project. There is also a second retail outlet in Maranello at the Galleria Ferrari. Others are located in Rome, Milan, Bologna airport, two at Milan Malpensa airport, Shanghai,

Hangzhou and Las Vegas. 2005 will see the opening of new shops in Far East, Europe and USA. 2004 also brought the opening of the first Ferrari Corner at Rinascente Duomo, Milan's classic quality department store. The products developed by Brand Development & Partners are also available online from www.ferrariworld.com and www.ferraristore.com.

FERRARI'S STAFF SERVICES

The Formula Uomo concept also includes a range of services for Ferrari's staff.

1. *Formula Benessere* is a medical and fitness programme divided into three areas: an annual medical check-up carried out by Italian National Olympic Committee (CONI) doctors, individually tailored fitness programmes devised and supervised by personal trainers, and free membership of certain Ferrari-approved gyms. In 2003, the Formula Benessere was extended to include employees' six to 15 year old children. Formula Benessere Junior aims to give young people a positive attitude to sports and fitness. In 2004, a special programme specifically for Ferrari's female employees was also launched. It not only provides preventative medicine education but also offers specific tests to help our lady employees stay fit, healthy and happy.

2. The *Learning Point* is a multimedia teaching centre that provides professional and personal development courses for Ferrari employees. It includes 16 computer points linked to a database and a conference room for group lessons. The courses cover everything from languages to computers and

management skills. The Learning Point has proved such a success that it has led to the creation of *learning@home*, a programme that allows employees to follow online courses from the comfort of their own homes.

3. In 2004 Ferrari also introduced a series of *on-line* services for its employees. They can now make bank lodgements, book takeaway food and make travel arrangements, all from the company Intranet site.

4. *Ferrari Card* gives Ferrari employees special discounts and concessions in over 60 shops and businesses of various kinds.

FERRARI'S MARKETS

Ferrari is now present on 52 markets worldwide and exports almost 90% of the cars it builds. It has direct branches in the United States, Germany, Switzerland, United Kingdom and France, with responsibility for Spain, Portugal, Belgium, Holland and Luxembourg as well as over 200 dealers and importers in other countries. Ferrari's main markets are: the US, Germany, UK, Italy, Japan Switzerland and France. Ferrari launched on several new markets in 2004: China (with the majority share in a joint venture), Russia, Hungary and Slovenia. The GT Division is responsible for the design, production and sales of road cars. It is headed by Vice General Manager Amedeo Felisa.

MODELLINO FERRARI 500 F2 1953
FERRARI 500 F2 1953 MODEL



FORMULA BENESSERE



LEARNING POINT



IL PRESENTE

Direttore Generale, è l'ingegner Amedeo Felisa.

LE FILIALI

Queste nel dettaglio le filiali Ferrari nel mondo:

- Ferrari North America
- Ferrari Deutschland
- Ferrari Suisse
- Ferrari West Europe
- Ferrari UK
- Ferrari Maserati Cars International Trading (Cina)

I SERVIZI PER I CLIENTI**IL PROGRAMMA DI PERSONALIZZAZIONE**

Dal 1997 la Ferrari offre ai suoi clienti la possibilità di personalizzare la proprie vetture fino a trasformarle in pezzi unici. Il nome della Carrozzeria Scaglietti, legato alle migliori realizzazioni artigianali di 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 innumerevoli le opzioni offerte dal programma che, grazie all'opera di un team di specialisti e il supporto della Pininfarina, permette di soddisfare ogni più piccola esigenza specifica del cliente. Questa opportunità è molto apprezzata dai clienti, infatti quasi il 100% delle vetture ordinate prevede almeno un elemento di personalizzazione.

FERRARI OWNERS' CLUB

Nati per raccogliere i possessori di Ferrari e per organizzare attività ufficiali sotto il segno del

Cavallino, gli Owners' Club sono oggi in totale 30 in rappresentanza dei cinque continenti. I soci sono in totale oltre 14.000, suddivisi in club che dal 2003 vengono coordinati centralmente dalla Direzione Commerciale e Marketing. Alcuni di questi Club – Nord America, Francia, Sud Africa, Gran Bretagna, Belgio, Australia, Svizzera e Svezia – vantano una storia ultratrentennale, condividendo con i Club più giovani lo stesso entusiasmo e passione per la Marca. Tre le novità del 2005: i Club di Norvegia, Messico e Grecia.

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 i corsi di guida "Pilota Ferrari". I clienti che prendono parte ai corsi si esercitano 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 2004 sono già oltre 3.600 i clienti, provenienti da tutto il mondo, che hanno saputo guadagnarsi il diploma di "Pilota Ferrari". Nel 2006 sono in programma 8 Corsi Base, 4 Corsi Avanzati, 2 Corsi Evoluzione e 2 Corsi Challenge, tutti sulla pista di Fiorano. Gli allievi si cimentano al volante delle F430, 360 Challenge e F430 Challenge.

FERRARI CLASSICHE

Grazie ad un archivio nel quale sono stati raccolti tutti i dati possibili, un'apposita commissione di esperti è in grado di valutare le

caratteristiche tecniche di ogni vettura storica, le sue origini, gli eventuali passaggi di proprietà e la sua conformità. In questo modo si rende disponibile una garanzia ufficiale, con il rilascio di una certificazione di autenticità dell'auto, a tutela del patrimonio dei proprietari. La sezione Classiche offre un centro assistenza ed un magazzino ricambi, con la possibilità di produrre anche parti specifiche, partendo dai disegni del progetto.

I FORNITORI

È l'eccellenza assoluta lo standard di selezione che Ferrari adotta per scegliere i propri fornitori e partner tecnici. Alla ricerca costante dei migliori risultati, Ferrari ha sviluppato con le società fornitrici un rapporto di stretta sinergia. Oggi, la Ferrari si pone come *best in class* nello sviluppare una serie di iniziative volte a riconoscere l'importante ruolo di chi collabora al raggiungimento di qualità e prestazioni che da sempre la contraddistinguono.

PODIO FERRARI

Podio Ferrari è l'evento dedicato ai fornitori Ferrari, nel quale vengono assegnati dei riconoscimenti alle società fornitrici che si sono distinte per eccellenza e capacità d'innovazione. Dalla prima edizione, nel 2001, sono state premiate Bridgestone, per due anni, Bosch e Lear ("Premio del Presidente"), per la capacità di innovazione Brembo, BBS, SKF e Shell ("Ferrari Innovation Award") per lo sviluppo di nuovi prodotti ("Ferrari Technology Award") TRW, CRF, Rieter e Delphi, nonché Dürr per la



ISTANBUL, FERRARI SHOWROOM

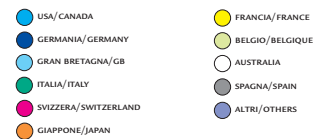
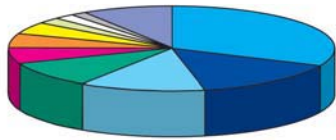


CARROZZERIA SCAGLIETTI PERSONALISATION PROGRAMME



THE PRESENT

I MERCATI DELLA FERRARI
FERRARI'S MARKET



THE BRANCHES

Ferrari's worldwide branches are:

- Ferrari North America
- Ferrari Deutschland
- Ferrari Suisse
- Ferrari West Europe
- Ferrari UK
- Ferrari Maserati Cars International Trading (China)

CLIENT SERVICES

THE PERSONALISATION PROGRAMME

Since 1997, Ferrari has offered its clients the opportunity to personalise their cars to the point that each one is completely unique. Carrozzeria Scaglietti, which has been closely linked to the very best of Ferrari's output since the 1960s, has lent its name to a programme that allows owners to order their car with a range of exclusive technical and aesthetic features. In fact, the programme offers a practically endless range of options which, thanks to the work of a team of specialists and the support of Pininfarina, will satisfy even the client's smallest request. This service has found great favour with our clients and around 100% of the cars ordered now boast at least one personalised feature.

FERRARI OWNERS' CLUB

Created exclusively to bring Ferrari owners together and to organise official activities for them under the insignia of the Prancing Horse, there is now a total of 30 Owners' Clubs, spread over five continents, with over 14,000 members in all. The Clubs are now coordinated centrally by Ferrari's Sales and Marketing Division. Some of the

Clubs, such as the North American, French, South African, Belgian, British, Australian, Swiss and Swedish ones, have been up and running for over 30 years. They are now being joined each year by new Clubs whose members share the same boundless enthusiasm and passion for the Prancing Horse. Clubs opened in Norway, Mexico and Greece in 2005.

FERRARI DRIVING COURSES

To give clients the opportunity to make the very most of their Prancing Horse GTs, Ferrari has been running its "Pilota Ferrari" driving courses on its circuits at Mugello and Fiorano since 1993. The clients who take part in the courses not only get to enjoy the sporty characteristics of the cars in extreme situations on the track, but also learn how to react safely in unforeseen situations on the roads. By the end of 2003, over 3,600 clients from all over the world had earned themselves the Pilota Ferrari (Ferrari Driver's) diploma. Eight Basic Courses as well as four Advanced, two Evolution and two Challenge Courses at Fiorano are planned for 2006. All will be held at Fiorano. The participants will be driving F430s, 360 Challenges and F430 Challenge.

FERRARI CLASSICHE

Thanks to Ferrari's vast archive containing a detailed amount of information, a special panel of experts can now evaluate the technical characteristics of any of the marque's historic cars, its origins, changes of ownership and the conformity of its every last component. This means that owners have an absolute guarantee of

authenticity. This is achieved thanks to a certificate of authenticity, issued by Ferrari Classiche, which will also help collectors safeguard their investment. The Classic section also offers an assistance centre and a spare parts facility, which can manufacture specific parts from the original product designs.

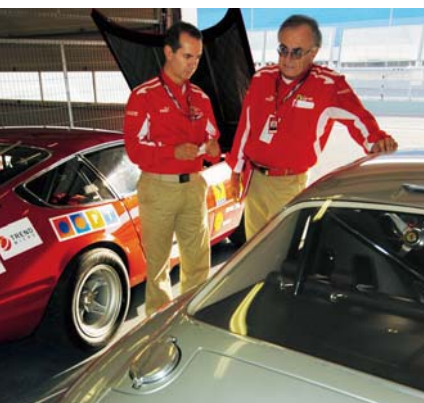
SUPPLIERS

There is just one criterion when it comes to the selection of Ferrari's technical partners and suppliers: absolute excellence. Developing a strong synergy with its suppliers is the only way for Ferrari to ensure that its success will continue year in year out. Today Ferrari is leader in developing initiatives for its partners and suppliers, to recognise their contribution in reaching quality and performance.

PODIO FERRARI

Podio Ferrari is an annual event devoted to the Ferrari's suppliers during which awards are presented to the companies which have shown particular excellence or innovative flair. Since it was first held in 2001, Bridgestone, Bosch and Lear have been honoured with the President's Award for their excellent results (Bridgestone took the Award twice, in fact), while Brembo, BBS, SKF and Shell have received the Ferrari Innovation Award for new product development. TRW, CRF, Rieter, Delphi, Saint-Gobin Sekurit and Dürr have all been presented with the Ferrari Technology Award for developing special products. Alcoa was honoured for its long-term partnership in the production of Ferrari's aluminium chassis'. In 2005, Veca won the Italian

FERRARI CLASSICHE



PILOTA FERRARI



IL PRESENTE

realizzazione di un progetto speciale ("Premio Speciale del Presidente") e Alcoa per la consolidata partnership sui telai in alluminio ("Premio Speciale del Presidente"). Nel 2005 Veca ha ricevuto il riconoscimento per l'eccellenza dei suoi componenti meccanici ad altissima precisione destinati alle monoposto F1 ("Eccellenza italiana").

PARTNER

(WWW.PARTNER.FERRARI.IT) Ferrari ha creato Partner, il Portale Fornitori Ferrari, per rispondere alle esigenze di rapidità, trasparenza e flessibilità nei confronti dei propri fornitori al fine di incrementare la cooperazione e l'integrazione. Grazie al Portale, il fornitore ha la possibilità di conoscere la situazione globale della propria fornitura, avendo accesso istantaneo a informazioni circa ordini e contratti nuovi e in essere, piani di consegna e indicatori di qualità della fornitura. È poi possibile per l'utente-fornitore scambiare documentazione tecnica con la garanzia di elevati standard di sicurezza, consultare documenti legali e procedurali, nonché ricevere comunicazioni ufficiali secondo una formulazione standard. La fine del 2005 vede la nascita della Ferrari Partners' Community, che prende corpo dalla volontà Ferrari di costruire con i propri fornitori un rapporto di partnership a lungo termine. Il completo rinnovamento grafico del portale Partner e l'accesso ad una serie di servizi esclusivi, non usuali nel mondo della fornitura, ma tipici della realtà Ferrari, sono chiari segnali di questo nuovo corso. La Ferrari si dedica costantemente all'evoluzione di Partner per

migliorare l'efficienza dei processi condivisi, a tutto vantaggio di una partnership da sempre strategica.

I SITI INTERNET

OWNERS' SITE

(WWW.OWNERS.FERRARI.COM)

Il Ferrari Owners' Site è il sito nato nel 2001, per rispondere in modo semplice ed immediato alle richieste di informazioni e di nuovi servizi da parte dei clienti della Casa del Cavallino. L'accesso è riservato esclusivamente ai proprietari di vetture Ferrari e, dopo quattro anni di attività, il sito grazie ai più di 23.000 suoi iscritti è divenuto una vera e propria community. All'interno del Ferrari Owners' Site gli utenti possono trovare tutte le informazioni tecniche sulle vetture, leggere articoli storici sul mondo del Cavallino, rimanere costantemente aggiornati sulle ultime novità e soprattutto ricevere in anteprima mondiale le immagini dei nuovi modelli Ferrari. Solo tramite questo sito i clienti possono prenotare la propria partecipazione agli eventi a loro dedicati quali Ferrari Academy e Factory Tour, possono accedere agli esclusivi servizi Ferrari F1 Club ed acquistare i prodotti della serie Limited Edition, ideati e realizzati solo per loro. Una sezione del sito è, inoltre, interamente dedicata al mondo delle corse, dal Campionato di F1 alle serie Challenge fino ad arrivare alle competizioni del FIA GT per vivere l'emozione della pista sempre in prima fila.

FERRARIWORLD

(WWW.FERRARIWORLD.COM)

50.000 navigatori Internet consultano quotidianamente

FerrariWorld.com, aggiornato in tempo reale per coprire con tempestività tutti gli avvenimenti legati al Cavallino Rampante. Dalle attività sportive alle presentazioni delle vetture stradali ai grandi eventi aziendali, visitando la sezione News, tifosi e appassionati hanno la garanzia di essere sempre in contatto con il mondo Ferrari. Per chi cerca l'approfondimento sono invece a disposizione le sezioni Corporate, Cars e Racing, che offrono informazioni su passato, presente e futuro dell'Azienda. Dalle pagine di FerrariWorld è possibile registrarsi a "You&Ferrari" la comunità virtuale dei tifosi e appassionati Ferrari, nella gli iscritti hanno accesso a servizi dedicati, come la possibilità di scaricare immagini in alta risoluzione, screensaver e wallpaper ufficiali, accedere ad applicazioni interattive e video esclusivi. Grazie alla Newsletter periodica i membri della Community sono sempre aggiornati sulle novità del sito e sugli ambiziosi You&Ferrari Official Events che includono la partecipazione alle giornate di test in pista della Scuderia.

IL SITO MEDIA

(WWW.MEDIA.FERRARI.COM)

È il sito di informazione dedicato ai giornalisti, che raccoglie tutti i comunicati stampa emessi dalla Ferrari, corredati da un database di immagini degli eventi istituzionali, sportivi e delle vetture, sia stradali che racing. Inoltre, sul sito sono disponibili in formato elettronico le principali pubblicazioni realizzate per i media. Il sito è accessibile con username e password, soltanto ai giornalisti che si sono preventivamente accreditati.

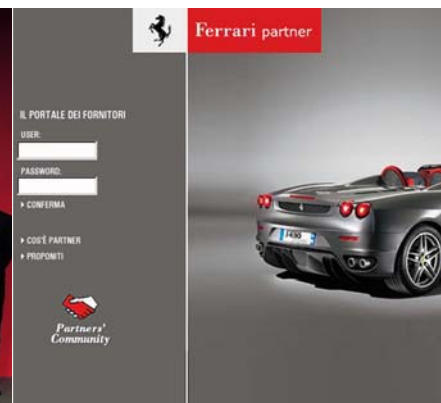


THE PODIO FERRARI AWARD

PODIO FERRARI, MARANELLO, 22nd JUNE 2005



WWW.PARTNER.FERRARI.IT



THE PRESENT

Excellence Award for its high precision mechanical components which are used in the F1 single-seater.

PARTNER
(WWW.PARTNER.FERRARI.IT)

Ferrari created its supplier portal, Partner (www.partner.ferrari.it), to meet the need for speed, transparency and flexibility with regard to its partners, thereby improving cooperation and integration. The Portal allows Ferrari suppliers to check the overall status of their orders thanks to instantaneous access to new orders and contract information, as well as delivery schedules and supply quality assessments. User-suppliers can also exchange technical documentation through the Portal as it is a highly secure environment. They may also consult legal and procedural documents and receive standard official communications. The Ferrari Partners' Community was launched in late 2005 to further Ferrari's desire to build strong long-term relationships with its partners. Two clear signs of this new approach are the facts that the full facelift given to the Portal and the range of exclusive new services available to its users which although far from standard fare for suppliers, are typical of the Ferrari philosophy. Ferrari remains completely committed to constantly upgrading the Partner Portal to improve the shared processes hosted by it, all to the advantage of strategic partnership at its best.



WWW.FERRARISTORE.COM



WWW.MEDIA.FERRARI.COM

OUR INTERNET SITES

OWNERS' SITE
(WWW.OWNERS.FERRARI.COM)

The Ferrari Owners' Site was launched in 2001 to provide instant, easy to access information and services to the Prancing Horse's clients. The Site is reserved exclusively for Ferrari owners only. Over last four years, however, 23,000 such clients have signed up as members and the Site has become a genuine Prancing Horse community in its own right. The Ferrari Owners' Site offers a host of technical information on the various Ferrari models, articles on the history of the Prancing horse, constantly updated news, and, most importantly of all, exclusive previews of the new Ferrari models. It is only through the Site that clients may book tickets for special owners-only events, such as the Ferrari Academy and the Factory Tour. They can also access the exclusive Ferrari F1 Club services and purchase the Limited Edition range of products which were created specifically for them. One section of the Site is, of course, devoted entirely to racing. It features news and articles on the F1 Championship, the Challenge series and the FIA GT Championships, ensuring members a real front-seat experience of the thrills of the track no matter where are.

guaranteeing fans and enthusiasts a constant point of contact with the Prancing Horse. Visitors in search of greater detail can search the Corporate, Cars and Racing pages where they'll find information on all our models as well as the company's past, present and plans for the future. Visitors to FerrariWorld can also register with You&Ferrari, an online community of Ferrari fans and enthusiasts whose members have access to a range of dedicated services. These include high resolution downloads, official screensavers and wallpapers, access to interactive applications and exclusive video games. A regular Newsletter also keeps Community members abreast of what's new on the site and the many, many You&Ferrari Official Events on offer, including opportunities to attend Scuderia test days.

THE MEDIA SITE
(WWW.MEDIA.FERRARI.COM)

This is an information site for journalists and offers access to all of the Ferrari press releases as well as a database of images of company and sports events, the road cars and the racing cars. Electronic versions of the brochures and press kits are also available on the site. However the Media Site is open only to journalists accredited by the press office, and is accessed using a user name and password.

