

法拉利公路跑车宝典

Ferrari Road Cars Legend

王若冰 著



天津社会科学院出版社

法拉利公路跑车宝典

Ferrari Road Cars Legend

王若冰 著



天津社会科学院出版社

图书在版编目 (C I P) 数据

法拉利公路跑车宝典 / 王若冰著. — 天津 : 天津
社会科学院出版社, 2011. 8

ISBN 978-7-80688-698-4

I. ①法… II. ①王… III. ①跑车—介绍—意大利
IV. ①U469.11

中国版本图书馆CIP数据核字(2011)第164510号

本书第223页至284页采用之图片版权皆归意大利法拉利S.P.A集团所有

(All rights of the pictures from page 223 to 284 reserved by Ferrari S.P.A Italy.)

书 名 法拉利公路跑车宝典

著 者 王若冰

版式设计 李 研

出版发行 天津社会科学院出版社

出 版 人 项 新

地 址 天津市南开区迎水道7号

邮 编 300191

电话/传真: (022) 23366354

(022) 23075303

网 址: www.tssap.com

印 刷: 天津北方报业印务股份有限公司

开 本: 889*1194 毫米 1/16

印 张: 19

字 数: 140 千字

版 次: 2011年8月第 1 版 2011年8月第1次印刷

定 价: 168.00元



版权所有 翻印必究



June 10th, 2011

我非常高兴得知法拉利品牌书这个项目即将出版的消息，因为法拉利在中国的客户和评估师不断增加，中文版图书的出版能够帮助这些人更深入地了解法拉利公司的历史。

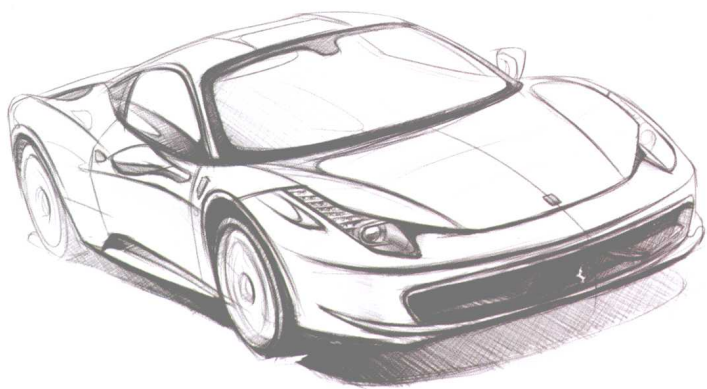
皮埃罗·法拉利

A handwritten signature in black ink, which appears to read "Piero".

作者簡介



王若冰，1982年生于天津，自幼酷爱研究机械和制作模型，毕业于天津商学院。后供职于天津日报《车天下》杂志社，2009年北上，成为“北漂”一族，任时尚集团《座驾Car》撰稿人。因作者对法拉利的由衷热爱，从2007年开始策划撰写一本法拉利的品牌书，但因种种原因计划始终搁置，直至2010年中旬，为实现这一梦想而全身心的投入到本书的撰写中。



序

《法拉利公路跑车宝典》这个名字是在本书尚未动笔前就已经想好了的，虽然当初这只是一个代号，但随着本书的撰写，我前前后后想了很多类似的名字，但最后觉得《法拉利公路跑车宝典》和这本书的定位是如此的贴切，所以当初的代号成为了正式的书名。

从书名上就可以看出这本书是写法拉利公路跑车的书籍。

提到法拉利的公路跑车，我想先解释一件事：125 S是第一辆真正意义的法拉利，但他并不是一辆公路跑车，如果按照严格的分类，125 S是辆不折不扣的赛车。但如果介绍法拉利，而不介绍125 S的话，这是我不能接受的。又因为相似的原因，一些在法拉利历史中占有极其重要位置的非公路跑车，也被我收入到本书中，例如375 Plus、330 P4。又例如，在书稿的第三次修改中，我删除了一辆非常重要的车型—212 Inter。删除的原因并不是他不重要，212 Inter是继166 Inter之后法拉利推出的第二款2+2车型，历史地位不言而喻，而删除他的原因是和其他车型相比，其影响力略逊一筹。同时，我加入了两辆看似可有可无的非官方车型—Mythos Pininfarina和575 GTZ Zagato，他们都不是由法拉利官方出品，但本书将他们收入其中的主要原因是他们的知名度并不比官方车型差，在国内拥有较高的关注度。