FERRARIWORLD
(WWW.FERRARIWORLD.COM)

FerrariWorld.com clocks up an average of 50,000 hits a day and is updated in real time to keep users abreast of all of the breaking news from the Prancing Horse. Racing activities, road car unveilings and big company events are all covered by the News section,

WWW.OWNERS.FERRARI.COM

WWW.FERRARIWORLD.COM



I manager

La Ferrari ha come Presidente e Amministratore Delegato Luca di Montezemolo, l'uomo che ha portato dal 1992 ad oggi l'Azienda a livelli di successo sportivo e commerciale mai conosciuti prima. La Direzione Generale è affidata a Jean Todt, che mantiene anche il ruolo di leader nell'attività di F1. Affianca Jean Todt, nel ruolo di Vice Direttore Generale, Amedeo Felisa che ha una responsabilità diretta sull'attività delle vetture stradali. Del Comitato Direttivo fanno parte Mario Almondo, Direttore Personale e Organizzazione, Giancarlo Coppa, Direttore Amministrazione Finanza e Controllo, Antonio Ghini, Direttore Comunicazione e Brand Management, e Giulio Zambelletti, Direttore Brand Development & Partners.

IL PRESIDENTE E AMMINISTRATORE DELEGATO

Luca di Montezemolo è Presidente e Amministratore Delegato della Ferrari S.p.A. dal novembre 1991. Dal 1997 al marzo 2005 ha assunto la carica di Presidente di Maserati S.p.A. Nel 2004 Luca di Montezemolo è stato nominato Presidente del Gruppo Fiat e Presidente dell'Associazione degli industriali italiani, la Confindustria.

IL VICEPRESIDENTE

Piero Ferrari è il Vicepresidente della Ferrari S.p.A. Nato a Castelvetro (Modena) il 22 maggio 1945 e figlio del Fondatore, in Azienda ha occupato ruoli significativi, sia nell'area sportiva sia in quella industriale. L'Università di Modena gli ha conferito nel febbraio 2005 la laurea ad honorem in Ingegneria Meccanica. Piero Ferrari gestisce direttamente un'attività di engineering ed è Presidente di Piaggio Aero Industries.

IL DIRETTORE GENERALE

Jean Todt è nato a Pierrefort Cantal (Francia) nel 1946. Dopo la "Ecole Des Cadres" a Parigi si dedica allo sport automobilistico come copilota nei rally. Nel 1981 vince il Campionato del Mondo Costruttori di Rally a bordo della Talbot Lotus. Al termine della stagione, diventa responsabile del reparto corse della Peugeot, che, sotto la sua gestione, vince due Campionati del Mondo Costruttori, due Piloti Rally e quattro Parigi-Dakar. Nel 1992, sempre sotto la sua guida, la Peugeot conquista il Campionato del Mondo per vetture Sport. È in Ferrari dal 1993: sotto la sua gestione la Scuderia ha vinto, a tutto il 2005, undici titoli mondiali tra Costruttori e Piloti in Formula 1. Dal 1° giugno 2004 Jean Todt assume l'incarico di Direttore Generale della Ferrari, mantenendo comunque la responsabilità della Gestione Sportiva.

IL VICE DIRETTORE GENERALE

Amedeo Felisa è nato a Milano nel 1946 e si è laureato in Ingegneria Meccanica al Politecnico. Dal 1972 in Alfa Romeo, diventa Direttore dello Sviluppo Prodotto nel 1987. Nel 1990 entra in Ferrari, con l'incarico di Direttore Tecnico. Nel 2001 viene nominato Direttore Generale della divisione Granturismo e nel 2004 Vice Direttore Generale dell'Azienda.

IL COMITATO DIRETTIVO DI FERRARI S.P.A.

Jean Todt
Direttore Generale

Amedeo Felisa
Vice Direttore Generale

Giancarlo Coppa
Direttore Amministrazione Finanza e Controllo

Mario Almondo
Direttore Personale e Organizzazione

Antonio Ghini
Direttore Comunicazione e Brand Management

Giulio Zambelletti
Direttore Brand Development & Partners

LUCA DI MONTEZEMOLO



MANAGEMENT

Ferrari's President and CEO is Luca di Montezemolo, the man who has guided the firm to unprecedented levels of success both on the track and in the marketplace since 1992. Jean Todt is General Manager, but also retains his role as the head of F1 racing activities. Todt is aided by Vice General Manager Amedeo Felisa who also has direct responsibility for GT production activities. Other members of the Managing Committee are Mario Almondo, Personnel and Organisation Director, Giancarlo Coppa, Financial and Auditing Director, Antonio Ghini, Communication and Brand Management Director and Giulio Zambeletti Brand Development & Partners Director.

PRESIDENT AND CEO

Luca di Montezemolo has been President and CEO of Ferrari S.p.A. since November 1991. From 1997 to March 2005 he has been President of Maserati S.p.A. In 2004, Luca di Montezemolo was appointed both Chairman of the Fiat Group and of the Association of Italian Industries, Confindustria.

VICE PRESIDENT

Piero Ferrari is Vice-President of Ferrari S.p.A. Born in Castelvetro (Modena, Italy) on 22 May, 1945, he is the son of the Founder and has been with the company since a very young age. Ferrari has held senior positions in both the racing and industrial divisions of the company. In February 2005, he received an honorary degree in Mechanical Engineering from the University of Modena. Piero Ferrari personally manages an engineering business and is President of Piaggio Aero Industries.

GENERAL MANAGER

Jean Todt was born in Pierrefort Cantal (France) in 1946. After attending the "Ecole Des Cadres" in Paris, he made his debut as a rallying co-driver. In 1981 he won the Rally World Constructors' Championship with Talbot Lotus. At the end of the season, he became head of the Peugeot Department of Sport, which went on to win two Constructors' Championships, two Rally Driver' titles and four Paris-Dakar races. In 1992 Peugeot won the World Championship for sport vehicles. He joined Ferrari in 1993 and under his direction, until 2005, Scuderia Ferrari won eleven Formula 1 World Titles (Constructors' and Drivers'). Jean Todt has been Ferrari General Manager since 1 June 2004, maintaining the responsibility of Ferrari's Racing Department GeS.

VICE GENERAL MANAGER

Amedeo Felisa was born in 1946 in Milan and graduated in Mechanical Engineering from the University Politecnico of Milan. He joined Alfa Romeo in 1972, where he became Team Leader of Product Development in 1987. In 1990 he joined Ferrari, in charge of the Technical Department. In 2001 he was appointed General Manager for the road cars division (Granturismo) and in 2004 was appointed Deputy General Manager of Ferrari S.p.A.

MANAGING COMMITTEE OF FERRARI S.P.A.

JEAN TODT
General Manager

AMEDEO FELISA
Vice General Manager

GIANCARLO COPPA
Financial and Auditing Director

MARIO ALMONDO
Personnel and Organisation Director

ANTONIO GHINI
Communication and Brand Management Director

GIULIO ZAMBELETTI
Brand Development and Partners Director



I MANAGER
MANAGEMENT**LUCA DI MONTEZEMOLO**

Nato a Bologna il 31 agosto 1947, Luca di Montezemolo si laurea in Giurisprudenza alla Università di Roma nel 1971, specializzandosi in Diritto Commerciale

Internazionale alla Columbia University di New York.

Dal 1973 al 1977 è assistente di Enzo Ferrari e Direttore Sportivo dell'Azienda nel 1974-75. Due le vittorie nel Campionato del Mondo Piloti di Formula 1, con Niki Lauda nel 1975 e nel 1977.

In seguito assume la carica di 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, per passare alla Ferrari nel novembre del 1991.

È stato dal 2001 al 2004 presidente della Federazione Italiana Editori Giornali (FIEG).

Tra le sue attuali cariche la presidenza dell'Ente Fiere Internazionali di Bologna, oltre a ad alcuni prestigiosi consigli di amministrazione.

Nel 2004 viene eletto Presidente dell'Associazione degli Industriali

Italiani, la Confindustria e, poco dopo, Presidente del Gruppo Fiat, carica che non gli ha fatto rinunciare alla guida dell'azienda che più ama: la Ferrari.

Montezemolo took over at the helm of Cinzano International S.p.A. and also organised the Azzurra challenge, Italy's first ever foray into the America's Cup. From 1985 to 1990 he devoted himself to the world of football as head of Italia '90



ENZO FERRARI, NIKI LAUDA, LUCA DI MONTEZEMOLO

Born in Bologna (Italy) on August 31 1947, Luca di Montezemolo graduated in Law from the University of Rome in 1971, later specialising in International Commercial Law at Columbia University in New York. He joined Ferrari in 1973 as assistant to Enzo Ferrari, then worked as Team Manager for the Ferrari F1 Department between 1974 and 1975. During this period, he won two Formula 1 Drivers' World Championships with Niki Lauda in 1975 and 1977, before being appointed Director of External Relations for the Fiat Group. In 1981, he became CEO of Itedi S.p.A., the Fiat Group's publishing division which includes Italian newspaper La Stampa. In 1984,

when Italy hosted the World Cup finals. At the end of the World Cup, Montezemolo took over as CEO of RCS Video before making the move to Ferrari in November 1991. Between 2001 and 2004, he was chairman of the Italian Federation of Newspaper Publishers (FIEG). His current positions include chairman of the Bologna International Trade Fair Body. Luca di Montezemolo is also on the boards of directors of several other prestigious organisations. In 2004 Montezemolo was appointed both Chairman of the Association of Italian Industries, Confindustria, and of the Fiat Group, but he has not renounce to the direction of the Company that he loves: Ferrari.

LUCA DI MONTEZEMOLO



La Gestione Granturismo THE GT PRODUCTION

LA GESTIONE GRANTURISMO

La Ferrari S.p.A. realizza tutta l'attività di progettazione, sviluppo, produzione, vendita e assistenza delle vetture stradali, attraverso la Gestione Granturismo, la cui responsabilità è affidata ad Amedeo Felisa, Vice Direttore Generale di Ferrari S.p.A.

AD AMEDEO FELISA RIPORTANO DIRETTAMENTE TRE AREE STRATEGICHE:

- l'area Sviluppo Prodotto suddivisa in: Strategie prodotto, Motopropulsore, Componenti, Sistema Veicolo, Piattaforme di Sviluppo Prodotto;
- l'area industriale suddivisa in: Acquisti, Tecnologie, Produzione, Qualità e Componenti;
- l'area commerciale suddivisa in: Marketing, Vendite, After Sales, Servizio Assistenza Tecnica e Corse Clienti.

THE GT PRODUCTION

Ferrari S.p.A., implements all activities regarding research and development, production, sales and servicing of its GT cars through the GT Production Department, which is headed by Ferrari's Vice General Manager, Amedeo Felisa.

AMEDEO FELISA IS RESPONSIBLE FOR THREE STRATEGIC FUNCTIONS:

- The Product development area comprised of: Product Strategies, PowerTrain, Components, Vehicle System, Product Development Platforms;
- The industrial area comprised of: Purchasing, Technologies, Production, Quality;
- The commercial side of the business is divided into: Marketing, Sales, After-Sales, Technical Assistance and Client Racing Services.

La Gestione Sportiva GES RACING DIVISION

LA GESTIONE SPORTIVA

La Ferrari S.p.A. sviluppa l'attività sportiva di Formula 1 attraverso la Gestione Sportiva (GeS). Questa attività risponde direttamente al Direttore Generale, Jean Todt.

A JEAN TODT, NELLA FUNZIONE DI RESPONSABILE GES, RISPONDONO:

Direzione Tecnica
Ross Brawn
Direzione Motori
Paolo Martinelli
Direzione Sportiva e Staff
Stefano Domenicali
Stampa Sportiva
Luca Colajanni

GES RACING DIVISION

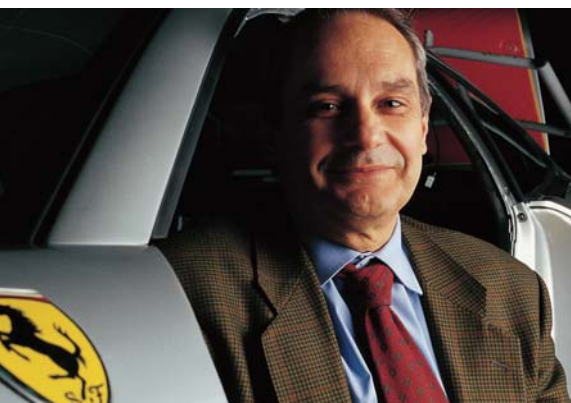
Ferrari S.p.A. implements Formula 1 racing activities through its sport division, Gestione Sportiva (GeS). Responsible for this activity is Ferrari's General Manager, Jean Todt.

THE FOLLOWING ANSWER DIRECTLY TO JEAN TODT AS RESPONSIBLE OF GES:

Technical Director
Ross Brawn
Engine Director
Paolo Martinelli
Racing Activities and Staff Manager
Stefano Domenicali
Motor Sport Press Office
Luca Colajanni

AMEDEO FELISA

JEAN TODT







Le Granturismo
THE GT CARS

F430

Con la F430 nasce una nuova generazione di Ferrari 8 cilindri, sviluppata attraverso la preziosa esperienza della Gestione Sportiva Ferrari. Ne risulta un progetto innovativo, grazie a tecnologie di frontiera estreme reinterpretate per un uso stradale sportivo. Le più importanti sono il differenziale a controllo elettronico, studiato dalla Ferrari per le monoposto di Formula 1, e il "manettino", il comando sul volante che permette al pilota di agire rapidamente sui sistemi che governano il veicolo. Completamente nuovo il motore, compatto e leggero, con una cilindrata di 4308 cm³ e prestazioni di altissimo livello. L'aerodinamica sfrutta concetti innovativi come la specializzazione dei flussi per incrementare i valori deportanti e migliorare il raffreddamento delle meccaniche.

■ The F430 hails the arrival of a whole new generation of Ferrari V8-engined berlinettas. Every inch of the car was inspired by the engineering research carried out at Ferrari's Gestione Sportiva F1 racing division. The result is a highly innovative design characterised by cutting-edge technologies perfected for use on a road-going car. The most important of these are the electronic differential (E-Diff), initially developed by Ferrari for its F1 single-seaters and designed to make the most of the engine's torque to optimise traction, and the handily placed steering wheel-mounted commutator switch (better known to the Scuderia's drivers as *manettino*) which directly controls the integrated systems governing vehicle dynamics. The F430's light, compact 4,308 cm³ engine is completely new. Needless to say, its performance is outstanding. The F430's aerodynamics are also highly innovative for a road car: its shape has been honed to generate special flows to increase downforce and improve cooling.

STILE/STYLING

La linea della F430, disegnata da Pininfarina, nasce dagli eccezionali contenuti tecnici racchiusi nella vettura. Tutti gli elementi stilistici sottolineano infatti l'aggressività e le prestazioni. In grande evidenza il frontale della vettura, caratterizzato da due prese d'aria di forma ellittica che alimentano i grandi radiatori chiamati a smaltire l'elevata potenza del motore.

■ The F430's Pininfarina-designed shape is inspired by the car's exceptional engineering. Each and every styling cue highlights the aggression and performance of a thoroughbred Ferrari. The F430's nose is characterised by two distinctive air intakes that channel air into generously dimensioned radiators that cool the powerful engine.

TELAIO/CHASSIS

Come la 360 Modena, anche la F430 dispone di telaio in alluminio. La scelta di questo materiale e la metodologia progettuale hanno permesso di raggiungere un altissimo livello di rigidità della struttura e eccellenti standard di sicurezza passiva e di protezione degli occupanti, nonostante la riduzione del peso.

■ Just like its predecessor the 360 Modena, the F430 has an aluminium chassis. The choice of aluminium and the design methods used have allowed considerable structural stiffness and excellent driver and passenger protection to be combined with weight reduction.

MOTORE/ENGINE

Il motore della F430 è un nuovo V8 di 90° caratterizzato dalla tipica architettura degli 8 cilindri Ferrari con albero piatto (180° tra le manovelle) ma con una struttura completamente nuova rispetto alla 360 Modena. A fronte di un incremento della cilindrata del 20% (da 3586 cm³ a 4308 cm³), si è riusciti a contenere l'aumento di peso in soli 4 kg, con prestazioni di assoluto rilievo: +25% per la coppia (465 Nm a 5250 giri, l'80% della quale già disponibile a 3500 giri) e +23% per la potenza (490 CV a 8500 giri).

■ The F430 is powered by a new 90° V8 featuring Ferrari's traditionally uncompromising design approach with a

flat-plane crank (180° between throws.) This is an all-new unit that does not share any components with the 360 Modena's engine. Despite a 20% increase in engine displacement (from 3,586 to 4,308 cm³), engine weight has grown minimally by just 4 kg, while performance is considerably improved across the board. Torque has increased by 25% (465 Nm at 5,250 rpm, 80% of which is already available at 3,500 rpm) and power by 23% (490 hp at 8,500 rpm.)

DIFFERENZIALE ELETTRONICO E-DIFF/E-DIFF ELECTRONIC DIFFERENTIAL

L'E-Diff o differenziale a controllo elettronico, è la vera novità della F430. Necessario in pista per migliorare i valori di motricità in uscita di curva, evitando dannosi pattinamenti del retrotreno, l'E-Diff su strada si trasforma in un arricchimento tecnologico capace di innalzare gli standard di aderenza. Questo sistema è costituito essenzialmente da tre macrogruppi: sistema idraulico di alimentazione ad alta pressione, condiviso con il cambio F1 (se presente); sistema di controllo, costituito da valvola, sensoristica e centralina elettronica; gruppo meccanico alloggiato nel lato sinistro del cambio di velocità.

■ The E-Diff or electronic differential has been used for years in F1 single-seaters to guarantee maximum grip out of bends, eliminating wheel spin. On the road it is a formidable technological refinement that improves roadholding. The E-Diff consists of three main subsystems: - a high-pressure hydraulic system, shared with the F1 gearbox (if present); - a control system consisting of valve, sensors and electronic control unit; - a mechanical unit housed in the left side of the gearbox.

TRASMISSIONE E CAMBIO F1 TRANSMISSION AND F1 GEARBOX

La F430 adotta una trasmissione con cambio e differenziale elettronico ricavati da una fusione in alluminio completamente nuova, integrata al serbatoio dell'olio motore. Il cambio è a sei rapporti con sincronizzatori multicono; ingranaggi e coppia conica sono stati modificati sia nel rapporto di velocità sia nella geometria, per

NOTE FOR ALL MODELS' TECHNICAL SPECIFICATIONS

For reasons of homogeneity, engine power is expressed in kW, in accordance with the International System of Units (SI.) The brake horse power (bhp) can be calculated as follows: 1 kW = 1.34 bhp.



ottimizzare lo scarico a terra della potenza del motore e per garantirne l'affidabilità.

■ The F430 features a new cast aluminium transmission casing that houses the gearbox in unit with the electronic differential and bevel type final drive, as well as the engine oil tank. The 6-speed gearbox incorporates multicone synchronizers, while both the 6th gear and the final drive have been lengthened to make the most of the greater power and torque of the new engine as well as to guarantee reliability.

MANETTINO E DINAMICA VEICOLO/MANETTINO AND VEHICLE DYNAMICS

Proprio come in una vettura di Formula 1, la possibilità di modificare la dinamica della F430 avviene grazie ad un unico e innovativo selettore posizionato sul volante, il manettino, che consente al pilota di ottenere la massima efficacia e prontezza nella regolazione delle funzioni di guida. In particolare attraverso il manettino è possibile gestire le applicazioni elettroniche legate all'assetto, al controllo di stabilità e di trazione, in modo semplice e rapido.