本书收录的车型都是经过作者反复推敲和筛选的，在书稿完成第一版时，法拉利并没有停止其研发脚步。在2010和2011两年之中，法拉利接连推出了多款新车，所以在本书的撰写过程中，它始终在不断的丰富和完善。

本书的一大的困难在于，对于一些老车型的评价。因为他们离我们生活的年代如此之远，而且绝大部分车型是国内读者很少能接触得到的。但对于法拉利乃至整个汽车界来说，他们又是如此的伟大，只是时间和空间的原因使他们看起来是那么的陌生。

当然作为我本人来讲，也通过本书的编写得到了提高与积累。我也希望通过这本书的撰写结交更多的朋友，获取更多关于法拉利的知识与信息。

另外还要说明一点，本书中所有配图均为汽车模型，图片全部为本人拍摄。正是这种与众不同的创作形式激发了我的写作兴趣，并最终将其完成，同时也赋予了本书独一无二的个性。再加上作者对模型的点评后，相信也会引起众多车模爱好者的关注。本人衷心希望籍以此书为众多志同道合的朋友提供更多元化的交流平台。



2011年5月 于天津

Contents

<i>Introduction</i>	1
<i>Costruzioni 815</i>	3
<i>Ferrari 125 S</i>	5
<i>Ferrari 166 MM Barchetta Touring</i>	7
<i>Ferrari 166 Inter Coupe</i>	9
<i>Ferrari 340 MM Spider Vignale</i>	11
<i>Ferrari 375 Plus</i>	13
<i>Ferrari 410 SUPERAMERICA</i>	17
<i>Ferrari 250 GT Tour de France</i>	19
<i>Ferrari 250 GT California LWB、SWB</i>	21
<i>Ferrari 250 Testa Rossa & 250 TR</i>	25
<i>Ferrari 250 GT Berlinetta SWB</i>	29
<i>Ferrari 400 Superamerica</i>	35
<i>Ferrari 250 GTE Coupe 2+2</i>	37
<i>Ferrari 250 TR 61</i>	39
<i>Ferrari 250 GT Berlinetta Lusso</i>	41
<i>Ferrari 250 GTO</i>	43

C O N T E N T S

<i>Ferrari 250 P</i>	47
<i>Ferrari 250 LM</i>	49
<i>Ferrari 250 GTO 63/64</i>	53
<i>Ferrari 275 GTB & 275 GTB/4</i>	55
<i>Ferrari 330 GTS</i>	58
<i>Ferrari Dino 206 GT & Dino 246 GT, GTS</i>	59
<i>Ferrari 330 P4</i>	65
<i>Ferrari 365 GTB/4</i>	69
<i>Ferrari 365 GTC/4</i>	73
<i>Ferrari 365 GT/4 BB</i>	75
<i>Ferrari 365 GT4 2+2 & 412</i>	78
<i>Ferrari 308 GTB & 308 GTS</i>	81
<i>Ferrari 512 BB & 512 BBi</i>	87
<i>Ferrari Mondial 8 & Mondial t Cabriolet</i>	91
<i>Ferrari 288 GTO</i>	95
<i>Ferrari 288 GTO Evoluzione</i>	100
<i>Ferrari Testarossa</i>	103

C O N T E N T S

<i>Ferrari 328 GTB & 328 GTS</i>	109
<i>Ferrari F40</i>	113
<i>Ferrari 348 TB, TS, Spider & 348 Challenge</i>	119
<i>Ferrari Mythos Pininfarina</i>	123
<i>Ferrari 512 TR & F 512 M</i>	125
<i>Ferrari 456 GT & 456 M</i>	129
<i>Ferrari F355 Berlinetta, GTS, Spider & F355 Challenge</i>	133
<i>Ferrari F50</i>	139
<i>Ferrari F50 GT</i>	146
<i>Ferrari 550 Maranello</i>	147
<i>Ferrari 360 Modena & 360 Spider</i>	151
<i>Ferrari 360 Challenge Stradale & 360 GT</i>	156
<i>Ferrari 550 Barchetta Pininfarina</i>	159
<i>Ferrari 575 M Maranello</i>	162
<i>Ferrari Enzo</i>	165
<i>Ferrari 575 GTC & 575 GTC Evoluzione</i>	171
<i>Ferrari 612 Scaglietti</i>	173

C O N T E N T S

<i>Ferrari F430 & F430 Spider</i>	177
<i>Ferrari F430 Challenge & F430 GT</i>	182
<i>Ferrari FXX & FXX Evoluzione</i>	185
<i>Ferrari Superamerica</i>	189
<i>Ferrari 575 GTZ Zagato</i>	193
<i>Ferrari 599 GTB Fiorano</i>	195
<i>Ferrari 430 Scuderia & Scuderia Spider 16M</i>	200
<i>Ferrari 612 Sessanta</i>	203
<i>Ferrari SP1</i>	205
<i>Ferrari California</i>	207
<i>Ferrari 599 XX</i>	210
<i>Ferrari 458 Italia</i>	213
<i>Ferrari 599 GTO</i>	216
<i>Ferrari SA Aperta</i>	219
<i>Ferrari FF</i>	221
<i>Logo Evolution</i>	223
<i>60 Year 60 Symbols</i>	224

Introduction

1898年2月18日的那一天，暴风雪在意大利艾米利亚·罗马涅区咆哮肆虐，道路几乎无法通行，大大小小的村庄里渺无人迹。没有人敢在这样的天气离开自己温暖的屋子外出活动，作坊主阿尔弗雷德·法拉利(Alfredo Ferrari)同样不敢出门，尽管他打算向政府部门报告一件令他全家欢喜的消息：他的儿子恩佐·安塞姆(Enzo Anselmo)在这一天降临人世。但直到两天以后，阿尔弗雷德才动身前往摩德纳的户籍登记处为儿子来办理新生儿户口登记手续。这样一来，恩佐有了两个生日，一个是他真实的出生日期，另一个则是户籍管理员为这名新生儿所登记的出生日期——2月20日。根据当时的法律，从在户籍登记处登记的那一天开始，才能够说明一位新公民的确实存在。

恩佐的孩提时代平淡无奇。他的父亲经营着一家小作坊，在这个位于摩德纳附近的小乡村里，这个家庭的生活完全称得上舒适惬意。迈入20世纪以后，他们还拥有了一辆属于自己的汽车。在这样的环境中，恩佐很早就显示出他对曲轴的兴趣比对奶牛的兴趣要大得多。1919年10月5日，恩佐以一名赛车手的身份亮相，首场比赛就是帕尔玛·雷久(Parma-poggio di berceto)爬坡大赛。当时，他驾驶着一辆配备伊索塔·拉夫西尼发动机的CNM汽车取得了本组第五名的成绩，在所有参赛选手中位列第12位——成绩并不十分出众。这令恩佐意识到，如果想提高成绩必须尽快寻求更好的赛车，一年之后他转会到阿尔法·罗密欧(Alfa Romeo)车队，不久之后斯沃

奇也加入了这支车队。1920年，恩佐代表阿尔法·罗密欧车队参加了在西西里岛举行的全程长达1488公里的塔格·弗罗若公路大赛，并且取得了第2名的好成绩。1923年，他在拉文纳(Ravenna)举行的斯沃奇汽车竞赛(Circuito di Sivocci)中夺冠。1924年，在佩斯卡拉(Pescara)举行的阿塞柏杯(Coppa Acerbo)大赛中他走大运了。在接连取得胜利之后，恩佐被提升为专业赛车手。这也就意味着他以后可以驾驶着最新型的赛车去参加大型比赛，不用再驾驶别人开过的赛车了。

然而，在备战1924年即将在法国里昂举行的欧洲大奖赛的过程中，恩佐在进行了几轮训练之后做出了令他的竞争对手们感到万分诧异的决定，他走出自己的赛车并且宣布今后将不再参加任何大型的赛车比赛。就连他的队友们也对他如此轻易地放弃了自己原本前途一片辉煌的赛车生涯而感到十分吃惊。到底恩佐是突然间丧失了勇气，还是想借此来向自己的妻子示爱呢？他的妻子名叫劳拉(Laura)，之前曾是一名舞蹈演员，他们在1923年缔结连理。劳拉是极其不愿意看到恩佐参加赛车比赛并且拿生命来冒险。因此，她也曾经要求恩佐放弃这种危险的运动。恩佐显然听取了她的建议。