Le impostazioni sono cinque, suddivise in ordine crescente di sportività.

ICE: le prestazioni sono limitate notevolmente (massima protezione fornita dal Controllo di Stabilità e Trazione) a favore della massima stabilità, caratteristica indispensabile per un uso su bassissima aderenza (neve o ghiaccio).

BASSA ADERENZA: questa posizione garantisce la stabilità sia su fondo asciutto che su fondo bagnato. È quindi consigliata nel caso di strada con bassa aderenza (pioggia), sdruciolevole o particolarmente sconnessa. In questa configurazione viene lasciata al pilota, a differenza della precedente, la possibilità di guidare la vettura utilizzando liberamente il cambio F1. SPORT: è la condizione di guida base della vettura in cui si ha il miglior compromesso assoluto tra stabilità e prestazioni. In questa posizione la vettura esprime su strada il massimo. Per questo motivo si ha il passaggio dello smorzamento ad un livello più sportivo, in modo da massimizzare la prestazione, l'handling e la stabilità alle alte velocità.

RACE: è la taratura da usarsi esclusivamente in pista. La cambiata si velocizza ulteriormente per ridurre al minimo possibile i tempi di passaggio marcia. Il CST passa ad un livello di minimo intervento (tagli motore ridotti allo stretto necessario).

CST: è la posizione in cui il Controllo di Stabilità e Trazione viene disattivato. La stabilità della vettura non è più controllata in alcun modo ma è completamente nelle mani del guidatore. Gli unici ausili ancora attivi sono quelli che comunque non hanno la possibilità di essere disinseriti quali l'ABS e l'EBD (controllo elettronico di ripartizione della frenata).

■ Just like in Formula 1, the F430 driver can change various areas of the set-up of his car using a single selector set on the steering wheel. The *manettino*, as it is called by Scuderia Ferrari drivers, is a commutator switch that has been adopted directly from racing and allows the driver maximum efficiency and speed in controlling the car's various functions. This switch quickly and simply controls the electronics governing suspension setting and the CST stability and traction control, E-Diff and the change speed of the F1 transmission, as well as the integration between each of these individual functions. The settings available to the driver have been concentrated in five different strategies. These, in ascending order according to the level of performance, are: ICE: performance is significantly restricted (maximum intervention by the stability and traction control) for maximum stability - indispensable for driving in very slippery conditions (snow or ice.)

LOW GRIP: this position ensures stability both on dry and wet surfaces. It is therefore recommended for surfaces with poor grip (rain), gritty roads or particularly broken or undulating blacktop. In this configuration, unlike ICE, the driver can still use the F1 paddle shift.

SPORT: is the standard setting that strikes the best balance between stability and performance. Ideal for the open road, this position provides an optimum compromise for maximum performance in safety. Compared to the previous settings, SPORT adopts a more sporting configuration for the adaptive suspension to maximise performance, handling and stability at high speeds.

RACE: this setting must be used only on the race track. Gear changing is even

faster to minimise gear shift times. CST intervention is reduced to a minimum (the engine management only cuts the engine when absolutely necessary.)

CST activates or deactivates the stability and traction control. With the *manettino* set to off, the driver has full control over the car's reactions. The only driver aids that remain active are those that cannot be overridden such as ABS and EBD (electronic brake distribution.)

AERODINAMICA/AERODYNAMICS

Sulla F430, per la prima volta, il lavoro di progettazione e di studio in galleria del vento è stato svolto seguendo gli stessi identici criteri utilizzati per i modelli di Formula 1. Il carico aerodinamico prodotto dalla F430 raggiunge valori deportanti incrementati del 50% rispetto alla 360 Modena, esaltando in tal modo la stabilità alle alte velocità e la sicurezza attiva del veicolo. A 200 km/h la deportanza genera una spinta al suolo di 45 kg in più rispetto alla 360 Modena che diventano 85 kg in più a 300 km/h per un valore assoluto di 280 kg. Caratterizzato da deviatori di flusso simili a quelli presenti sulle monoposto di Formula 1, il nuovo scivolo posteriore estrae dal sottovettura un maggiore volume d'aria e produce un campo di depressione di elevata intensità che attrae la vettura al suolo.

■ Traditionally, Ferrari has clothed its mechanical package in forms that are dictated by the need for maximum aerodynamic efficiency. In the case of the F430, this principle has been developed to the extreme, employing exactly the same engineering approach to computer development models and wind tunnel testing as used by the F1 team. Perfecting the F430's aerodynamics has brought about a 50% increase in downforce compared to the 360 Modena, thus increasing high-speed stability and the car's active safety. At 200 km/h, that figure equates to 45 kg more downforce than the 360 Modena and this becomes 85 kg at 300 km/h, amounting to a total of 280 kg. The nolder on the trailing edge of the engine cover works in conjunction with the new diffuser between the rear wheels. The latter features similar fences (deflectors) to those used on Ferrari's single-seaters, and increases the speed of air flow under the tail of the car creating an area of depression and ground effect that pulls the car down.

DATI TECNICI/TECHNICAL SPECIFICATIONS

DIMENSIONI E PESI/DIMENSIONS AND WEIGHT

Lunghezza.....	4512 mm
Overall length.....	177.6 in
Larghezza.....	1923 mm
Overall width.....	75.7 in
Altezza.....	1214 mm
Height.....	47.8 in
Passo.....	2600 mm
Wheelbase.....	102.4 in
Carreggiata anteriore.....	1669 mm
Front track.....	65.7 in
Carreggiata posteriore.....	1616 mm
Rear track.....	63.6 in
Sbalzo anteriore.....	1100 mm
Front overhang.....	43.3 in
Sbalzo posteriore.....	812 mm
Rear overhang.....	32.0 in
Peso a secco.....	1350 kg*
Dry weight.....	2975 lb*
Peso in ordine di marcia.....	1450 kg*
Kerb weight.....	3196 lb*
Capacità vano baule.....	250 l
Boot (trunk) capacity.....	9 cu ft
Capacità serbatoio.....	95 l
Fuel tank capacity.....	21 UK gal (25 US gal)
Distribuzione dei pesi.....	ant. 43/post.57%
Weight distribution.....	43%/57% front/rear

MOTORE/ENGINE

Tipo/Type.....	8V 90°/90° V8
Alesaggio e corsa.....	92 x 81 mm
Bore/stroke.....	3.62 x 3.19 in
Cilindrata unitaria.....	538,5 cm ³
Unit displacement.....	32.9 cu in
Cilindrata totale.....	4308 cm ³
Total displacement.....	262.9 cu in
Rapporto di compressione.....	11,3:1
Compression ratio.....	11.3:1
Potenza massima.....	360,3 kW (490 CV) a 8500 giri/min
Maximum power.....	360.3 kW (490 CV) at 8500 rpm
Coppia massima.....	465 Nm (47,4 kgm) a 5250 giri/min
Maximum torque.....	465 Nm (343 lbft) at 5250 rpm
Potenza specifica.....	114 CV/l
Specific power.....	114 CV/l
Peso a secco/potenza.....	2,8 kg/CV
Dry weight/power.....	6.1 lb/CV

TRASMISSIONE CAMBIO/ TRANSMISSION AND GEARBOX

Manuale o F1/Manual or F1

CONTROLLI ELETTRONICI/ ELECTRONIC CONTROLS

Differenziale elettronico (E-DIFF)/
Electronic differential (E-DIFF)
Controllo Stabilità e Trazione (CST)
Control for Stability and Traction (CST)

PNEUMATICI/TYRES

Anteriori/Front..... 225/35 ZR 19"
Posteriori/Rear..... 285/35 ZR 19"

PRESTAZIONI/PERFORMANCE

Velocità massima.....	oltre 315 km/h
Maximum speed.....	over 196 mph
0-100 km/h (0-62 mph).....	4.00 s
Cambio manuale/Manual gearbox.....	
0-400 m.....	12.00 s
0-1000 m.....	21.65 s
Cambio F1/F1 gearbox.....	
0-400 m.....	11.95 s
0-1000 m.....	21.60 s

CONSUMI/FUEL CONSUMPTION

Combinato/Combined..... 18.3 l/100 km

EMISSIONI CO₂/CO₂ EMISSION

Combinato/Combined..... 420 g/km

* Versione mercato Europa/European market version



F430 Spider

La F430 Spider affianca la F430 tra le 8 cilindri Ferrari della nuova generazione. Di questa riprende interamente la tecnologia, frutto di una intensa e proficua collaborazione con la Gestione Sportiva Ferrari. Sulla F430 Spider è stato compiuto un accurato lavoro di irrobustimento della scocca, interamente in alluminio così come la carrozzeria, per garantire sia la rigidità strutturale necessaria per le prestazioni, sia la sicurezza. I due solidi roll bar in acciaio si integrano alla struttura portante del parabrezza per assicurare la massima protezione di chi è a bordo. Il sistema elettrico di apertura e chiusura del tetto è completamente automatico: la manovra si conclude con la totale scomparsa della capote nella carrozzeria, consentendo di ottimizzare i flussi aerodinamici a vettura aperta.

■ The F430 Spider joins the F430 as the latest addition to the new generation of Ferrari V8-engined sports cars. The Spider boasts all of the F430's stunning technology, itself the product of a close working relationship with Ferrari's Gestione Sportiva F1 racing division. The F430 Spider's all-aluminium bodywork has also been carefully strengthened as has its chassis to guarantee both occupant safety and the structural rigidity demanded by a car as high performance as this. Two very robust steel roll-bars are integrated into the windshield structure to guarantee maximum occupant protection. The electric hood is fully automatic and folds away under its own flush-fitting tonneau cover, allowing Ferrari's engineers to carefully hone the aerodynamics of the car with the hood down.

STILE/STYLING

La linea della F430 Spider che Pininfarina ha disegnato, in collaborazione con Frank Stephenson, sottolinea l'aggressività e le prestazioni della F430, che trovano nel caso della Spider un armonioso incontro con l'eleganza tipica dei modelli aperti della Ferrari. Il risultato è una significativa revisione delle forme in chiave più "muscolosa", tale da conferire alla F430 Spider una personalità forte e ben definita. La forma è ispirata alle Ferrari da competizione dell'annata 1961, campioni del mondo Formula 1 con Phil Hill.

■ The F430's lineshape, created by Pininfarina in collaboration with Frank Stephenson is inspired by the car's exceptional engineering. The aggression and performance of the F430's design has been effortlessly transferred to the Spider so that the new model exudes all of the breathtaking elegance typical of a Ferrari drop-top. In design terms, this means that the new Spider has an even stronger personality and more muscular stance, both of which strongly hint at its powerful engineering and blistering performance. Their shape was inspired by the Ferrari 156 F1 that Phil Hill drove to his F1 World Championship title in 1961.

CAPOTE/HOOD

La F430 Spider è l'unica vettura a tetto ripiegabile che riesce a coniugare il complesso automatismo della capote in presenza di un motore posteriorecentrale e del mantenimento del propulsore a vista. Questa caratteristica stilistica è resa possibile da un sistema capote in materiali e logica di ripiegamento studiati per il suo alloggiamento in uno spazio estremamente limitato. La capote ha un funzionamento completamente automatico ed è dotata di sette attuatori elettroidraulici. Il cinematismo a doppio ripiegamento a scomparsa nel vano motore con cover rigido a chiusura automatica e doppio roll bar integrato. L'intera operazione di apertura o chiusura richiede 20 secondi e si conclude con un segnale acustico completata manovra.

■ The F430 Spider is the only uncompromising mid engine dromtop to boast a compact, fully automatic electric hood that allows the engine to be seen at all times. This stylistic flourish comes courtesy of a soft top system designed to take up very little space indeed. The fully-lined electric hood is completely automatic, and is opened and closed by seven electrohydraulic actuators. The hood folds over twice before disappearing completely into a well just ahead of the engine compartment. Opening or closing the F430 spider's hood takes 20 seconds from start to finish. The driver is alerted that the movement is complete by an audio signal.

MOTORE/ENGINE

Il motore della F430 Spider è il V8 di 90° caratterizzato dalla tipica architettura degli 8 cilindri Ferrari con albero piatto (180° tra le manovelle). Il miglioramento in termini di prestazioni, peso e riduzione degli ingombri è il risultato della preziosa esperienza motoristica di F1 messa a disposizione dalla Gestione Sportiva: +25% per la coppia (465 Nm a 5250 giri, l'80% della quale già disponibile a 3500 giri) e +23% per la potenza (490 CV a 8500 giri).

■ The F430 Spider is powered by the new 90° V8 featuring Ferrari's traditionally uncompromising design approach with a flat-plane crank (180° between throws.) The improvement in terms of performance, weight and reduction of overall dimensions is yet another result of Ferrari applying its wealth of F1 experience to its road cars: +25% (465 Nm at 5,250 rpm, 80% of which is already available at 3,500 rpm) and power by 23% (490 hp at 8,500 rpm.)

DIFFERENZIALE ELETTRONICO E-DIFF/E-DIFF ELECTRONIC DIFFERENTIAL

L'E-Diff o differenziale a controllo elettronico, vera novità della F430, è presente anche sulla Spider. Necessario in pista per migliorare i valori di motricità in uscita di curva, evitando dannosi pattinamenti del retrotreno, l'E-Diff su strada si trasforma in un arricchimento tecnologico capace di innalzare gli standard di aderenza. Per il pilota l'esperienza di guida si arricchisce di un'ottima stabilità e motricità (che contribuisce a migliorare sensibilmente le prestazioni in accelerazione), in un migliore comportamento al limite e in una maggior precisione delle traiettorie.

■ The E-Diff or electronic differential, the real new feature on F430, is now standard equipment on the Spider. On the track, the E-Diff guarantees maximum grip out of bends, eliminating wheel spin. On the road it is a formidable technological refinement that improves roadholding. For the driver, the E-Diff increases handling balance and grip (which noticeably improves acceleration,) improves roadholding on the limit and also guarantees even better steering feel.



TRASMISSIONE E CAMBIO F1 F1 GEARBOX AND TRANSMISSION

Come la Coupé, anche la F430 Spider adotta una trasmissione con cambio e differenziale elettronico ricavati da una fusione in alluminio completamente nuova, integrata al serbatoio dell'olio motore. Il cambio è a sei rapporti con sincronizzatori multicono. L'attuazione del cambio può essere manuale con il classico "cancelletto" Ferrari, o elettroidraulica tipo F1, secondo la filosofia derivata dalle competizioni e adottata con successo su tutte le ultime generazioni di berlinette Ferrari.

■ As the Coupé, also the F430 Spider features a new cast aluminium transmission casing that houses the gearbox in unit with the electronic differential and bevel type final drive, as well as the engine oil tank. The 6-speed gearbox incorporates multicone synchronizers. The F430 Spider is available with either the classic Ferrari open-gate manual gearbox or with the F1 paddle shift that Ferrari has continuously developed and refined over recent years for its road-going berlinettas.

MANETTINO E DINAMICA VEICOLO/MANETTINO COMMUTATOR SWITCH AND VEHICLE SET-UP

Proprio come in Formula 1, grazie all'innovativo selettore posizionato sul volante, è stata introdotta la possibilità di modificare in ogni istante le caratteristiche dinamiche della vettura. Il manettino, così viene chiamato dai piloti della Scuderia Ferrari, è una soluzione direttamente acquisita dalle corse, dove l'impegno totale del pilota nella guida impone la massima efficacia e prontezza nella regolazione delle funzioni della monoposto. Le impostazioni a disposizione del pilota sono state concentrate in cinque differenti strategie.

ICE: le prestazioni sono limitate notevolmente a favore della massima stabilità, caratteristica indispensabile per un uso su bassissima aderenza. BASSA ADERENZA: garantisce la stabilità sia su fondo asciutto che su fondo bagnato. È consigliata nel caso di strada con bassa aderenza, sdruciolevole o particolarmente sconnessa.

SPORT: è la condizione di guida base della vettura in cui si ha il miglior compromesso assoluto tra stabilità e

prestazioni. In questa posizione la vettura esprime su strada il massimo. RACE: è la taratura da usarsi esclusivamente in pista. La cambiata si velocizza ulteriormente per ridurre al minimo possibile i tempi di passaggio marcia.

CST: è la posizione in cui il Controllo di Stabilità e Trazione viene disattivato. La stabilità della vettura non è più controllata in alcun modo ma è completamente nelle mani del guidatore.

■ Just like in Formula 1, the F430 Spider driver can change various areas of the set-up of his car using a single selector set on the steering wheel. The *manettino*, as it is called by Scuderia Ferrari drivers, is a commutator switch that has been adopted directly from racing, where total commitment to driving requires maximum efficiency and speed in controlling the car's various functions. The settings available to the driver have been concentrated in five different strategies. ICE: performance is significantly restricted for maximum stability - indispensable for driving in very slippery conditions. LOW GRIP: this position ensures stability both on dry and wet surfaces. It is therefore recommended for surfaces with poor grip (rain,) gritty roads or particularly broken or undulating blacktop.

SPORT: this is the standard setting that strikes the best balance between stability and performance. This position is ideal for the open road. RACE: this setting must be used only on the race track. Gear changing is even faster to minimise gear shifting times. CST: activates or deactivates the stability and traction control. With the *manettino* set to off, the driver has full control over the car's reactions.

TELAIO/CHASSIS

Anche il telaio della F430 Spider sfrutta in pieno la tecnologia dell'alluminio che permette un altissimo livello di rigidità della struttura, eccellenti standard di protezione degli occupanti assieme alla condizione di minimo peso. Nella zona centrale della struttura, che nella Spider non può sfruttare la presenza del tetto, i brancardi sono stati irrobustiti nelle connessioni anteriori e posteriori utilizzando da un lato elementi in schiuma di alluminio (rigida ma estremamente leggera) inseriti

all'interno, e dall'altro una robusta connessione meccanica con i montanti porta integrali brevettati da Ferrari. La struttura rinforzata della portiera, degli elementi interni ai parafranghi vicini alla porta e il posizionamento del bracciolo collapsabile, assieme ad una nuova forma più avvolgente dei sedili, consentono alla F430 Spider di raggiungere un'efficace protezione degli occupanti, garantendo eccellenti prestazioni nelle prove di urto laterale senza dover ricorrere ad airbag laterali.

■ The chassis of the F430 Spider fully exploits cutting-edge aluminium technology that allows considerable structural stiffness, excellent driver and passenger protection with minimal weight. To offset the loss of the roof, the Spider's chassis has been significantly reinforced. The sill members have been strengthened with extremely light, rigid aluminium foam inserts where they connect to the rear B-pillar chassis members. Similarly, at the front the sill members are strengthened by a robust connection with the A-pillars which include the Ferrari-patented integral door mounting points and the base of the windscreens surround. The reinforced door structure, inner wheelarches and chassis, the positioning of the collapsible arm rest and a more enveloping seat shape provide excellent protection, as emerged from the very high scores achieved in side impact tests.

AERODINAMICA/AERODYNAMICS

Tradizionalmente lo stile delle Ferrari riveste le forme dettate dalla meccanica con particolare attenzione alla miglior efficacia aerodinamica. Nel caso della F430 Spider, come per la Coupé, il lavoro di progettazione e di studio in galleria del vento è stato svolto seguendo gli stessi identici criteri utilizzati per i modelli di Formula 1. Per l'utilizzo della F430 Spider a capote aperta è stata indirizzata particolare attenzione alla studio del flusso d'aria in abitacolo. Mediante tecniche sperimentali e di calcolo fluidodinamico sono state condotte analisi della distribuzione delle velocità e delle pressioni sugli occupanti; in questo modo si è arrivati a definire dimensioni e posizione dei frangivento per ottimizzare il comfort aeroacustico.

■ Traditionally, Ferrari has clothed its mechanical package in forms that are dictated by the need for maximum

aerodynamic efficiency. In the case of the F430 Spider, just like Coupé, this principle has been developed to the extreme, employing exactly the same engineering approach to computer development models and wind tunnel testing as used by the F1 team. Particular attention was focused on studying the air flows in the cockpit to ensure that the F430 Spider would be as comfortable for occupants with its hood down as up. Experimental techniques and fluid-dynamic calculations were used to establish the distribution of the loads and velocities on the occupants. This in turn led to the definition of the dimensions and position of the wind deflector to ensure optimal comfort in terms of wind and noise.

DATI TECNICI/TECHNICAL SPECIFICATIONS

DIMENSIONI E PESI/DIMENSIONS AND WEIGHT	
Lunghezza	4512 mm
Overall length	177.6 in
Larghezza	1923 mm
Overall width	75.7 in
Altezza	1234 mm
Height	48.6 in
Passo	2600 mm
Wheelbase	102.4 in
Carreggiata anteriore	1669 mm
Front track	65.7 in
Carreggiata posteriore	1616 mm
Rear track	63.6 in
Peso a secco	1420 kg*
Dry weight	3130 lb*
Peso in ordine di marcia	1520 kg*
Kerb weight	3351 lb*

MOTORE/ENGINE

Tipo/Type	8V 90°/90° V8
Alesaggio e corsa	92 x 81 mm
Bore/stroke	3.62 x 3.19 in
Cilindrata unitaria	538,5 cm ³
Unit displacement	32.9 cu in
Cilindrata totale	4308 cm ³
Total displacement	262.9 cu in
Rapporto di compressione	11,3:1
Compression ratio	11.3:1
Potenza massima	360,3 kW (490 CV)
.....	a 8500 giri/min
Maximum power	360.3 kW (490 CV)
.....	at 8500 rpm
Coppia massima	465 Nm (47,4 kgm)
.....	a 5250 giri/min
Maximum torque	465 Nm (343 lbft)
.....	at 5250 rpm

PRESTAZIONI/PERFORMANCE

Velocità massima	oltre 310 km/h
Maximum speed	over 193 mph
0-100 km/h (0-62 mph)	4.1 s

* Versione mercato Europa/European market version



612 Scaglietti

La 612 Scaglietti è il risultato di un progetto d'avanguardia che prosegue la tradizione Ferrari nel settore delle 2+2. Il modello, disegnato da Pininfarina, porta il nome di Sergio Scaglietti, carrozziere modenese che realizzò negli anni '50 e '60 alcune fra le più belle Ferrari. La 612 Scaglietti sintetizza le capacità di innovazione e di progettazione della Ferrari: il bilanciamento da berlina sportiva a motore anteriore e a trazione posteriore, l'esaltante comportamento dinamico, un abitacolo in grado di accogliere quattro persone; dotazioni e comfort per una qualità di vita a bordo senza precedenti. La 612 Scaglietti non è solo una 2+2, ma una quattro posti a due porte, spaziosa e piacevole in ogni condizione di guida.

■ The 612 Scaglietti is the product of an avant-garde design that continues Ferrari's long and honourable tradition in the 2+2 sector. Although designed by Pininfarina, the new model is named after the great Sergio Scaglietti, the Modenese coachbuilder and stylist who penned some of the most beautiful Ferraris ever, during the 1950s and 60s. The 612 Scaglietti epitomises Ferrari's talent for innovation and design, perfectly melding a cabin capable of accommodating four occupants in comfort with the beautifully balanced body of nimble, sporty front-engined rear-wheel drive berlina, to offer unprecedented onboard comfort. But make no mistake about it: the 612 Scaglietti isn't just another 2+2. It's more a two-door four-seater that never feels anything less than sumptuously comfortable and roomy no matter what the driving conditions.

STILE/STYLING

Lo stile della carrozzeria, realizzata in stretta collaborazione con la Pininfarina, fonde esigenze funzionali ed estetiche. Lo sviluppo di parafranghi, cofano motore, padiglione e posteriore crea una forma filante e slanciata. L'elemento che dà carattere alla fiancata è lo sguscio concavo che la attraversa per tutta la lunghezza. Questo elemento compare su una celebre Ferrari, la 375 MM che il regista Roberto Rossellini volle dedicare all'attrice Ingrid Bergman. La tradizionale presa d'aria Ferrari è inserita in un trattamento

originale, con i parafranghi leggermente aggettanti rispetto al cofano, mentre i proiettori sono a sviluppo longitudinale e mettono in evidenza gli elementi funzionali al loro interno. La parte posteriore è solida e importante, con i classici fanali circolari posti in alto.

■ The 612 Scaglietti's bodywork was styled in close collaboration with Pininfarina and beautifully dovetails functional and aesthetic requirements. The curve of the wheelarches, the bonnet, cabin and tail, in fact, lend it a beautifully aerodynamic thoroughbred grace. But what give the 612 Scaglietti a real touch of character are its scalloped sides, a styling cue borrowed from the legendary 375 MM bought by director Roberto Rossellini for actress Ingrid Bergman. The traditional Ferrari air intake is given an original twist with the wheelarches protruding slightly further than the bonnet, while its projector headlights have transparent covers that display their inner workings. The rear section is big and solid-looking with the classic high round tail lights too.

TELAIO/CHASSIS

La 612 Scaglietti è la prima Ferrari a 12 cilindri realizzata interamente in alluminio, sia nel telaio che nella scocca, attraverso raffinate tecnologie di produzione e di assemblaggio che hanno permesso di ottenere una importante riduzione dei pesi (-40%) e una elevatissima rigidità torsionale. Inoltre, la distribuzione dei pesi (46% anteriore e 54% posteriore), consente di coniugare la prestazionalità di guida tipica di una vettura a motore posteriore con la fruibilità e abitabilità della vettura a motore anteriore. Il telaio ha una configurazione space frame. Gli elementi strutturali sono, infatti, costituiti da estrusi in alluminio (38%), uniti attraverso elementi in lega fusi in sabbia (34%), che hanno la funzione di realizzare la zona di giunzione. Le lamiere (28%) hanno funzione di chiusura. L'irrobustimento del telaio-scocca, inoltre, ha permesso di raggiungere nuovi livelli di sicurezza per i passeggeri, che superano in modo ragguardevole le attuali normative internazionali e includono numerose configurazioni di urto di futura applicazione.

■ The 612 Scaglietti is the first ever Ferrari 12-cylinder car to boast both an all-aluminium space frame chassis and body. The fruit of cutting-edge production and assembly techniques, the all-aluminium construction cuts the car weight by 40% and gives it excellent torsional rigidity. In addition to this, the 612 Scaglietti's near-perfect weight distribution (46% front and 54% rear) means that it offers both the high performance driving of a mid-engined car and the roomy versatility of a front-engine layout. The 612 Scaglietti has a space frame chassis. In fact, its structure consists of straight aluminium extrusions (38%) connected by casts (34%) which act as joints. Sheet aluminium (28%) reinforces the structure. Unprecedented levels of robustness have been achieved with the new Ferrari's chassis and bodywork too. In fact, they actually significantly exceed current international standards and cover many collision configurations which have yet to be applied.

INTERNI/INTERIOR

Gli interni, raffinati e sportivi, rievocano la struttura in lega leggera della 612 Scaglietti e ne sottolineano anche visivamente i valori tecnologici. Con il Model Year '06 l'ammiraglia della gamma Ferrari, presentata a Detroit nel 2004, arricchisce i propri equipaggiamenti di serie con una nuova configurazione per i colori delle pelli interne che estende le parti in tinta sedili ai pannelli porta, alle traverse superiori del padiglione ed all'imperiale. Il risultato è un interno più luminoso e lussuoso, ulteriormente personalizzabile dal cliente attingendo dal vasto programma "Carrozzeria Scaglietti". Al fine di garantire il massimo comfort e fruibilità al cliente, l'abitacolo dispone del nuovo impianto radio-cd dotato di navigatore satellitare, voce recognition, sistema a riconoscimento vocale, lettore MP3, sistema Bluetooth® e di un lettore scheda di memoria Compact Flash che permette all'utente di ascoltare fino a 4 GB di brani musicali. Il sistema è integrato da un'evoluzione del display su pannello strumenti della vettura. Inoltre, per favorire le manovre in spazio ristretti, anche i sensori di parcheggio posteriori diventano un equipaggiamento standard.



■ The 612 Scaglietti's sporty, sophisticated interiors are an eloquent reminder of its light alloy structure and technological prowess. The Model Year '06 version of the Ferrari flagship, which made its debut at Detroit in 2004, now also included a new interior leather configuration offered as standard. This extends the seat-coloured trim to the door panels and whole of the head lining, resulting in an even brighter, more luxurious cabin which can be further personalised courtesy of the vast Carrozzeria Scaglietti programme. There is also a new radio-CD system compete with satellite navigation, voice recognition, MP3 player, Bluetooth® connection and a Compact Flash device which stores up to 4 GB of music. The system is combined with a new display on the dash too. Parking sensors are now also offered as standard to make manoeuvring in tight spaces even easier.

MOTORE/ENGINE

Il motore è un 12 cilindri a V di 65° con cilindrata di 5748 cm³, che con i suoi 540 CV a 7250 giri/minuto, mette a disposizione ben 98 CV in più rispetto al propulsore di 5474 cm³ utilizzato sulla 456M. Rispetto al motore della 575M Maranello, presenta interventi a vari livelli che ne hanno ottimizzato le prestazioni e migliorato la fluidodinamica. In particolare, una nuova linea di aspirazione a maggiore permeabilità e due prese aria ai lati della bocca centrale sul paraurti, nuove geometrie e volumi dell'impianto di scarico per la riduzione della contropressione, aumento del rapporto di compressione a 11,2:1, ottimizzazione della fluidodinamica dei condotti interno testa e collettore aspirazione. La gestione elettronica del motore è affidata a una centralina Bosch Motronic ME7 e l'accurata messa a punto della guidabilità ha prodotto una risposta pronta, ma progressiva per un facile controllo in tutte le condizioni di uso.

■ The 612 Scaglietti is powered by a 65° V12 engine that displaces 5,748 cm³. It punches out 540 hp at 7,250 rpm, a full 98 hp more than the 5,474 cm³ engine mounted in the 456M. Various modifications have been made to optimise the engine's performance and

fluid-dynamics and make it perform even more stunningly than it first did in the 575M Maranello. The 612 Scaglietti offers new more direct air intake tracts with separate ducts per cylinder bank from the radiator grille opening on the front bumper, new exhaust system geometries and volumes to cut backpressure, a higher compression ratio (11.2:1), and inlet tracts and exhaust porting with improved fluid dynamic characteristics. The 612 Scaglietti also boasts a Bosch Motronic ME7 CPU and careful work on its dynamic handling means that it responds exceptionally quickly and smoothly, making it easier to control in all kinds of conditions.

CAMBIO E TRASMISSIONE GEARBOX AND TRANSMISSION

La trasmissione della 612 Scaglietti, secondo l'architettura transaxle, prevede il gruppo cambio posteriore in blocco con il differenziale, mentre lo schema è a sei velocità con sincronizzatori multicono. La 612 Scaglietti presenta, oltre alla versione cambio manuale, il cambio F1_A (dove la A sta ad indicare la funzionalità anche automatica) l'ultima generazione dei sofisticati sistemi elettroattuati che derivano dalle competizioni di Formula 1, pensato per raggiungere un alto livello di sportività, mantenendo però un comfort di guida elevato. La dinamica di guida della 612 Scaglietti è assistita dal sistema CST (controllo di stabilità e trazione) che garantisce la massima prestazionalità in completa sicurezza.

■ The 612 Scaglietti has a transaxle layout which sees the rear-mounted gearbox in unit with the differential. It features a six speed gearbox with multi-cone synchronisers. In addition to the manual gearbox version, the 612 Scaglietti is also available with the F1_A gearbox (the A stands for Automatic,) one of the sophisticated new generation Formula 1 derived electro-hydraulic systems designed to deliver sportier yet still incredibly comfortable driving. The CST electronic stability and traction control system enhances the 612 Scaglietti's dynamic handling even further. The system guarantees optimal performance together with complete safety.

IL PROGRAMMA DI PERSONALIZZAZIONE THE PERSONALISATION PROGRAMME

La Ferrari, in virtù di un processo costruttivo ancora fortemente artigianale a dispetto del livello tecnologico d'eccellenza, permette la massima flessibilità nella personalizzazione delle vetture. Il programma di personalizzazione "Carrozzeria Scaglietti" prevede numerose opportunità raccolte in tre aree: Esterni e Colori, Interni e Materiali, Equipaggiamenti e Viaggio. Numerose le novità sviluppate per la 612 Scaglietti. Allo speciale allestimento "Bicolore" si aggiungono infatti gli equipaggiamenti Handling GT-S, che comprende il software di cambiata F1 evoluto, gli scarichi sportivi e le pinze colorate, e Handling GTC, con in più l'impianto frenante con dischi in carbo-ceramica (CCM), i cerchi componibili pallinati e la griglia posteriore cromata.

■ Despite the fact that it is renowned for its unparalleled standard of technological excellence, Ferrari still retains a high level of skilled handcrafting in its production process and thus can offer owners complete flexibility when it comes to personalising their cars. The "Carrozzeria Scaglietti" Personalisation Programme options are divided into three main areas: Exteriors and Colours, Interiors and Materials, Equipment and Travel. A whole host of exciting new features have been developed for the 612 Scaglietti. The special Two-Tone version has now been joined by the GT-S Handling package which includes a F1 gear-shifting software offering even faster changing, sporty exhausts and coloured brake callipers. The GTC Handling package, on the other hand, offers CCM (Carbon Ceramic Material) brake discs, ball-polished split rims and a chrome rear grille.

DATI TECNICI/TECHNICAL SPECIFICATIONS

DIMENSIONI E PESI/DIMENSIONS AND WEIGHT	
Lunghezza.....	4902 mm
Overall length.....	193.0 in
Larghezza.....	1957 mm
Overall width.....	77.0 in
Altezza.....	1344 mm
Height.....	52.9 in
Passo.....	2950 mm
Wheelbase.....	116.1 in
Carreggiata ant.....	1688 mm
Front track.....	66.5 in
Carreggiata post.....	1641 mm
Rear track.....	64.6 in
Peso a secco.....	1725 kg*
Dry weight.....	3803 lb*
Peso in ordine di marcia.....	1840 kg*
Kerb weight.....	4056 lb*
Capacità serbatoio.....	108 litri
Fuel capacity.....	24 UK gal (29 US gal)

PNEUMATICI/TYRES

Anteriori/Front.....	245/45 ZR 18"
Posteriori/Rear.....	285/40 ZR 19"

FRENI/BRAKES

Anteriori.....	345 x 32 mm
Front.....	13.6 x 1.3 in
Posteriori.....	330 x 28 mm
Rear.....	13.0 x 1.1 in

MOTORE/ENGINE

Tipo/Type.....	12V 65°/65° V12
Alesaggio e corsa.....	89 x 77 mm
Bore/stroke.....	3.50 x 3.03 in
Cilindrata unitaria.....	479 cm ³
Unit displacement.....	29.2 cu in
Cilindrata totale.....	5748 cm ³
Total displacement.....	350.8 cu in
Rapporto di compressione.....	11,2:1
Compression ratio.....	11.2:1
Potenza massima.....	397 kW (540 CV)
	a 7250 giri/min
Maximum power.....	397 kW (540 CV)
	at 7250 rpm
Coppia massima.....	588 Nm (60 kgm)
	a 5250 giri/min
Maximum torque.....	588 Nm (434 lbft)
	at 5250 rpm

PRESTAZIONI/PERFORMANCE

Velocità massima.....	320 km/h
Maximum speed.....	199 mph
0-100 km/h/0-62 mph.....	4.20 s
Cambio/Gearbox.....	Man. F1 _A
0-400 m.....	12.30 s 12.25 s
0-1000 m.....	22.00 s 21.95 s

CONSUMI/FUEL CONSUMPTION

Combinato/Combined.....	20.7 l/100 km
-------------------------	---------------

EMISSIONI CO₂ / CO₂ EMISSION

Combinato/Combined.....	475 g/km
-------------------------	----------

* Versione mercato Europa/European market version



Ferrari 599 GTB

Con la Ferrari 599 GTB la casa del Cavallino Rampante ha realizzato la berlina 12 cilindri di produzione più prestazionale mai sviluppata a Maranello. Questo nuovo modello racchiude in sé i contenuti più innovativi e tecnologicamente evoluti applicati dalla Ferrari ad una vettura a 2 posti a motore anteriore-centrale, rappresentando di fatto il nuovo traguardo in termini di sportività, emozioni di guida e design. La Ferrari 599 GTB è caratterizzata da performance di assoluto rilievo, che la pongono al vertice della categoria: il propulsore V12 di 5999 cm³ deriva direttamente da quello della supercar "Enzo Ferrari" ed è in grado di erogare una potenza di 620 CV a 7600 giri/min. assicurando alla nuova berlina un rapporto peso/potenza di 2,6 kg/CV. Il telaio e la scocca sono interamente

in alluminio e costituiscono l'ultima evoluzione della consolidata esperienza della Ferrari in questa tecnologia. Grazie all'inconfondibile design Pininfarina, la Ferrari 599 GTB è contraddistinta da uno stile aggressivo ed elegante, che si armonizza perfettamente con un accurato studio aerodinamico necessario per il raggiungimento di prestazioni di eccellenza assoluta.

La nuova vettura sostituisce la 575M Maranello che, insieme alla 550 Maranello presentata nel 1996, ha raggiunto le 5700 unità prodotte, un record nel loro segmento per il Cavallino Rampante.

Le berline a 2 posti 12 cilindri sono il modello simbolo della produzione Ferrari, dalle celebri 250 GT alle 275 GTB e 365 GTB4, sino alla citata 575M Maranello.

■ The Ferrari 599 GTB is the most high performance 12-cylinder berlinetta ever produced at Maranello. The new model boasts the most innovative and technologically advanced features ever to be used by Ferrari in a mid-front engined two-seater, setting a whole new standard in terms of sportiness, design and exhilarating driving. The Ferrari 599 GTB delivers absolutely stunning performance, putting it right at the very top of its category. In fact, its 5,999 cm³ V12 engine is directly derived from the one that equipped the Enzo Ferrari supercar. It punches out a breathtaking 620 hp at 7,600 rpm, giving the new model a weight-power ratio of 2.6 kg/hp. Both the Ferrari 599 GTB's chassis and bodyshell are all-aluminium

and the most accomplished example Ferrari's already well-honed skills in this area. Thanks to an inimitable Pininfarina design, the Ferrari 599 GTB's aggressive, elegant styling incorporates cutting-edge aerodynamics to ensure nothing short of absolute excellence in terms of performance.

The new car replaces the 575M Maranello of which, like the 550 Maranello unveiled in 1996, 5,700 were produced, a record in their segment for the Prancing Horse. From the legendary 250 GT to the 275 GTB, the 365 GTB4 and the 575M Maranello, the powerful 12-cylinder two-seater has always been the most symbolic of Ferrari's stunning sports cars, and the new Ferrari 599 GTB is a powerful addition to that list of illustrious names.





La Gestione Sportiva THE RACING DIVISION

La Ferrari S.p.A. sotto la guida del Presidente e Amministratore Delegato, Luca di Montezemolo, sviluppa l'attività sportiva in Formula 1 attraverso la Gestione Sportiva (GeS).