尽管恩佐主动提出要告别赛车运动，但是他仍然能够作为一名检测工程师留在阿尔法车队工作。这个机会要归功于恩佐在技术上面的天赋和在机械方面的能力。现在，他成为了车队中应对复杂问题的专家。但是，这并不是他惟一的

收入来源，除此之外，他还负责阿尔法·罗密欧在摩德纳的销售。

3年之后，恩佐重返赛场。1927年，他再一次以赛车手的身份进入一辆赛车，与之前不同的是，这一次的比赛他完全需要自己承担风险，这一次他成功了。1929年11月16日，恩佐与另外两名赛车手格拉夫·阿洛·菲利斯·特罗斯(Graf Carlo Felice Trossi)和马里奥·塔迪尼(Mario Tadini)一起创建了自己的公司：斯库代拉·法拉利S.p.A(Societa Anonima Scuderia Ferrari)，简称为法拉利公司，地址设在摩德纳的一个小地方(Viale Trentino e Trieste)。这位年轻的企业家开始按照自己的方式来研发和制造赛车。他选取了一匹在黄色背景上奔腾的黑色跃马作为自己公司的徽章。

围绕着这个徽章很快就形成了一个传说。据说是在第一次世界大战期间，年轻的贵族飞行员弗兰西斯科·巴拉卡(Francesco Baracca)就在自己的飞机上选用了一匹黑色的跃马作为装饰。而恩佐在参加赛车比赛的时候经常与弗兰西斯科·巴拉卡的父亲巴拉卡伯爵碰面。恩佐总是喜欢这样介绍自己公司徽章的来历：“1923年的时候，保琳娜·巴拉卡(Paolina Baracca)伯爵夫人提议用曾经装扮过她儿子飞机的那匹黑色的跃马来装饰他的赛车，并且还对付恩佐说：“这一定会带给您好运。”最终，恩佐选取了摩德纳的市徽颜色黄色作为这匹黑马的背景，并且在上面的中心带里采用了意大利的国色。

在恩佐31岁那年，他从一名雇员一跃成为一名外表看来相当独立的企业家。

尽管他仍然依赖于自己的老东家。恩佐所带领的队伍很快接收了阿尔法罗密欧公司的赛车部，恩佐开始以自己的标准雇佣职员，尤其是赛车手。恩佐不仅是一位精明的商人，也是一位头脑清晰的企业家，他懂得要为自己的队伍招募业界精英。

早在他的团队创立之初，恩佐就和多达50名赛车手签下了合同，其中不乏这一行业巨星——固赛普·坎巴利(Giuseppe Campari)和塔日奥·努沃拉里(Tazio Nuvolari)都来到了恩佐的团队。胜利当然接踵而来，法拉利车队在这一年参加的22场比赛中，获得了8场比赛的胜利。毫无疑问，法拉利能有这么惊人的成绩努沃拉里居功至伟。恩佐在回忆公司的历史时，他也把这位长他6岁的赛车手加入法拉利看做是自己和公司的一大幸事。但努沃拉里和恩佐从某种意义上说都属于同一种人：他们不能允许身边的人比自己能干。尽管这两位同样倾心于赛车的狂人在面对外界时，能表现的互相尊重，但恩佐受到刺激的虚荣心还是很快成为了这段工作关系中的包袱。在公司成立之初恩佐还以赛车手的身份参加了一些比赛，在1931年的一场比赛中，这名公司领导和他旗下最好的赛车手出现了摊牌的局面，努沃拉里以微弱的优势战胜了恩佐。

恩佐竭尽全力才克制住自己的情绪，并再一次宣布退出赛车运动。1932年1月，他的长子阿尔弗莱德·迪诺(Alfredo Dino)出生了，于是恩佐找到了一个合适的理由，他宣布自己将会不再驾驶赛车，并把驾驶舱完全交给努沃拉里和他的赛车手。