Il Direttore Generale, Jean Todt, dal 2001 è anche membro del Consiglio di Amministrazione della Ferrari.

Ferrari S.p.A. headed by its President and CEO, Luca di Montezemolo, implements Formula 1 activities through its Motor Sport Activities division, Gestione Sportiva (GeS). In 2001, General Manager Jean Todt was appointed to the Board of Directors of Ferrari.

JEAN TODT



A JEAN TODT, NELLA FUNZIONE DI RESPONSABILE GES, RISPONDONO:

Direzione Tecnica
Ross Brawn

Direzione Motori
Paolo Martinelli

Direzione Sportiva e Staff
Stefano Domenicali

Stampa Sportiva
Luca Colajanni

THE FOLLOWING ANSWER DIRECTLY TO JEAN TODT AS RESPONSIBLE OF GES:

Technical Director
Ross Brawn

Engine Director
Paolo Martinelli

Racing Activities and Staff Manager
Stefano Domenicali

Motor Sport Press Office
Luca Colajanni

LA SQUADRA CORSE E TEST È COSÌ ORGANIZZATA:

Responsabile ingegneri di pista
Luca Baldisserrì

Ingegnere di pista, vettura n. 1
Chris Dyer

Ingegnere di pista, vettura n. 2
Gabriele Delli Colli

Responsabile motori gara
Mattia Binotto

Responsabile squadra test
Luigi Mazzola

Responsabile tecnico corse e test
Nigel Stepney

THE RACING AND TEST TEAM IS ORGANIZED AS FOLLOWS:

Chief Race engineers
Luca Baldisserrì

Race engineer car 1
Chris Dyer

Race engineer car 2
Gabriele Delli Colli

Race engines manager
Mattia Binotto

Test team manager
Luigi Mazzola

Race and test technical manager
Nigel Stepney

MICHAEL SCHUMACHER: 248 F1 SHAKEDOWN, PISTA DI FIORANO 16.01.2006



248 F1

La 248 F1 è la cinquantaduesima monoposto costruita dalla Ferrari per partecipare espressamente al Campionato del Mondo di Formula 1. Il progetto, identificato dalla sigla interna 657, rappresenta l'interpretazione da parte della Scuderia del regolamento tecnico in vigore nel 2006, la cui principale novità è costituita dall'introduzione di un motore 8 cilindri a V di 2400 cm³ di cilindrata totale: il nome della vettura fa riferimento proprio alle cifre che contraddistinguono l'unità motrice. Il telaio della 248 F1 è stato alleggerito rispetto a quello della vettura precedente ed è stato rivisto nella forma, modificando gli ingressi delle pance e la zona dei deflettori. Il sistema di raffreddamento è stato fondamentalmente rivisto, non soltanto in funzione del nuovo propulsore. La disposizione e la dimensione degli specchietti retrovisori rappresenta una delle novità più appariscenti. Altre significative modifiche riguardano la presa d'aria dinamica, il cofano motore, le dimensioni del serbatoio, le appendici aerodinamiche sulle pance e la disposizione degli scarichi. Il cambio, dotato di sette rapporti più retromarcia, costituisce un'evoluzione di quello in carbonio introdotto sulla F2005 e mantiene la sua collocazione longitudinale. Mentre la sospensione anteriore ha mantenuto uno schema ormai classico per le monoposto realizzate a Maranello, la sospensione posteriore è stata adeguata ad un obiettivo chiave, vale a dire quello di aumentare l'efficienza aerodinamica complessiva del retrotreno e di migliorare meccanicamente l'utilizzo degli pneumatici Bridgestone, anche grazie alla collaborazione con il Centro Ricerche Fiat. A tale scopo, è stato profondamente rivisto il disegno del profilo estrattore così come è stato ridisegnato il fondo della vettura; inoltre, un lavoro particolare è stato dedicato, in collaborazione con Sachs, agli ammortizzatori. Così come avvenuto lo scorso anno, si è lavorato molto in fase di progettazione sull'elettronica, anche grazie al supporto della Magneti Marelli. La continua cooperazione con Brembo ha permesso di fare un ulteriore passo in avanti nello sviluppo del sistema frenante. Il motore 056 è portante ed è montato longitudinalmente. La fase di

progettazione, iniziata nella primavera 2005, ha naturalmente tenuto conto degli stretti limiti definiti dal regolamento tecnico FIA in termini di angolo della V, peso, dimensioni e centro di gravità. Il primo esemplare del motore V8 è stato utilizzato in pista nel mese di agosto e lo sviluppo è stato condotto inizialmente utilizzando una F2004. Così come avvenuto lo scorso anno, anche nel 2006 lo stesso propulsore dovrà essere utilizzato in due Gran Premi consecutivi: in quest'ottica è ancora più fondamentale il supporto della Shell nella definizione delle benzine e dei lubrificanti più idonei a raggiungere gli obiettivi affidabilistici e prestazionali prefissati. Anche la guidabilità sarà un fattore importante per le caratteristiche del propulsore, dotato, in base al regolamento, del collettore di aspirazione a geometria fissa: la gestione motore è effettuata dal sistema integrato di iniezione ed accensione Magneti Marelli. La 248 F1 riprende la tradizione delle monoposto Ferrari di Formula 1 dotate di un propulsore a 8 cilindri a V, interrotta nel 1964 con la 158 F1. Come sempre, una grande attenzione è stata dedicata al rendimento e all'ottimizzazione dei materiali impiegati, alla fase di progettazione e al controllo della qualità, cercando di massimizzare il livello delle prestazioni e di ottenere il più elevato standard di sicurezza possibile.

The 248 F1 is the fifty second single-seater built by Ferrari specifically for use in the Formula 1 World Championship. The project, which goes by the internal code of 657, represents the Scuderia's interpretation of the technical regulations which apply in 2006; the main new feature of which is the introduction of an eight cylinder V configuration engine, with an overall capacity of 2400 cubic centimetres. In fact, the name of the car derives from these key figures relating to the power unit. The chassis of the 248 F1 is lighter than that of its predecessor and its shape has been revised, with modifications to the openings of the side pods and in the area of the deflectors. The cooling system has been substantially revised and not simply to meet the needs of the new engine. The location and size of the rear-view mirrors is one of the most obvious novelties. Other significant changes include the engine air intake, the engine

cover, the size of the fuel cell, the aerodynamic elements on the side pods and the layout of the exhausts. The gearbox - seven speeds plus reverse - represents an evolution of the carbon one introduced on the F2005 and it continues to be mounted longitudinally. The front suspension continues the classic design for Maranello single-seaters. However, the rear suspension has been designed to meet a key objective, which is to increase the overall aerodynamic efficiency of the rear end and to mechanically improve the usage of the Bridgestone tyres. This work was also supported by the Fiat Research Centre. As key elements to achieve these objectives the aerodynamic design of diffuser and the floor of the car have been extensively redesigned and in collaboration with Sachs, particular attention was paid to the dampers. As was the case last year, extensive design work went into the electronic installations, with the support of Magneti Marelli. Continued co-operation with Brembo has enabled another step forward with the braking system. The 056 engine is load-bearing and is fitted longitudinally. Design work began back in the spring of 2005 and naturally, took into account the strict limits laid out in the FIA technical regulations, in terms of the angle of the V, weight, dimensions and centre of gravity. The first example of the V8 engine ran on track in the month of August and development was initially carried out with it fitted to an F2004. As was the case last year, engines will again have to be used for two consecutive grands prix in 2006. With this in mind, Shell's support has been even more invaluable in defining the specification for fuels and lubricants best suited to meeting set targets in terms of reliability and performance. Driveability was another important factor, when defining the new engine's characteristics, with the regulations requiring fixed inlet trumpets: engine management is controlled by an integrated injection and ignition system from Magneti Marelli. The 248 F1 renews a tradition for Ferrari Formula 1 cars fitted with V8 engines, last seen in 1964 with the 158 F1. As usual, great attention is paid to the behaviour and optimisation of the materials used, from the design phase and through quality control, always striving to maximise the level of performance and to achieve the highest possible levels of safety.

DATI TECNICI/TECHNICAL SPECIFICATIONS

AUTOTELAIO/CHASSIS

In materiale composito
a nido d'ape con fibra di carbonio
Carbon-fibre and honeycomb composite structure
Cambio longitudinale Ferrari
Longitudinal gearbox
Differenziale autobloccante
Limited-slip differential
Comando semiautomatico sequenziale a controllo elettronico
Semiautomatic sequential electronically controlled gearbox
Numero di marce7 +Rm
Number of gears7 +Reverse
Freni a disco autoventilanti in carbonio
Ventilated carbon-fibre disc brakes
Sospensioni indipendenti con puntone e molla di torsione anteriore/posteriore
Independent suspension, push-rod activated torsion springs front and rear
Lunghezza/Length4545 mm
Larghezza/Width1796 mm
Altezza/Height959 mm
Passo/Wheelbase3050 mm
Carreggiata anteriore/Front track1470 mm
Carreggiata posteriore/Rear track1405 mm
Peso con acqua, olio e pilota600 kg
Weight with water, lubricant and driver600 kg
Ruote (anteriori e posteriori)13"
Wheels (front and rear)13"

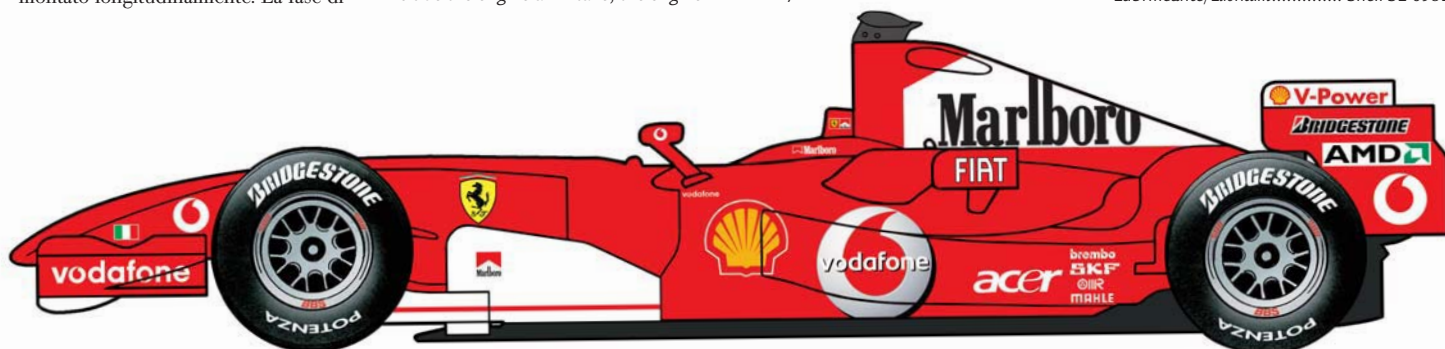


MOTORE/ENGINE

Tipo/Type 056
Numero cilindri/Number of cylinders 8
Blocco cilindri in alluminio microfuso..V 90°
Cylinder block in cast aluminiumV 90°
Numero di valvole/Number of valves 32
Distribuzione pneumatica
Pneumatic distribution
Cilindrata totale 2398 cm³
Total displacement2398 cm³
Alesaggio e pistoni/piston bore 98 mm
Peso/Weight > 95 kg

Iniezione elettronica digitale Magneti Marelli
Magneti Marelli digital electronic injection
Accensione elettronica Magneti Marelli statica
Magneti Marelli static electronic ignition

Benzina/Fuel Shell V-Power ULG 59
Lubrificante/Lubricant Shell SL-0932



I piloti
THE DRIVERS





MICHAEL SCHUMACHER

Vettura numero 5/Car no. 5

Data di nascita Date of birth	3 gennaio 1969 January 3, 1969
Età/Age	37
Luogo di nascita Place of birth	Huerth-Hermuelheim (Germania/Germany)
Residenza/Residence	Svizzera/Switzerland
Altezza/Height	1,74 m
Peso/Weight	74 kg
Stato civile/Status	Sposato con Corinna Due figli: Gina Maria, Mick Married to Corinna Two children: Gina Maria, Mick
Hobby	Go-kart/Karting
Sport	Ciclismo, calcio, tennis Cycling, football, tennis
Musica preferita Favourite music	Rock, dance
Pietanza Favourite food	Spaghetti aglio e olio Spaghetti aglio e olio
Bevanda	Succo di mele con acqua
Favourite drink	Apple juice mixed with water
Prime esperienze First racing experience	Ha guidato il primo kart a 4 anni Prima gara a 14 He drove his first kart at the age of 4 First race aged 14
Prima vettura da corsa First racing car	Formula Koenig
Primo successo First success	Campione tedesco juniores di kart nel 1984 German junior kart Champion in 1984
Non dimenticherà mai Will never forget	I titoli mondiali 1994 e 2000 His 1994 and 2000 World titles

LA CARRIERA/CAREER

1984	Campione tedesco Jr di kart German Jr. kart champion
1985	Campione tedesco Jr di kart Vicecampione del mondo Jr di kart German Jr. kart champion World Jr. kart runner-up
1986	Terzo nel Campionato tedesco di kart Terzo nel Campionato europeo di kart Third in German kart championship Third in European kart championship
1987	Campione tedesco di kart Campione europeo di kart German kart champion European kart champion
1988	Campione tedesco di F. Koenig Secondo nell'Europeo di Formula Ford 1600 German F. Koenig champion Second in European Formula Ford 1600 championship
1989	Terzo nel campionato tedesco di F3 Third in German F3 championship
1990	Campione tedesco di F3 Vincitore del GP del Fuji di F3 1 vittoria nel Mondiale Sport Prototipi German F3 champion Winner of Fuji F3 GP 1 win in Sport Prototype world championship
1991	Debutto in F1 al GP del Belgio F1 debut in Belgian GP
1992	Prima vittoria in F1 al GP del Belgio First F1 win in Belgian GP
1994	Campione del Mondo di F1 F1 World champion
1995	Campione del Mondo di F1 F1 World champion
2000	Campione del Mondo di F1 F1 World champion
2001	Campione del Mondo di F1 F1 World champion
2002	Campione del Mondo di F1 F1 World champion
2003	Campione del Mondo di F1 F1 World champion
2004	Campione del Mondo di F1 F1 World champion

STATISTICHE IN F1 F1 STATISTICS

CORSE DISPUTATE/GP CONTESTED			232
Anno Year	Squadra Team	Corse Races	
1991	Jordan	1	
	Benetton	5	
1992	Benetton	16	
1993	Benetton	16	
1994	Benetton	14	
1995	Benetton	17	
1996	Ferrari	16	
1997	Ferrari	17	
1998	Ferrari	16	
1999	Ferrari	10	
2000	Ferrari	17	
2001	Ferrari	17	
2002	Ferrari	17	
2003	Ferrari	16	
2004	Ferrari	18	
2005	Ferrari	19	

CLASSIFICA E PUNTI MONDIALE PILOTI POSITION AND DRIVERS' WORLD CHAMP. POINTS

Totale punti conquistati Collected points total				1248
Anno Year	Squadra Team	Punti Points	Classifica Position	
1991	Jordan Benetton	4	12	
1992	Benetton	53	3	
1993	Benetton	52	4	
1994	Benetton	92	1	
1995	Benetton	102	1	
1996	Ferrari	59	3	
1997	Ferrari	78	-	
1998	Ferrari	86	2	
1999	Ferrari	44	5	
2000	Ferrari	108	1	
2001	Ferrari	123	1	
2002	Ferrari	144	1	
2003	Ferrari	93	1	
2004	Ferrari	148	1	
2005	Ferrari	62	3	

PIAZZAMENTI NEI PRIMI 8/TOP 8 FINISHES

Totale piazzamenti Total finishes							174			
Anno Year	Squadra Team	Piazz. Finishes	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°
1991	Jordan Benetton	3	0	0	0	0	1	2	0	0
1992	Benetton	12	1	3	4	3	0	0	1	0
1993	Benetton	9	1	5	3	0	0	0	0	0
1994	Benetton	10	8	2	0	0	0	0	0	0
1995	Benetton	12	9	1	1	0	1	0	0	0
1996	Ferrari	9	3	3	2	1	0	0	0	0
1997	Ferrari	13	5	3	0	2	1	2	0	0
1998	Ferrari	12	6	2	3	0	1	0	0	0
1999	Ferrari	8	2	3	1	0	1	0	0	1
2000	Ferrari	13	9	2	1	0	1	0	0	0
2001	Ferrari	15	9	5	0	1	0	0	0	0
2002	Ferrari	17	11	5	1	0	0	0	0	0
2003	Ferrari	15	6	0	2	2	1	1	1	2
2004	Ferrari	16	13	2	0	0	0	0	1	0
2005	Ferrari	12	1	3	1	1	2	1	3	0

POLE POSITION/POLE POSITIONS

Totale pole Total poles				64
Anno Year	Squadra Team	Pole Poles	Gran Premio Grand Prix	
1991	Jordan Benetton	0		
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	
1998	Ferrari	3	Ita/Lux/Jap	
1999	Ferrari	3	Can/Mal/Jap	
2000	Ferrari	9	Eur/Mon/Can/Fra/ Hun/Ita/USA/Jap/Mal	
2001	Ferrari	11	Aus/Mal/Bra/Esp/ Aut/Can/Eur/Cb/ Hun/USA/Jap	
2002	Ferrari	7	Mal/Rsm/Esp/Ger/ Bel/USA/Jap	
2003	Ferrari	5	Aus/Rsm/Esp/Aut/Ita	
2004	Ferrari	8	Aus/Mal/Bah/Esp/Eur Ger/Hun/Jap	
2005	Ferrari	1	Hun	

**FELIPE MASSA**

Vettura numero 6/Car no.6

Data di nascita Date of birth	25 aprile 1981 April 25, 1981
Età/Age	24
Luogo di nascita Place of birth	San Paolo/Sao Paulo (Brasile/Brazil)
Residenza/Residence	Monaco
Altezza/Height	1,66 m
Peso/Weight	59 kg
Stato civile/Status	Single
Hobby	Cinema, shopping
Sport	Calcio, sci d'acqua, tennis Football, water ski, tennis
Pietanza Favourite food	Pasta, Churrasco
Bevanda Favourite drink	Coca-Cola Light
Prime esperienze First racing experience	4° nel Campionato Micro-kart di San Paolo nel 1990 4° in the 1990 Sao Paulo Micro-Kart Championship
Prima vettura da corsa First racing car	Formula Chevrolet
Primo titolo First title	Campione della Formula Chevrolet brasiliana 1999 1999 Brazilian Formula Chevrolet Champion
Non dimenticherà mai Will never forget	Debutto in Formula 1 e al volante di una Ferrari Debut in Formula 1 and in Ferrari

LA CARRIERA/CAREER

1990	Debutto nel Campionato Micro-kart di San Paolo del Brasile Debut in the Sao Paulo do Brasil Micro-kart Championship
1998	Debutto in Formula Chevrolet Debut in the Formula Chevrolet
1999	Campione Formula Chevrolet Brasile Brazilian Formula Chevrolet champion
2000	Campione italiano ed europeo Formula Renault Italian and European Formula Renault champion
2001	Campione Formula Euro 3000 e primi test in Formula 1 con la Sauber-Petronas Formula Euro 3000 champion and first test in Formula 1 with Sauber-Petronas
2002	13° nel Mondiale di F1 (4 punti) con la Sauber-Petronas 13° in the F1 World Championship (4 points) with Sauber-Petronas
2003	Collaudatore ufficiale della Scuderia Ferrari Marlboro Scuderia Ferrari Marlboro official test driver
2004	12° nel Mondiale di F1 (12 punti) con la Sauber-Petronas 12° in the F1 World Championship (12 points) with Sauber-Petronas
2002	13° nel Mondiale di F1 (11 punti) con la Sauber-Petronas 13° in the F1 World Championship (11 points) with Sauber-Petronas

STATISTICHE IN F1/F1 STATISTICS

CORSE DISPUTATE/GP CONTESTED			53
Anno Year	Squadra Team	Corse Races	
2002	Sauber-Petronas	16	
2004	Sauber-Petronas	18	
2005	Sauber-Petronas	19	

**CLASSIFICA E PUNTI MONDIALE PILOTI
POSITION AND DRIVERS' WORLD CHAMP. POINTS**

Totale punti conquistati Collected points total				27
Anno Year	Squadra Team	Punti Points	Classifica Position	
2002	Sauber-Petronas	4	13	
2004	Sauber-Petronas	12	12	
2004	Sauber-Petronas	11	13	

**PIAZZAMENTI NEI PRIMI 8
TOP 8 FINISHES**

Totale piazzamenti Total finishes				93
Anno Year	Squadra Team	Piazz. Finishes	1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8°	
2002	Sauber-Petr.	6	0 0 0 0 1 2 2 1	
2004	Sauber-Petr.	5	0 0 0 1 1 0 0 3	
2005	Sauber-Petr.	4	0 0 0 1 0 1 1 1	

FELIPE MASSA: 248 F1 SHAKEDOWN, PISTA DI FIORANO 20.01.2006





LUCA BADOER

Collaudatore/Test driver

Luca Badoer è 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 51 Gran Premi, debuttando nel Gran Premio del Sudafrica 1993 al volante di una Lola-Ferrari della Scuderia Italia. Il 2006 è la sua nona 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 Junior Italian-go-kart 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 51 Formula 1 Grand Prix, after the debut in the South African Grand Prix in 1993 with a Lola-Ferrari from Scuderia Italia. 2006 will be his ninth season as a Ferrari test driver.

STATISTICHE IN FI/F1 STATISTIC

CORSE DISPUTATE/GP CONTESTED			51
Anno	Squadra	Corse	
Year	Team	Races	
1993	Scuderia Italia	12	
1995	Minardi	17	
1996	Forti Corse	6	
1999	Minardi	16	



MARC GENÉ

Collaudatore/Test driver

Nato il 29 marzo 1974 a Sabadell, in Spagna, Marc Gené fa il suo esordio negli sport motoristici nel 1987, nel Campionato Kart Catalano. L'anno successivo vince sia il Campionato Kart catalano che quello spagnolo, nella classe National. Nel 1990 è il più giovane pilota a vincere il Campionato Kart spagnolo in classe Senior. Nel 1991 vince, sempre nella stessa classe, anche il titolo catalano. Nel 1994 e nel 1995 partecipa al Campionato britannico di Formula 3 e nel 1996 vince la II Golden Cup FISA Superformula. Nel 1997 disputa il campionato internazionale di F3000. La prima partecipazione di Marc Gené al Campionato del Mondo di Formula 1 risale 1999, con la Minardi. Sempre con la squadra di Faenza gareggerà anche l'anno seguente. Nel 2001 diventa collaudatore del team BMW-Williams, incarico che ricopre fino al 2004: con il team anglotedesco disputa tre gare (Italia 2003, Francia e Gran Bretagna 2004). Arriva a Maranello come collaudatore il 22 novembre 2004, esordendo in pista fin dal giorno successivo, a Barcellona, al volante di una F2004, questo è il suo secondo anno nella Scuderia. Laureato in Economia, Marc Gené ama molto i libri e il cinema e pratica numerosi sport fra i quali il nuoto, il tennis, la mountain bike e le immersioni.

Born on March 29th 1974 in Sabadell, Spain, Marc Gené made his motor racing debut in 1987 in the Catalunya Kart Championships. The following year he won the Catalunya and Spanish (National class) Kart Championships. In 1990, he became the youngest driver ever to win the Senior class of the Spanish Karting Championship. In 1991 Gené also won the Catalan title in the same class. In 1994 and 1995, Gené took part in the British Formula 3 Championships and in 1996, he won the II Golden Cup FISA Superformula. In 1997, he raced in the International F3000 Championship. Marc Gené's first outing in the Formula 1 World Championship was in 1999, for Minardi. He raced the following year for the same team too. In 2001, he became a test driver for the BMW-Williams team, a position he held until 2004. He competed in three races for the Anglo-German team (Italy 2003, France and Great Britain 2004.) The Spaniard came to Maranello as a test driver on November 22nd 2004, making his track debut the following day at Barcelona at the wheel of an F2004. This will be his second year in our Scuderia. Marc Gené has a degree in Economics. His hobbies are reading and cinema. He also enjoys several sports, including swimming, tennis, mountain biking and diving.

STATISTICHE IN FI/F1 STATISTICS

CORSE DISPUTATE/GP CONTESTED			36
Anno	Squadra	Corse	
Year	Team	Races	
1999	Minardi Ford	16	
2000	Minardi Fondmetal	17	
2003	BMW-Williams	1	
2004	BMW-Williams	2	

PIAZZAMENTI NEI PRIMI 8

TOP 8 FINISHES

Totale punti conquistati				5
Total points				
Anno	Squadra	Punti	Piazz.	
Year	Team	Points	Finishes	
1999	Minardi Ford	1	18°	
2000	Minardi Fondmetal	0	-	
2003	BMW-Williams	4	17°	
2004	BMW-Williams	0	23°	

Le monoposto Campioni del Mondo

THE WORLD CHAMPION SINGLE-SEATERS



1961  156 F1



1964  158 F1



1975  312 T



1976  312 T2



1977  312 T2



1979  312 T4



1982  126 C2



1983  126 C3



1999  F399



2000  F1-2000



2001  F2001



2002  F2002



2003  F2003-GA



2004  F2004

La Ferrari in Formula 1

FERRARI AND FORMULA 1



La Ferrari è l'unico costruttore di automobili che abbia preso parte a tutte le edizioni del Campionato del Mondo Piloti (comunemente definito di Formula 1) a partire dalla sua creazione, nel 1950. Per molti anni è stato l'unico team a realizzare per intero le sue monoposto: telaio, motore, cambio, sospensioni. A tutto il 2005 la Ferrari ha conquistato 14 titoli mondiali Piloti e 14 Costruttori e detiene i record di vittorie (183) e di pole position (179). In Formula 1 hanno guidato ufficialmente per la Ferrari 68 piloti, 34 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 Piloti, i piloti che hanno gareggiato con una Ferrari hanno globalmente conquistato 4348 punti, contro i 3140,5 conquistati dai piloti che hanno corso con una McLaren e i 2497,5 conquistati da quelli che hanno corso con una Williams.

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 built every part of its racing cars in house: chassis, engine, gearbox, suspension. At the end of 2005 Ferrari held 14 Drivers' and 14 Constructors' titles. It also holds the records for the greatest number of wins (183) and pole positions (179.) A total of 68 drivers have driver officially for Ferrari in Formula 1, 34 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 4,348 points, compared to the 3,140.5 points scored by drivers who have raced for McLaren and 2,497.5 by those racing for Williams.

I QUATTORDICI TITOLI PILOTI THE FOURTEEN 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
- 2000
Michael Schumacher
- 2001
Michael Schumacher
- 2002
Michael Schumacher
- 2003
Michael Schumacher
- 2004
Michael Schumacher

I QUATTORDICI TITOLI COSTRUTTORI THE FOURTEEN CONSTRUCTORS' TITLES

- 1961
- 1964
- 1975
- 1976
- 1977
- 1979
- 1982
- 1983
- 1999
- 2000
- 2001
- 2002
- 2003
- 2004





Alberto Ascari
Spa-Francorchamps, 1952

LE 183 VITTORIE THE 183 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 P.
--------------	---------

1961

Olanda/Netherlands	von Trips
Belgio/Belgium	Hill P.
Francia/France	Baghetti
Gran Bretagna/GB	von Trips
Italia/Italy	Hill P.

1963

Germania/Germany	Surtees
------------------	---------

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
--------------	--------

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

1998

Argentina	Schumacher
Canada	Schumacher
Francia/France	Schumacher
Gran Bretagna/GB	Schumacher
Ungheria/Hungary	Schumacher
Italia/Italy	Schumacher

1999

Australia	Irvine
San Marino	Schumacher
Monaco	Schumacher
Austria	Irvine
Germania/Germany	Irvine
Malesia/Malaysia	Irvine

2000

Australia	Schumacher
Brasile/Brazil	Schumacher
San Marino	Schumacher
Europa/Europe	Schumacher
Canada	Schumacher
Germania/Germany	Barrichello
Italia/Italy	Schumacher
Stati Uniti/USA	Schumacher
Giappone/Japan	Schumacher
Malesia/Malaysia	Schumacher

2001

Australia	Schumacher
Malesia/Malaysia	Schumacher
Spagna/Spain	Schumacher
Monaco	Schumacher
Europa/Europe	Schumacher
Francia/France	Schumacher
Ungheria/Hungary	Schumacher
Belgio/Belgium	Schumacher
Giappone/Japan	Schumacher

2002

Australia	Schumacher
Brasile/Brazil	Schumacher
San Marino	Schumacher
Spagna/Spain	Schumacher
Austria	Schumacher
Canada	Schumacher



Michael Schumacher, Rubens Barrichello
Hungarian GP 2004

Europa/Europe	Barrichello
Gran Bretagna/GB	Schumacher
Francia/France	Schumacher
Germania/Germany	Schumacher
Ungheria/Hungary	Barrichello
Belgio/Belgium	Schumacher
Italia/Italy	Barrichello
Stati Uniti/USA	Barrichello
Giappone/Japan	Schumacher

2003

San Marino	Schumacher
Spagna/Spain	Schumacher
Austria	Schumacher
Canada	Schumacher
Gran Bretagna/GB	Barrichello
Italia/Italy	Schumacher
Stati Uniti/USA	Schumacher
Giappone/Japan	Barrichello

2004

Australia	Schumacher
Malesia/Malaysia	Schumacher
Bahrain	Schumacher
San Marino	Schumacher
Spagna/Spain	Schumacher
Europa/Europe	Schumacher
Canada	Schumacher
Stati Uniti/USA	Schumacher
Francia/France	Schumacher
Gran Bretagna/GB	Schumacher
Germania/Germany	Schumacher
Ungheria/Hungary	Schumacher
Italia/Italy	Barrichello
Cina/China	Barrichello
Giappone/Japan	Schumacher

2005

Stati Uniti/USA	Schumacher
-----------------	------------

LE VITTORIE PER PILOTA VICTORIES PER DRIVER

65

Schumacher

15

Lauda

13

Ascari

9

Barrichello

6

Ickx, Villeneuve

5

Berger, Prost, Reutemann

4

Regazzoni, Surtees, Irvine

3

Alboreto, Arnoux, Collins, Fangio*, Hawthorn, Hill P., 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 179 POLE POSITION
THE 179 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
Germania/Germany	Fangio
Italia/Italy	Fangio

1958

Belgio/Belgium	Hawthorn
Francia/France	Hawthorn
Germania/Germany	Hawthorn
Marocco/Morocco	Hawthorn

1959

Francia/France	Brooks
Germania/Germany	Brooks

1960

Italia/Italy	Hill P.
--------------	---------

1961

Olanda/Netherlands	Hill P.
Belgio/Belgium	Hill P.
Francia/France	Hill P.
Gran Bretagna/GB	Hill P.
Germania/Germany	Hill P.
Italia/Italy	von Trips

1963

Italia/Italy	Surtees
--------------	---------

1964

Germania/Germany	Surtees
Italia/Italy	Surtees

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

Spagna/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

1998

Italia/Italy	Schumacher
Lussemburgo/Luxem.	Schumacher
Giappone/Japan	Schumacher

1999

Canada	Schumacher
Malesia/Malaysia	Schumacher
Giappone/Japan	Schumacher

2000

Gran Bretagna/GB	Barrichello
Europa/Europe	Schumacher
Monaco	Schumacher
Canada	Schumacher
Francia/France	Schumacher
Ungheria/Hungary	Schumacher
Italia/Italy	Schumacher
Stati Uniti/USA	Schumacher
Giappone/Japan	Schumacher
Malesia/Malaysia	Schumacher

2001

Australia	Schumacher
Malesia/Malaysia	Schumacher
Brasile/Brazil	Schumacher
Spagna/Spain	Schumacher
Austria	Schumacher
Canada	Schumacher
Europa/Europe	Schumacher
Gran Bretagna/GB	Schumacher
Ungheria/Hungary	Schumacher
Stati Uniti/USA	Schumacher
Giappone/Japan	Schumacher

2002

Australia	Barrichello
Malesia/Malaysia	Schumacher
San Marino	Schumacher
Spagna/Spain	Schumacher
Austria	Barrichello
Germania/Germany	Schumacher
Ungheria/Hungary	Barrichello
Belgio	Schumacher
Stati Uniti/USA	Schumacher
Giappone/Japan	Schumacher

2003

Australia	Schumacher
Brasile/Brazil	Barrichello
San Marino	Schumacher
Spagna/Spain	Schumacher
Austria	Schumacher
Gran Bretagna/GB	Barrichello
Italia/Italy	Schumacher
Giappone/Japan	Barrichello

2004

Australia	Schumacher
Malesia/Malaysia	Schumacher
Bahrain	Schumacher
Spagna/Spain	Schumacher
Europa/Europe	Schumacher
Stati Uniti/USA	Barrichello
Germania/Germany	Schumacher
Ungheria/Hungary	Schumacher
Italia/Italy	Barrichello
Cina/China	Barrichello
Giappone/Japan	Schumacher
Brasile/Brazil	Barrichello

2005

Ungheria/Hungary	Schumacher
------------------	------------

**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 Championship, including those entered by private drivers.

1950	125 F1 166 F2 275 F1 375 F1
1951	125 F1 212 F1 375 F1
1952	166 F2 375 Indianapolis 500 F2
1953	166 F2 500 F2 553 F2
1954	553 F1 625 F1
1955	555 F1 625 F1
1956	555 F1 D50
1957	500 F2 D50 801 F1
1958	246 F1
1959	256 F1
1960	156 F2 246 P F1 256 F1
1961	156 F1
1962	156 F1
1963	156 F1-63



500 F2, 1953



D50, 1956



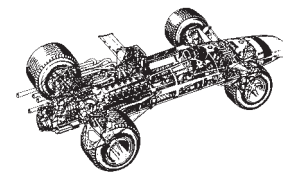
156 F1, 1961-62

1964	156 F1-63 158 F1 512 F1
1965	158 F1 512 F1



158 F1, 1964

1966	246 F1-66 312 F1-66
1967	312 F1-66 312 F1-67
1968	312 F1-68



312 F1-68

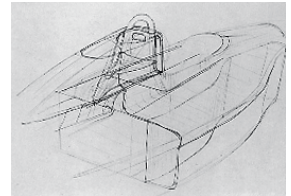
1969	312 F1-69
1970	312 B
1971	312 B 312 B2
1972	312 B2
1973	312 B2 312 B3-73
1974	312 B3-74



312 B3-74

1975	312 B3-74 312 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 126 C3
1984	126 C4
1985	156-85
1986	F1-86
1987	F1-87



F1-87

1988	F1-87/88C
1989	F1-89



F1-89

1990	F1-90
1991	F1-91
1992	F92 A
1993	F93 A
1994	412 T1
1995	412 T2
1996	F310
1997	F310 B
1998	F300
1999	F399
2000	F1-2000
2001	F2001
2002	F2001 F2002
2003	F2002 F2003-GA
2004	F2004
2005	F2004M F2005



F2005

Adolff 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

Barrichello Rubens
BRASILE/BRAZIL

Behra Jean
FRANCIA/FRANCE

Bell Derek
GRAN BRETAGNA/GB

Berger Gerhard
AUSTRIA

Bondurant Bob
STATI UNITI/USA

Brooks Tony
GRAN BRETAGNA/GB

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

Gonzalez 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

Massa Felipe
BRASILE/BRAZIL

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

Salo Mika
FINLANDIA/FINLAND

Salvadori Roy
GRAN BRETAGNA/GB

Scarfiotti Lodovico
ITALIA/ITALY

Scarlatti Giorgio
ITALIA/ITALY



Scheckter Jody
SUDAFRICA/SOUTH AFRICA

Schell Harry
STATI UNITI/USA

Schoeller Rudolf
GERMANIA/GERMANY



Schumacher Michael
GERMANIA/GERMANY

Serafini Dorino
ITALIA/ITALY

Simon André
FRANCIA/FRANCE

Sommer Raymond
FRANCIA/FRANCE



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

Gli sponsor THE SPONSORS

La Scuderia Ferrari Marlboro ha come partner per le sue attività sportive un ristrettissimo numero di aziende, selezionate in tutto il mondo per l'eccellenza della produzione e per il prestigio del marchio.

As partners in its racing activities Scuderia Ferrari Marlboro has a very select group of companies, from around the world, chosen for the excellence of their product and the prestige of the brand.



ACER

Acer è una fra le prime cinque aziende al mondo di personal computer. Progetta e commercializza soluzioni tecnologiche avanzate, sicure e di semplice utilizzo che permettono agli utenti di raggiungere i propri obiettivi migliorando la qualità della propria vita. Dopo aver avviato società indipendenti affidando loro le attività manifatturiere, nel 2000 Acer si è focalizzata nella commercializzazione dei propri prodotti tra cui desktop e portatili, server e dispositivi di archiviazione, monitor, periferiche e soluzioni di e-business per le aziende, la pubblica amministrazione, la scuola e l'utenza domestica. Costituita nel 1976 Acer Inc. conta più di 5.600 dipendenti e supporta distributori e rivenditori in più di 100 Paesi. Nel 2004 ha fatturato 6,8 miliardi di dollari. Per ulteriori informazioni visitate: www.acer.it.

Acer ranks among the world's top five branded PC vendors, designing and marketing easy, dependable IT solutions that empower people to reach their goals and enhance their lives. In 2000, Acer spun-off its manufacturing operation to focus on globally marketing its brand-name products: desktop and mobile PCs, servers and storage, displays, peripherals, and e-business solutions for business, government, education, and home users. Established in 1976, Acer Inc. employs 5,600 people supporting dealers and distributors in more than 100 countries. Estimated revenues for 2004 were US\$ 6.8 billion. Please visit www.acer-euro.com.



AMD

AMD (NYSE: AMD) progetta e produce microprocessori, dispositivi di memorie Flash e soluzioni system-on-chip per l'industria dei computer, delle comunicazioni e per il mercato consumer electronic. AMD fornisce ai propri clienti, che siano utenti privati, aziende o enti della Pubblica Amministrazione, soluzioni standard – altamente customizzate. Per maggiori informazioni visitare il sito: www.amd.com.

AMD (NYSE: AMD) designs and produces microprocessors, Flash memory devices and system-on-chip solutions for the computer, communications and consumer electronic industries. AMD is dedicated to helping its customers deliver standards-based, customer-focused solutions for technology users, ranging from enterprises to government agencies and individual consumers. For more information visit www.amd.com.



BRIDGESTONE

La Bridgestone Corporation ha sede a Tokyo ed è il più grande costruttore mondiale di pneumatici e altri prodotti in gomma. Anche grazie a marchi molto conosciuti quali Bridgestone e Firestone, l'Azienda è presente sul mercato mondiale degli pneumatici in posizione di vertice. Il gruppo Bridgestone è inoltre attivo nei settori dei ricambi per auto, dei beni industriali, dei prodotti chimici e degli articoli sportivi. I prodotti Bridgestone e Firestone vengono venduti in più di 150 Paesi nel mondo.