1933年，公司的第一个危机出现了，主赞助商阿尔法·罗密欧公司因为在财政

上陷入了困难，所以迫切希望能从烧钱的赛车运动中抽身。于是恩佐不得不结束了自己的企业，因为旗下的赛车手也都要去另谋生路。然而事情的最后并没有变得这么糟糕，倍耐力公司向法拉利伸出了援手，这家公司从有利于法拉利的角度影响了阿尔法·罗密欧公司的领导者，于是法拉利得到了6辆崭新的P3型赛车。此外，阿尔法·罗密欧的汽车工程师鲁基·巴兹(Luigi Bazzi)和试车手阿特利欧·马里尼诺(Attilio Marinoni)也将为法拉利工作。阿尔法·罗密欧将赛车部全盘“外包”给了恩佐。但当时掌握速度的并不是他，德国的梅赛德斯·奔驰和汽车联盟所生产的赛车在速度上远远优于他们的意大利竞争者。希特勒领导的独裁政府将本国赛车取得的每一场胜利都当做全国性的盛世来庆祝，在这样的环境下，德国汽车厂拥有了足够的资金用以研发新型赛车。德国政府不惜花费数百万马克用以支持德国的各支车队，再加上德国强大的汽车制造技术，使得他们的对手已经不可能与之并驾齐驱了。

但是，对于法拉利来说还是有机会的。1935年，努沃拉里在纽伯格林(Nurburgring)举行的德国大奖赛中击败了梅赛德斯·奔驰车队的曼弗雷德·冯·布朗奇(Manfired von Brauchitsch)。在这场比赛中还有一则小依文：因为比赛举办方认为德国车队拥有压倒性的优势，所以没准备其他国家的国歌唱片。而努沃拉里在这时又体现了他的自信，他总是在自己的背包中携带一张意大利国歌的唱片。

尽管努沃拉里的胜利继续着，但这并没有缓解他与恩佐之间的矛盾，反而关系越来越紧张，同时努沃拉里对恩佐

提供给自己的赛车也越来越不满意。

1938年努沃拉里驾驶着一辆崭新的阿尔法·罗密欧308型赛车在法国南部进行测试时，赛车的油管突然爆裂导致车身起火，努沃拉里在赛车爆炸之前奇迹般的跳出了驾驶舱。虽然努沃拉里只受了一点轻微的烧伤和瘀伤，但努沃拉里发誓之后不再驾驶阿尔法·罗密欧和法拉利的赛车，这之后他转投了德国的汽车联盟车队。

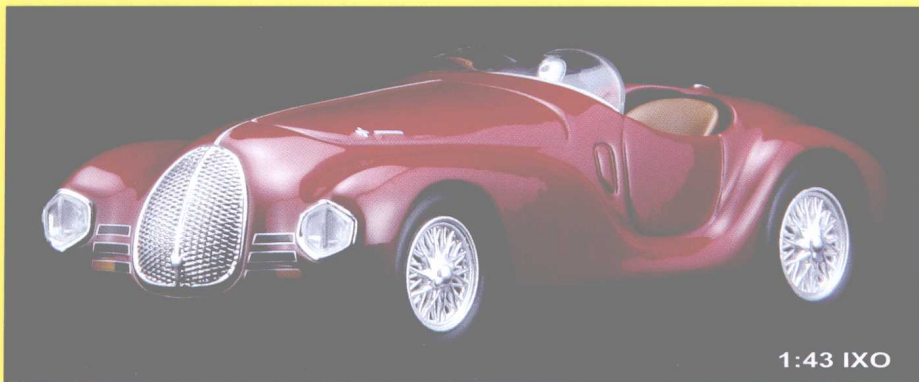
1937年意大利独裁者墨索里尼要求意大利的车队立即设计出足以和德国车队相抗衡的新式赛车，以便使他能自己的盟友面前抬起头来。阿尔法·罗密欧公司立即做出回应，他们首先做的就是拿回了赛车部的领导权。

1938年1月1日，阿尔法·罗密欧公司宣布，公司将用自己的名义重新进入赛车运动。对于恩佐来说，这无异于拿走他的全部财产，他必须将手上的赛车和下一代赛车的研发图纸全部割让给阿尔法·罗密欧。现在他必须做出选择，是一无所有的走在大街上还是作为这家汽车集团赛车部的主管呢？恩佐最终选择了后者，而西班牙人威尔福德的·里卡特(Wilfredo Ricart)成了他的顶头上司。恩佐桀骜不驯的个性很难适应这家企业的等级制度，与主管乌戈·高巴托(Ugo Gobbato)之间的冲突几乎成为了一种例行的程序，同时恩佐也不能忍受他的顶头上司里卡特。