Bridgestone Corporation, with its headquarters in Tokyo, is the world's largest manufacturer of tyres and other rubber products. Well-known

brands, including the Bridgestone and Firestone names, herald the company's strong presence in tyre markets worldwide. Bridgestone's diversified operations include business in automotive parts, industrial goods, chemical products, and sporting goods. Bridgestone and Firestone products are sold in more than 150 nations and territories around the world.

FIAT

FIAT

La vettura porta il marchio Fiat, l'azionista di maggioranza della Ferrari. La collaborazione di Fiat è principalmente tecnica: la Casa di Torino mette a disposizione il suo Centro Ricerche, molto utile alla Ferrari in numerosi settori. Fiat ha anche eletto Michael Schumacher suo ambasciatore per la comunicazione.

Fiat is Ferrari's major shareholder. Fiat provides mainly technical support, and Ferrari has access to the company's Research Centre which is extremely advantageous when undertaking development in various fields. Michael Schumacher also acts as Fiat's testimonial for its products.



MARTINI

Il brand Martini è uno dei marchi leader mondiali nel settore delle bevande: 66 persone al secondo gustano un Martini in tutto il mondo. Stile, sofisticatezza, gioia di vivere: queste le caratteristiche che fanno apprezzare Martini. Attraverso la Martini Racing, Martini ha creato una tradizione ormai ultraquarantennale nel mondo dell'automobilismo sportivo che è culminata nella partnership con la Scuderia Ferrari. Il caratteristico logo Martini campeggia infatti sul

musetto delle monoposto di Maranello che competono nel Campionato del Mondo di Formula 1, costituendo uno straordinario strumento di comunicazione verso il mondo dei consumatori. La collaborazione non è soltanto limitata alla presenza del logo: infatti, l'associazione con Ferrari aiuta a promuovere il messaggio di guida responsabile che sta a cuore a Martini.

Martini is one of the world's leading drinks brands. It is so successful, in fact, that very second, 66 people across the world sip on one. The Martini brand has, of course, come to epitomise style, sophistication and joy de vivre. The company has also been involved in motor racing for the last 40 years through Martini Racing and this relationship has culminated in its partnership with the Scuderia Ferrari. The Martini logo now adorns the nosecones of the Maranello single-seaters during the Formula 1 World Championships, a fact that has turned it into an extraordinarily effective advertising tool that gets right to the heart of the consumer market. However, the Ferrari-Martini partnership is not confined merely to the presence of the logo. The association with the Prancing Horse its also used to promote the responsible driving message central to the Martini philosophy.



SHELL

Il gruppo Shell ha una diffusione mondiale con aziende che operano in più di 140 Paesi. Le attività del gruppo sono orientate alla ricerca e produzione di gas naturali, petrolio, derivati chimici, energie rinnovabili, trading industriale ed altri settori. Shell gestisce più di 45.000 stazioni di rifornimento, servendo ogni giorno più di 25 milioni di clienti.

Shell companies operate in more than 140 countries around the world. The Group is engaged in the business of Exploration and Production, Gas & Power, Oil Products, Chemicals, Renewables, Trading, and other activities. Shell operates more than 45,000 retail sites and serves some 25 million retail customers every day.



VODAFONE

Dalla sua nascita, nel 1982, Vodafone è diventata la più grande compagnia di comunicazione mobile al mondo. Vodafone detiene partecipazioni azionarie in società presenti in 26 paesi di tutto il mondo e ha stretto accordi di partnership con le reti di altri 10 paesi. Al 1° dicembre 2003, Vodafone ha raggiunto il numero di 128,5 milioni di clienti. Vodafone UK è stata la prima rete Vodafone in ordine di tempo, attiva dal 1985 nel Regno Unito. Da allora, la società ha sempre perseguito una forte politica di investimenti in innovazione tecnologica. *Vodafone live!*, attualmente disponibile in 16 Paesi, crea le condizioni ideali perché i clienti possano accedere e acquistare facilmente i servizi mediante dispositivi mobili. Dalla sua introduzione, avvenuta nel mese di ottobre 2002, *Vodafone live!* ha ricevuto positivi riconoscimenti sul mercato. Leader mondiale della comunicazione mobile, Vodafone propone soluzioni che migliorano la vita dei clienti, agevolando la connettività tra le persone, le aziende e le comunità all'interno di un villaggio globale caratterizzato dalla mobilità dei mezzi di comunicazione. Anche nell'era multimediale, Vodafone persegue i suoi obiettivi di sempre, continuando a investire nell'innovazione per soddisfare e superare le aspettative della propria clientela.

Since its inception in 1982, Vodafone has become the largest mobile community in the world. Vodafone has equity interests in 26 countries around the world and has partner networks in a further 10 countries. As of the 1st December 2003, Vodafone had 128.5million customers. Vodafone UK was the first Vodafone network, launching on 1st January 1985. Since this date, Vodafone has invested heavily in innovative technology. *Vodafone live!*, currently in 16 countries, creates the best environment for customers to be able to access and buy services easily on a mobile device. Since its introduction in October 2002, *Vodafone live!* has won critical acclaim across the industry. Vodafone is the world's mobile communication leader – enriching customer lives, helping individuals, businesses and communities be more connected in a mobile world. Even in the era of multimedia services, Vodafone maintains its fundamental approach, continuing to invest in innovation to ensure that it continually exceeds its customers' expectations.

I fornitori ufficiali THE OFFICIAL SUPPLIERS

La Scuderia Ferrari Marlboro si avvale della collaborazione tecnologica di aziende di livello mondiale per qualità della produzione e prestigio. Le aziende si suddividono in Fornitori Ufficiali e Fornitori, in base all'uso loro consentito del marchio Ferrari nelle attività promozionali.

Scuderia Ferrari Marlboro benefits from the technical collaboration of companies known around the world for the quality of their product and the prestige of their marque. The companies are split into Official Suppliers and Suppliers which reflects the levels at which they can use the Ferrari brand in their promotional activities.

BREMBO

Brembo, fondata nel 1961 e con sede a Curno (Bergamo), è leader di mercato nella progettazione e produzione di sistemi frenanti ad elevate prestazioni per auto, moto, veicoli commerciali, nonché per il mondo delle competizioni ed il mercato del ricambio. L'azienda opera oggi in Italia, Brasile, Messico, Polonia, Spagna, Gran Bretagna, Germania, Francia, Svezia, USA, Cina e Giappone contando sulla collaborazione di oltre 3.900 dipendenti. Di questi il 10% è composto da ingegneri e specialisti di prodotto che lavorano nella ricerca e sviluppo, area in cui l'Azienda investe il 6,5% del suo fatturato. Un partner di Ferrari per le vetture da strada e da competizione.

Brembo, founded in 1961, located in Curno (Bergamo, Italy) is an international leading company in designing, developing and producing high performance braking systems for cars, motorcycles, industrial and commercial vehicles for the original equipment, for the spare-part market of brake discs for cars and for racing.

The company currently operates in Italy, Brazil, Mexico, Poland, Spain, Great Britain, Germany, France, Sweden, the USA, China and Japan counting on the collaboration of more than 3,900 people. 10% of these are engineers and product specialists working in research and development, field in which the Company invests 6.5% of its turnover. Ferrari's partner for road and race cars.

MAGNETI MARELLI

Magneti Marelli progetta, sviluppa e produce sistemi e componenti di alta tecnologia per autoveicoli a livello internazionale. Con 49 stabilimenti e 24 centri di R&S in 16 paesi, 21.000 addetti e un fatturato di 3,3 miliardi di euro nel 2002, Magneti Marelli è un'azienda leader che si posiziona ai primi posti in Europa, Nord e Sud America nelle aree sistemi di controllo motore (benzina e diesel), lighting, sistemi sospensioni e ammortizzatori, sistemi elettronici e sistemi di scarico.

Magneti Marelli designs, develops and manufactures high-tech automotive systems and components for the international market. With 49 plants and 24 R&D centers in 16 countries, a workforce of 21,000 and a turnover of 3,3 billion euro in 2002, Magneti Marelli is a group which ranks among the leading automotive suppliers in Europe, North and South America in the areas of engine control systems (both gasoline and diesel,) lighting, suspension systems and shock absorbers, electronic systems, and exhaust systems.

MAHLE

La Mahle è uno dei maggiori fornitori di pistoni, parti di motori e sistemi di filtraggio dell'industria automobilistica e motoristica mondiale. Più di 30.000 persone, in più di 65 sedi nel mondo progettano, sviluppano e producono componenti e sistemi di altissima qualità per un fatturato



vendite di oltre tre miliardi di dollari.

Mahle is one of the leading suppliers of pistons and engine components, filter systems and valve train systems to the worldwide automotive and motor industries. More than 30,000 employees in 65 locations around the world design, develop and produce high-quality components and complete systems amounting to annual sales of over USD 3 billion.

OMR

Il Gruppo OMR (Officine Meccaniche Rezzatesi) è un produttore affermato a livello mondiale di componentistica e sistemi per il settore dell'auto e del veicolo industriale, con 11 stabilimenti produttivi in Italia, Brasile e Marocco. Fin dal 1919 OMR e le società del suo Gruppo, contando sulla collaborazione di 1600 assistenti, coniugando tecnologia, innovazione e designer, hanno saputo diventare leader nel proprio settore. La collaborazione OMR e Ferrari iniziata nel 1978 ha contribuito a costruire obiettivi comuni, per vincere le sfide presenti e future, con un lavoro di gruppo ed una forte motivazione alla costante ricerca di tecnologie vincenti.

The OMR Group (Officine Meccaniche Rezzatesi) is a successful world-class producer of components and systems for the car and commercial vehicle industry, with 11 production plants in Italy, Brazil and Morocco. Since its foundation in 1919, OMR and the

companies in its Group, with the help of their 1600 staff, have become market leaders in their chosen sector, with their blend of technology, innovation and design. The collaboration between OMR and Ferrari, which began in 1978, has contributed to building common objectives, for meeting present and future challenges, with team spirit and driving motivation in the constant search for winning technologies.

PUMA

Fondata nel 1948 in Germania, a Herzogenaurach, con una distribuzione globale legata a negozi sportivi, grandi magazzini e boutiques in più di 80 Paesi nel mondo, Puma è oggi tra i leader nella fornitura di abbigliamento, scarpe e accessori da sport. Da anni stabilmente sul mercato Motorsport, mantenendo immutati i valori distintivi: tradizione, sport, innovazione tecnologica e creatività, Puma fornisce alla Ferrari tute ignifughe, abbigliamento da pista, scarpe e accessori.

Founded in 1948 in Germany, Herzogenaurach, Puma is one of the world's leading suppliers of sportswear. In fact, its clothing, footwear and accessories are distributed to sports shops, department stores and other retail outlets in over 80 countries across the globe. Puma has also been a solid presence on the motor sport market for many years now, through which it has fostered its trademark combination of sport, technological

innovation and creativity. Puma supplies Ferrari with its fireproof suits, track uniforms, shoes and accessories.

SKF

Il Gruppo SKF è il maggiore fornitore a livello internazionale di prodotti, soluzioni e servizi ai clienti nel settore dei cuscinetti volventi e delle guarnizioni di tenuta. Possiede 10 siti produttivi in diverse parti del mondo. Con società di vendita in 70 Paesi, integrate da circa 10.000 concessionari e rivenditori SKF è sempre vicina ai propri clienti. Il mondo delle corse costituisce un terreno di prova unico e stimolante per guidare l'innovazione SKF verso il mondo industriale. SKF è partner tecnico di Ferrari dal 1947.

SKF is the leading global supplier of products, customer solutions and services in the rolling bearing and seals business.

SKF has 100 manufacturing sites distributed all over the world. With its own sales companies in 70 countries, supported by some 10,000 distributors and dealers worldwide, SKF is always close to the Customer. Grand Prix racing provides a unique and intense proving ground, helping SKF drive concepts to reality.

SKF has been a technical partner to Ferrari since 1947.

ALTRI FORNITORI UFFICIALI OTHER OFFICIAL SUPPLIERS

BETA UTENSILI
EUROPCAR
FINMECCANICA
INFINEON
IVECO
NGK
SANBITTÈR
TATA CONSULTANCY SERVICES
ZF SACHS

FORNITORI/SUPPLIERS

BBS, Cima, Poggipolini, Sabelt, Selex Communication, TRW, VeCa

MAHLE

OMR

PUMA

SKF

Le altre attività racing



FERRARI CORSE CLIENTI

I clienti-piloti hanno sempre avuto un ruolo importante nelle attività sportive Ferrari, sin dall'inizio della storia della Marca.

È per questo motivo che, nel 1993, viene ideato il Ferrari Challenge, riportando in pista i clienti sulle vetture Granturismo; sempre in quest'ottica, a fine 2001, si arriva alla creazione di un apposito dipartimento Corse Clienti.

Questa struttura si occupa attualmente dell'organizzazione a livello internazionale di Ferrari Challenge Trofeo Pirelli e Shell Ferrari Historic Challenge, del supporto alla clientela sportiva della Casa di Maranello che partecipa ai campionati GT, nonché della gestione del reparto F1 Clienti e del nuovo esclusivo Programma FXX.

FERRARI CHALLENGE

TROFEO PIRELLI

Dal 1993 i clienti-piloti della Casa possono iscriversi a un campionato loro riservato, il Ferrari Challenge Trofeo Pirelli, che si articolerà in tre serie (Italia, Europa e Nord America) anche nel 2006. La fondamentale novità della stagione è costituita dall'esordio della F430 Challenge, ad affiancare negli eventi (con gare o classifiche separate) la 360 Challenge, per diventare poi l'unica protagonista della serie a partire dal 2007. Confermata la formula delle competizioni tipo endurance, introdotta con successo lo scorso anno, con pit stop obbligatorio a tempo imposto che consente la partecipazione sia di conduttori iscritti singolarmente sia di equipaggi con due piloti.

SHELL FERRARI

HISTORIC CHALLENGE

Dal 1996 la Ferrari organizza lo Shell Ferrari Historic Challenge, un campionato riservato alle vetture prodotte dalla Casa di Maranello fino al 1982, esteso dal 1999 anche alle Maserati.

Le auto, in possesso di Scheda Tecnica di Ammissione rilasciata da Ferrari Classiche, sono suddivise in categorie (in base alla tipologia ed alla data di produzione) e competono su diverse griglie.

Il campionato, caratterizzato da un aspetto di costume assolutamente preponderante, in virtù della speciale atmosfera che si respira nel paddock ed in pista, è articolato in cinque gare in Europa ed altrettante in Nord America. Dal 1996 ad oggi vi hanno preso parte oltre 200 collezionisti-piloti.

REPARTO GT

La stagione 2006 segna il debutto in classe GT2 della nuova F430 GTC, sviluppata dal dipartimento Corse Clienti di Maranello con la collaborazione della Michelotto Automobili. Il progetto ha messo a frutto l'ottima base di partenza, costituita dalla berlinetta stradale, e l'esperienza maturata nelle competizioni con il precedente modello di successo, 360 GTC.

Il 2006 registra anche l'introduzione dello step definitivo di sviluppo per quanto riguarda la 575 GTC, che ha evidenziato significativi segnali di crescita già nella passata stagione.

In quest'ultimo aggiornamento della vettura, destinata alla classe principale del Gran Turismo,

il lavoro dei tecnici si è particolarmente concentrato su affinamenti di aerodinamica.

FI CLIENTI

Questo reparto cura la manutenzione delle monoposto dei collezionisti, prepara per la vendita le vetture che, da almeno due anni, hanno terminato la loro carriera agonistica e garantisce la necessaria assistenza sui circuiti. Tecnici con grande esperienza e passione operano nell'atelier, dotato di apparecchiature utilizzate nelle varie epoche e per i diversi modelli. Circa 200 esemplari di grandissimo pregio e valore prodotti a partire dal 1970, che hanno fatto la storia della Scuderia Ferrari nel Campionato del Mondo, vengono così mantenuti giovani e sempre competitivi. Inoltre questo dipartimento organizza una serie di dimostrazioni, offrendo ai clienti la possibilità di scendere in pista con l'assistenza tecnica e logistica del suo staff.



FERRARI CHALLENGE TROFEO PIRELLI/SHELL FERRARI HISTORIC CHALLENGE



OUR OTHER RACING ACTIVITIES

FERRARI CORSE CLIENTI

Client-drivers have played an important role in Ferrari's sporting activities since the very earliest days of the marque.

In fact, we launched the Ferrari Challenge in 1993 specifically to bring clients back to the track in their GT cars. In late 2001, a special Client Racing division (Corse Clienti) was also created. This division is responsible for the international organisation of the Ferrari Challenge Trofeo Pirelli and Shell Ferrari Historic Challenge, for providing support for track-oriented clients who participate in the various GT championships, and for managing the F1 Clienti department and exclusive new FXX Programme.



FERRARI CHALLENGE TROFEO PIRELLI

Since 1993, the Prancing Horse's client-drivers have had their own championship, the Ferrari Challenge Trofeo Pirelli, of which there are Italian, North American and European series. The big news this season is the debut of the new F430 Challenge, which joins the 360 Modena Challenge on the track (albeit with separate races and rankings,) before replacing it completely in 2007. The endurance race formula proved highly successful on its introduction last year, and thus remains unchanged this season. It features compulsory pit-stops at set times, allowing the participating of both individually entered drivers or teams of two.

SHELL FERRARI HISTORIC CHALLENGE

Ferrari has been staging the Shell Ferrari Historic Challenge since 1996. The championship is reserved specifically for Prancing Horse cars built before 1982 and Maseratis built before 1999. The cars, which must hold a Technical Certificate of Admission issued by Ferrari Classiche, are divided into various categories according to their type and production year, and compete on different grids.

The championship is very special indeed because of the rarefied atmosphere both in the paddock and on the track. It is divided into five events in Europe and five in America. Over 200 collector-drivers have taken part in the Challenge since 1996.

THE GT DIVISION

The 2006 season hails the debut of the new F430 GTC in the GT2 class. Developed by Maranello's Client Racing department in collaboration with Michelotto Automobili, the new car is based on the excellent F430 road-going berlinetta and benefits from specific experience gained on the track with its predecessor, the highly successful 360 GTC. The 2006 season also brings the definitive development of the 575 GTC, which already evolved significantly even in the year just gone by. For this latest update of the car, which is aimed at the main GT class, the technicians focused greatest attention on honing the aerodynamics.



F1 CLIENTI

This division is responsible for maintaining the collectors' single-seaters, preparing F1 cars retired from competition for at least two years for sale, and providing the necessary assistance at the various circuits. The F1 workshop is staffed by highly experienced technicians with enormous passion for their work. It is also home to a great variety of tools and equipment used over the years for the various models. Around 200 extremely valuable cars built since 1970 are kept young and track-ready there, ready to relive the contribution they made to Ferrari's place in World Championship history. F1 Clienti also organises a series of displays which give clients the opportunity to get their cars back on track with the technical and logistical help of its staff.