1939年，矛盾终于引发了决裂，恩佐和两名亲密的同事鲁基·巴兹、阿特利欧·马里尼诺一起离开了阿尔法·罗密欧，但这家企业并没有试图挽留他们，相反他们强迫恩佐签订了一份合约，根据这份合约，恩佐在4年之内不能以自己的名字制造赛车或参加赛车比赛。

1940'

Costruzioni 815



1:43 IXO

虽然恩佐在离开阿尔法·罗密欧时，曾经签下“四年内不以自己的名义制造汽车”的不竞争条款，但1940年，在一对年轻夫妇的建议下，恩佐还是制造了两辆赛车，并把他们送上了Mille Miglia（米勒·米格）的起跑线。其中一辆由阿尔贝托阿斯卡里（Alberto Ascari）驾驶，他是安东尼奥（Antonio，一位伟大的赛车手，同时也是恩佐的朋友，在1925年的事故中丧生）的儿子。另一辆的驾驶者是兰戈尼·马基雅弗利（Rangoni Machiavelli），一位绅士车手同时也是战斗机飞行员。

因为与阿尔法·罗密欧有协议，所以赛车没有使用法拉利的名字，而是使用了恩佐创办的新公司Auto-Avio Costruzioni Ferrari的名字，新车被命名Costruzioni 815，其中“8”代表8缸发动机，“15”代表发动机的排量为1.5升。

815由Alberto Massimino主持设计，并且由Vittorio Bellentani协助完成。815安装的8缸发动机排量为1496毫升，最大输出功率72马力（约合53千瓦），815的极速为170公里/小时，这在当时是十分了不起的。

在Mille Miglia的起跑线上，恩佐信誓旦旦的表示冠军属于他，但两辆赛车都因为机械故障没有完成比赛，恩佐的开局似乎并不完美，但幸运的是赛车没有在随后的战火中损坏，得以保留至今。

815的大部分零件都取自菲亚特赛车，但不可否认的是Costruzioni 815是所有“红色战车”的鼻

祖。虽然在它的车身上没有任何标志。

当年815的设计就非常超前，比如水箱散热罩两旁的铝质进气口，随后这种设计就成为了那个时代意大利汽车的标志。



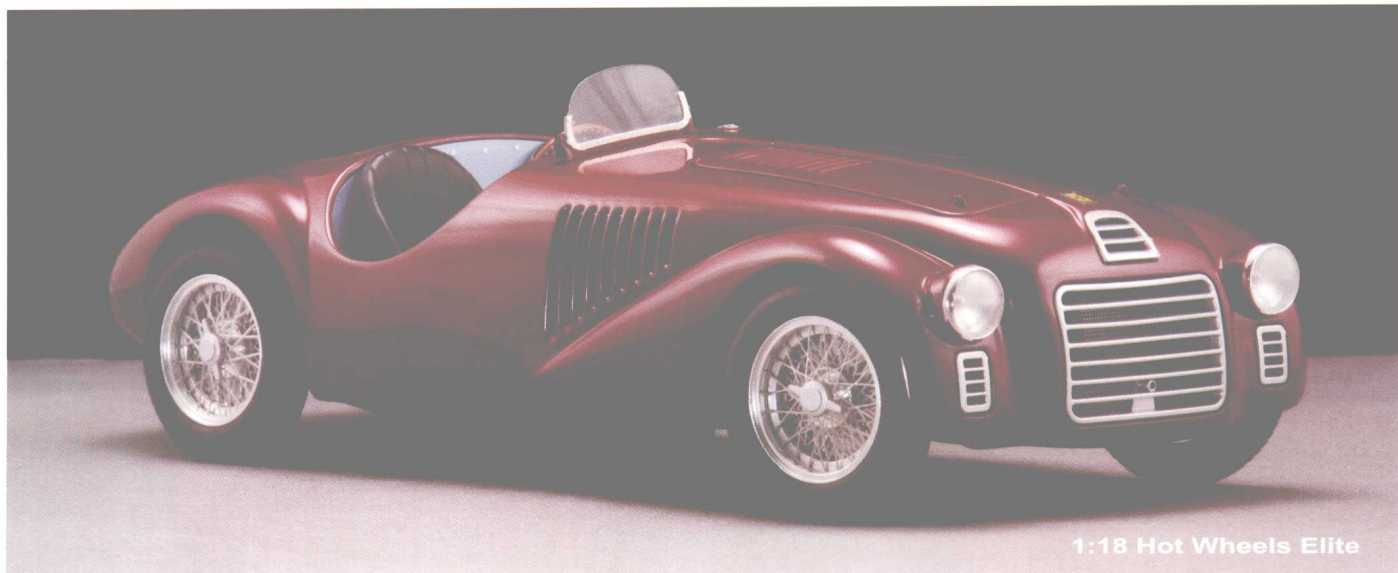
Model:

815的模型并不常见，虽然市面上有手版的模型，但数量稀少。唯一常见的版本为IXO制作的1:43的Costruzioni 815，IXO将它称为Auto Avio。模型比例准确，做工较1:43车模来说中规中矩，作为法拉利忠实车迷来说，这款模型还是比较有收藏意义的。





1947' *Ferrari 125 S*



1:18 Hot Wheels Elite

1943年，恩佐着手重建在战争中遭到毁坏的工厂，在位于家乡摩德纳附近的小村庄马拉内罗，恩佐为新工厂奠基。但公司的官方地址仍然在摩德纳，马拉内罗的工厂中继续制作油压磨床。

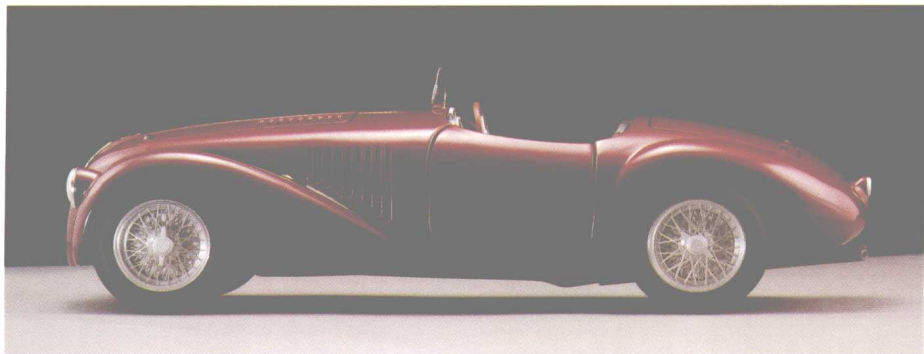
1944年，恩佐做出了一项重大的决定，这项决策也成了法拉利的精髓所在——从那以后法拉利将完全独立的制造赛车底盘、发动机、变速箱甚至车身，

所有的一切都要出自马拉内罗的工厂，出自法拉利。直至今日，法拉利都坚定的维护这一决策。

1945年，恩佐开始了第三次创业，这次他终于以自己的名字组建了公司，标志仍是黄色背景上的一匹跃马。同年还有另外一件喜事，恩佐的小儿子皮埃罗·拉尔迪出生。恩佐将新公司的第一款车称为Tipo 125，恩佐的要求很高，本

来他想聘请维托里奥·乔恩（Vittorio Jano）加盟他的团队，但事情并不顺利，但恩佐很快的就找到了另外的人选——长期共事的乔克诺·克罗布（Gioachino Colombo）。克罗布没有令恩佐失望，他很快就表现出他在底盘和发动机设计方面过人的才华。1946年，恩佐和他的团队决定采用简单的管状结构来制造底盘，并且将新的发动机的规格定了下来——60度夹角的V12，这是克罗布和鲁基·巴赫的工作室所研发的同类型发动机的第一款。

1946年的所有时间，恩佐都在测试、完善着他的第一款V12发动机。同时，因为当年车厂制造能力的问题，恩佐将125的底盘外包给了Gilco，在1946年9月Gilco完成了两具底盘。一个月后，奥雷利奥（Lampredi）加入工程团队，以帮助研发发动机。