CAMPIONATO FIA-GT/FIA-GT CHAMPIONSHIP



F430 Challenge

Con il modello F430 Challenge la Ferrari rinnova ancora una volta la stretta collaborazione che da sempre esiste tra le due anime dell'Azienda, quella Granturismo e quella sportiva, assecondando i desideri dei propri clienti che amano le corse. La vettura da competizione mantiene infatti l'aspetto ed il motore 8 cilindri da 490 CV della versione stradale dalla quale è derivata, ma incorpora un elevato numero di modifiche mirate all'uso nelle competizioni e molte novità rispetto alla 360 Challenge che l'ha preceduta nella serie monomarca. Dal punto di vista tecnico, è notevole il trasferimento dalla Formula 1 applicato all'impianto frenante, che per la prima volta su un'auto da gara Ferrari sfrutta la tecnologia carbo-ceramica (CCM). Di derivazione F1 anche il cambio elettroattuato, che ha la stessa logica di funzionamento delle monoposto da Gran Premio. Rispetto alla berlina della quale è evoluzione, sono state modificate la quinta e la sesta marcia, nonché la coppia conica per poter sfruttare a pieno le potenzialità del motore su tutti i circuiti. Le nuove gomme slick da 19" sono state sviluppate appositamente dalla Pirelli per coniugare i severi regolamenti che prevedono anche lunghe distanze con altissime prestazioni. La F430 Challenge pesa 1225 kg in ordine di marcia (escluso il carburante). L'alleggerimento ha coinvolto tutti i settori del veicolo, dalla meccanica alla carrozzeria. Da sottolineare in particolare l'utilizzo del Lexan® per il parabrezza, della fibra di carbonio per l'intero coperchio del collettore d'aspirazione e l'impianto di scarico specifico. Tra le altre soluzioni introdotte, spicca il nuovo volante, che è dotato di un sistema di sgancio rapido per agevolare l'accesso in vettura e sul quale sono installati i pulsanti per le comunicazioni con i box, il pit speed (che limita automaticamente la velocità all'interno della corsia box) e la gestione di un nuovo quadro strumenti digitale a colori. Il retro della vettura è caratterizzato dal layout specifico dell'impianto di scarico ultra leggero con terminali alti centrali e dalla griglia modificata al fine di permettere un maggior sfogo dell'aria calda dal vano motore. Le sospensioni sono state

modificate nelle barre di torsione, nella rigidità delle molle e negli ammortizzatori monotaratura per l'uso specificamente racing. I cerchi monodado sono a fissaggio centrale per una veloce sostituzione, facilitata ulteriormente da un sistema di sollevamento pneumatico.

■ Ferrari has also reaffirmed the strong link between its GT and sporting divisions with the new F430 Challenge which is specifically designed to meet the expectations of its sportier clients. The F430 Challenge retains the same general look and 490 hp engine as the road-going version. However, it also incorporates a large number of significant track-oriented modifications and a host of new features not seen in the car currently used in the series, the 360 Challenge, which it joins on the track next season and completely replaces in 2007. As ever, the transfer from Formula 1 is significant, particularly with regard to the braking system which uses carbon ceramic material (CCM) – a first for a Ferrari sports competition car. The electronic gearbox is also F1-derived and works in exactly the same way as the one used aboard the grand prix car. Fifth and sixth gear ratios have also been modified with respect to the road-going version as has the final drive ratio in order to make the very most of the engine on all the circuits the F430 Challenge will race. New 19" slick tyres were also developed specifically by Pirelli and are designed to comply with the very strict racing regulations that demand endurance whilst still delivering blistering performance. The F430 Challenge boasts a kerb weight of just 2,701 lbs (excluding fuel.) Weight has been reduced in every area of the car, from the engineering to the bodywork. Of particular note are the Lexan® windscreen, the all-carbon fibre intake plenum cover, and the specific exhaust system. The most notable of the other solutions introduced in the new F430 Challenge is the new steering wheel with a quick release mechanism to make it easier to get into and out of the car. The wheel is also equipped with buttons for radio contact with the pits, to set the pit lane speed and interface with the new colour digital instrument panel. The rear of the car is

characterised by a new exhaust system which has high central tail pipes, and by the modified grille which increases the extraction of hot air from the rear of the engine bay. The anti-roll bars, springs and single-rate shocks have all been modified for racing use too. The centre locking wheels make wheel changes faster too as does the fact that the car incorporates pneumatic jacks.

DATI TECNICI/TECHNICAL SPECIFICATIONS

DIMENSIONI E PESI/DIMENSIONS AND WEIGHT

Lunghezza	4512 mm
Overall length	177.64 in
Larghezza	1923 mm
Overall width	75.7 in
Altezza	1184 mm
Height	46.6 in
Passo	2600 mm
Wheelbase	102.4 in
Carreggiata ant.	1669 mm
Front track	65.7 in
Carreggiata post.	1616 mm
Rear track	63.62 in
Peso a minimo	1225 kg
Minimum weight	2701 lb
Capacità serbatoio	100 l
Fuel tank capacity	22.0 UK gal 26.4 US gal

PNEUMATICI/TYRES

Anteriori/Front	235/645 19"
Posteriori/Rear	295/680 19"

FRENI/BRAKES

Anteriori	398 x 36 mm
Front	15.7 x 1.42 in
Posteriori	350 x 34 mm
Rear	13.8 x 1.32 in

MOTORE/ENGINE

Tipo/Type	V8 90°/90° V8
Alesaggio e corsa	92 x 81 mm
Bore/stroke	3.62 x 3.19 in
Cilindrata unitaria	538,5 cm ³
Unit displacement	32.9 cu in
Cilindrata totale	4308 cm ³
Total displacement	262.9 cu in
Rapporto di compressione	11,3:1
Compression ratio	11,3:1
Potenza massima	360 kW (490 CV) a 8500 giri/min
Maximum power	360 kW (490 CV)* at 8500 rpm
Coppia massima	465 Nm (47,4 kgm) a 5250 giri/min
Maximum torque	465 Nm (343 lbft) at 5250 rpm

* NOTE FOR ALL MODELS' TECHNICAL SPECIFICATIONS

For reasons of homogeneity, engine power is expressed in kW, in accordance with the International System of Units (SI.) The brake horse power (bhp) can be calculated as follows: 1 kW = 1.34 bhp.





F430 GTC

DATI TECNICI/TECHNICAL SPECIFICATIONS

DIMENSIONI E PESI/DIMENSIONS AND WEIGHT

Lunghezza.....	4512 mm
Overall length.....	177.6 in
Larghezza.....	1995 mm
Overall width.....	78.5 in
Altezza.....	1185 mm
Height.....	46.6 in
Passo.....	2600 mm
Wheelbase.....	102.4 in
Carreggiata anteriore.....	1725 mm
Front track.....	67.9 in
Carreggiata posteriore.....	1616 mm
Rear track.....	63.6 in
Peso a secco.....	1100 kg
Dry weight.....	2444.4 lb

PNEUMATICI/TYRES

Anteriori/Front.....	285/645 18"
Posteriori/Rear.....	305/705 18"

FRENI/BRAKES

Anteriori.....	380 x 32 mm
Front.....	15.0 x 1.26 in
Posteriori.....	355 x 32 mm
Rear.....	14 x 1.26 in

MOTORE/ENGINE

Tipo/Type.....	V8 90°/90° V8
Alesaggio e corsa.....	92 x 75,15 mm
Bore/stroke.....	3.62 x 2.96 in
Cilindrata totale.....	3996 cm ³
Total displacement.....	243.8 cu in
Rapporto di compressione.....	11:1
Compression ratio.....	11:1
Potenza massima.....	331 kW (450 CV)
a 7000 giri/min	
Maximum power.....	331 kW (450 CV)*
at 7000 rpm	
Coppia massima.....	470 Nm (48 kgm)
a 5200 giri/min	
Maximum torque.....	470 Nm (346 lbft)
at 5200 rpm	

Alimentazione con doppio restrittore diam. 28,8 mm secondo regolamento FIA/ACO
 Engine intake with twin \varnothing 1.134 in restrictors in compliance with FIA/ACO regulations

Blocco motore in lega d'alluminio
 Aluminium alloy engine block

575 GTC

DATI TECNICI/TECHNICAL SPECIFICATIONS

DIMENSIONI E PESI/DIMENSIONS AND WEIGHT

Lunghezza.....	4590 mm
Overall length.....	180.7 in
Larghezza.....	2035 mm
Overall width front.....	80.1 in
Altezza.....	1170 mm
Height.....	46.1 in
Carreggiata anteriore.....	1625 mm
Front track.....	64 in
Carreggiata posteriore.....	1625 mm
Rear track.....	64 in
Peso a secco.....	1100 kg
Dry weight.....	2444 lb
Capacità serbatoio (FIA FT3).....	100 l
Fuel tank capacity (FIA FT3).....	22,0 UK gal
	26.4 US gal

PNEUMATICI/TYRES

Anteriori/Front.....	325/650 18"
Posteriori/Rear.....	325/705 18"

MOTORE/ENGINE

Tipo/Type.....	V12 65°/65° V12
Alesaggio e corsa.....	91 x 76,85 mm
Bore/stroke.....	3.58 x 3.02 in
Cilindrata unitaria.....	499,7 cm ³
Unit displacement.....	30.5 cu in
Cilindrata totale.....	5997 cm ³
Total displacement.....	366 cu in
Rapporto di compressione.....	12,9:1
Compression ratio.....	12.9:1
Potenza massima.....	circa 600 CV
a 6000 giri/min	
Maximum power.....	approx. 600 CV*
at 6000 rpm	
Coppia massima.....	730 Nm (74,4 kgm)
a 5200 giri/min	
Maximum torque.....	730 Nm (538.4 lbft)
at 5200 rpm	



FXX

CARATTERISTICHE TECNICHE TECHNICAL SPECIFICATIONS

La FXX nasce dal know-how che la Ferrari ha maturato con i modelli speciali e le gare, costituendo la base sulla quale costruire le specifiche dei futuri modelli estremi. È caratterizzata da prestazioni di altissimo livello, raggiungendo valori di assoluta eccellenza. La FXX adotta infatti un motore V12 di 6262 cm³ in grado di erogare 800 CV a 8500 giri/min. Il cambio è stato sviluppato sulla base di un trasferimento delle strategie derivate dalla F1, con un tempo di cambiata inferiore a 100 ms., quasi equivalenti a quelli delle monoposto, che rappresentano il massimo della tecnologia oggi disponibile. Il peso a secco della vettura è di 1155 kg, con un rapporto peso/potenza pari a 1,44 kg/CV. A dimostrazione delle capacità prestazionali di questa vettura è il tempo fatto registrare sul giro nella pista di Fiorano, inferiore a 1'18"00. Particolarmente importante è lo studio aerodinamico finalizzato ad un notevole incremento del carico verticale (+40% rispetto alla Enzo), oltre alle partnership con Bridgestone, per lo sviluppo dello specifico pneumatico slick da 19", e con Brembo, che ha appositamente realizzato un sistema di raffreddamento e pastiglie per i dischi in Composite Ceramic Material da 398 x 36 mm. Ulteriore peculiarità della FXX è costituita da un sofisticato impianto di telemetria in grado di fornire informazioni in tempo reale. Nuovo anche il pannello strumenti appositamente fornito da Magneti Marelli con annesso sistema di acquisizione dati. L'installazione sul tetto di una telecamera puntata verso il posteriore permette di visualizzare le immagini su uno speciale display TFT posizionato sul cruscotto, senza dunque rendere necessari gli specchietti retrovisori.

■ The FXX is the fruit of Ferrari's know-how in building special limited-series sports cars combined with, of course, its unparalleled racing experience. It will provide the basic framework on which the specifics of future extreme models will be worked out. The exceptionally powerful FXX delivers absolutely astonishing performance on all fronts. It is powered

by an imposing 6,262 cm³ V12 engine that can punch out over 800 hp at 8,500 rpm. Its gearbox is the result of the transfer of F1 strategies, delivering gear change times of under 100 ms. This is almost as fast as the F1 single-seaters, themselves the absolute pinnacle of current technological achievement. The car has a dry weight of 2,541 lbs with a power-weight ratio of 3.18 lb/hp. The fact that it turned in a lap time of under 1'18"00 at Fiorano gives some indication of the sheer power and performance of this magnificent car. The FXX's aerodynamic design is particularly innovative too as it has resulted in a 40% increase in downforce compared to the already impressive Enzo. Ferrari's partnership with Bridgestone has resulted in the development of a specific 19" slick tyre for this particular model. Likewise, Brembo has created a special brake cooling and pad system for the FXX's 398 x 36 mm Composite Ceramic Material disc brakes.

A further unique feature of the FXX is its sophisticated telemetry system which provides feedback in real time. The instrument panel supplied by Magneti Marelli is also new and comes with a data acquisition system. A video camera is also installed on the roof of each of the cars. It points towards the rear and the drivers can view its feed on a special TFT display on the dash, thus removing the need for rear view mirrors.

IL PROGRAMMA DI COLLABORAZIONE CON I "CLIENTI-PILOTI COLLAUDATORI" THE CLIENT TEST DRIVER COLLABORATION PROGRAMME

Il pacchetto FXX comprende la partecipazione ad una serie di 14 eventi in pista che la Ferrari organizza nell'arco del biennio 2006-2007 in diversi circuiti in Nord America, Europa e Giappone, incluse le Finali Mondiali. In queste occasioni le vetture sono seguite da un team ufficiale di tecnici in grado di fornire tutta l'assistenza ed il supporto necessari al cliente impegnato in veste di "Pilota Collaudatore". A corollario degli appuntamenti ufficiali, il cliente può anche scendere in pista autonomamente, in occasione di sessioni private. Per chi invece desidera lasciare la propria vettura a

Maranello, è previsto che, su richiesta del cliente, la Casa organizzi il trasporto della stessa direttamente sulle varie piste in occasione dei diversi eventi. In considerazione delle elevate performance della vettura e della unicità del progetto, la consegna di ogni FXX prevede contestualmente un corso di guida ad hoc, seguito da piloti professionisti sulla Pista di Fiorano, dove vengono effettuati tutti i principali collaudi delle monoposto di Formula 1. Dopo la realizzazione di sedile e pedaliera su misura, viene compiuto il classico "shake down" e, a seguire, una sessione di apprendistato sulle metodologie di collaudo. Il periodo di consegna dei 29 esemplari va da novembre 2005 ad aprile 2006. Le richieste di adesione al programma sono state vagliate da uno specifico comitato interno.

■ The FXX package also includes participation in a series of 14 track events being organised by Ferrari for 2006 and 2007 across Europe, North America and Japan, including the World Finals. On these occasions, an official team of technicians will be on hand to provide any assistance and support required by the Client Test Drivers.

In addition to these truly unique official events, Clients will also be able to take their cars out on the track independently during private sessions. If Clients wish to leave their car at Maranello while not in use, they will be transported directly by Ferrari to the various circuits for the various scheduled events.

Given the car's exceptional performance and the unique nature of the package, delivery of each FXX also includes an ad hoc driving course. The instructors will, of course, be professional drivers and the courses take place at the Fiorano Circuit where Ferrari does its most important F1 single-seater testing. After the seat and the pedals have been individually moulded for each driver, there will be a traditional "shakedown" followed by a training session to introduce the Client Test Drivers to test driving methodologies.

The first FXXs were delivered in mid-November and the last will be with their owners by the end of April 2006. Applications to join the programme were evaluated by a special in-house committee.

La FXX è l'espressione più avanzata di una Granturismo creata a Maranello. Si tratta di un prototipo destinato unicamente a 29 tra i clienti più appassionati e fedeli della Ferrari nell'ambito di uno speciale programma di collaborazione tecnica tra questi e la Casa. Il suo utilizzo è esclusivamente riservato al circuito nell'ambito dello specifico piano di ricerca e sviluppo concordato e costantemente aggiornato, con questo inedito gruppo di "Clienti-Piloti Collaudatori". Questo modello non è infatti omologato per l'impiego stradale e non è previsto alcun impiego nelle competizioni.

■ The FXX is the most technologically advanced GT ever to emerge from Maranello. This prototype is aimed exclusively at 29 of Ferrari's most dedicated and passionate Clients, around whom a truly innovative technical client-constructor collaboration programme will unfold. The FXX will be used exclusively on the track as part of a specific ongoing research and development programme featuring this first ever group of Client Test Drivers. The FXX has not been homologated for road use and will not be a competition model either.



Scuderia Ferrari Club



Dal 1° gennaio è operativa Scuderia Ferrari Club, la società fondata da Ferrari per riunire e coordinare le attività dei club dei sostenitori della Scuderia. I Club affiliati alla SFC e i loro soci possono godere di una serie di servizi ed opportunità straordinari, fra cui visite alla fabbrica di Maranello, giornate di partecipazione ai test della Formula 1, sconto del 20% al Ferrari Store di Maranello e sui biglietti d'ingresso alla Galleria Ferrari. Inoltre, sarà possibile accedere ad una community dedicata del sito www.ferrariworld.com, dove saranno pubblicate notizie in diretta della vita dell'Azienda e dell'attività di Formula 1, anche via video. Sono già allo studio altri progetti che potranno offrire ulteriori interessanti possibilità, anche in collaborazione con i partner di Ferrari, di esprimere la propria passione per il Cavallino Rampante e le sue vetture.

The Scuderia Ferrari Club was launched by Ferrari on January 1st of this year to coordinate the activities of the many clubs to which the Scuderia's fans belong. The SFC-affiliated clubs and their members will now enjoy a range of very special services and opportunities, including the chance to visit the factory in Maranello, attend Formula 1 test days, and even 20% discounts at the Ferrari Store in Maranello and on entrance tickets for the Galleria Ferrari. They will also be able to access a dedicated online community at www.ferrariworld.com, where live news and video footage on the company and its Formula 1 activities will be posted. Other exciting projects are also being developed both in-house and in collaboration with Ferrari's partners to ensure that enthusiasts get even more from their passion for the Prancing Horse and its cars in future.





**DIREZIONE COMUNICAZIONE
E BRAND MANAGEMENT
COMMUNICATION AND BRAND
MANAGEMENT DIRECTION**

via Abetone Inferiore, 4
I-41053 Maranello (MO)
Tel +39 0536.949111
Fax +39 0536.949259

www.media.ferrari.com
www.ferrariworld.com

**DIRETTORE COMUNICAZIONE
E BRAND MANAGEMENT
COMMUNICATION AND BRAND
MANAGEMENT DIRECTOR**

Antonio Chini

**UFFICIO STAMPA CORPORATE
CORPORATE PRESS OFFICE**

Tel. +39 0536.241042
Fax +39 0536.949049
e-mail: media@ferrari.it

Responsabile/Manager
Mina Piccinini

Addetto stampa/Press officer
Silvia Rebuli

**UFFICIO STAMPA PRODOTTO
PRODUCT PRESS OFFICE**

Tel. +39 0536.241042
Fax +39 0536.949049
e-mail: media@ferrari.it

Responsabile/Manager
Davide Kluzer

Addetto stampa/Press officer
Roberto Casolari

**UFFICIO STAMPA GESTIONE SPORTIVA
MOTOR SPORT PRESS OFFICE**

Tel. +39 0536.949450
Fax +39 0536.949049
e-mail: press@ferrari.it

Responsabile/Manager
Luca Colajanni

Addetti stampa/Press officers
Matteo Bonciani
Alberto Borgini (Corse Clienti)
Regine Rettner

**UFFICIO RELAZIONI
CON LA CLIENTELA
CUSTOMERS RELATIONSHIP
MANAGEMENT**

Tel. +39 0536.949111
Fax +39 0536.949895
e-mail: customerservice@owners.ferrari.com
www.owners.ferrari.com

GALLERIA FERRARI

via Dino Ferrari, 43
I-41053 Maranello (MO)
Tel +39 0536.943204
e-mail: galleria@ferrari.it
www.galleria.ferrari.com

Responsabile/Manager
Giovanni Perfetti