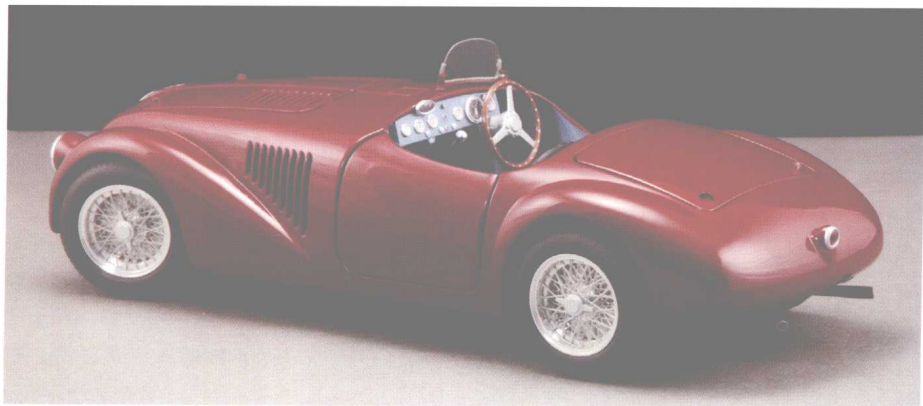
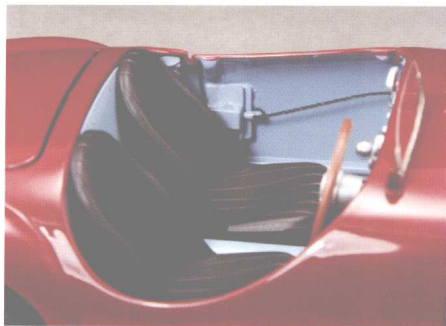
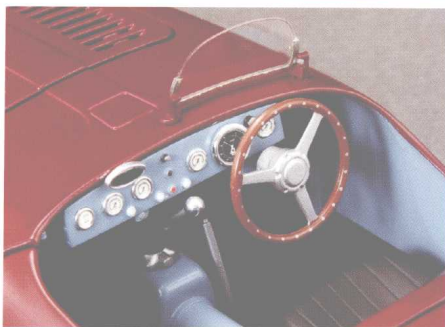
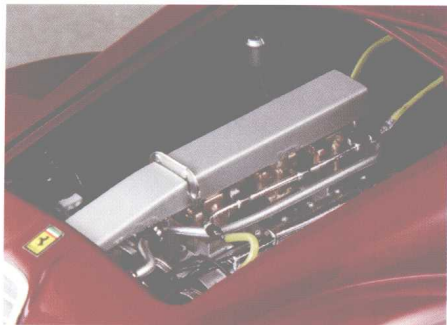


1947年3月14日，一个星期四，恩佐终于推出了他的新车——125 S，其中“S”代表Sport。这是第一辆真正意义上带有跃马标志的法拉利，不可否认的是法拉利是研发12缸发动机并将其引入赛车运动的第一人，125S的任务就是击败当时不可一世的阿尔法·罗密欧车队及玛莎拉蒂车队。

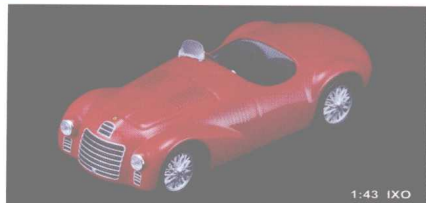
125 S的V12发动机使用三联装Weber化油器，并且优化了发动机，使最大输出功率达到100匹马力(约合74千瓦)。恩佐认为，他的汽车只需要底盘、发动机和车身，其他的一切都是多余的。125S的前悬挂采用独立横臂、独立悬架以及液压减振器，并且在底盘上还安装有刚性十足的稳定平衡杆。在驾驶舱前方安装了一片遮阳板以提高安全性——因为在超车时前方高速行驶的赛车经常会带起小石子刮伤赛手的脸。

1947年5月25日，弗朗哥·扩特斯(Franco Cortese)驾驶125S在罗马的卡哈卡拉(Caracalla)大奖赛中为法拉利取得了第一场胜利。

恩佐当年一共制造了3辆125S，很可惜没有一辆保留至今，不过幸运的是当年所有的图纸都留存了下来，于是法拉利在1991年重新复制了125S。



发动机形式：60°夹角 V12
 发动机排量：1497毫升
 缸径行程：55x52.5毫米
 供油方式：3联装Weber 30 DCF化油器
 变速箱：五档手动
 压缩比：8.5 : 1
 最大功率：100匹马力/7000转/分钟
 车重：750公斤
 最高车速：170公里/小时



Model:

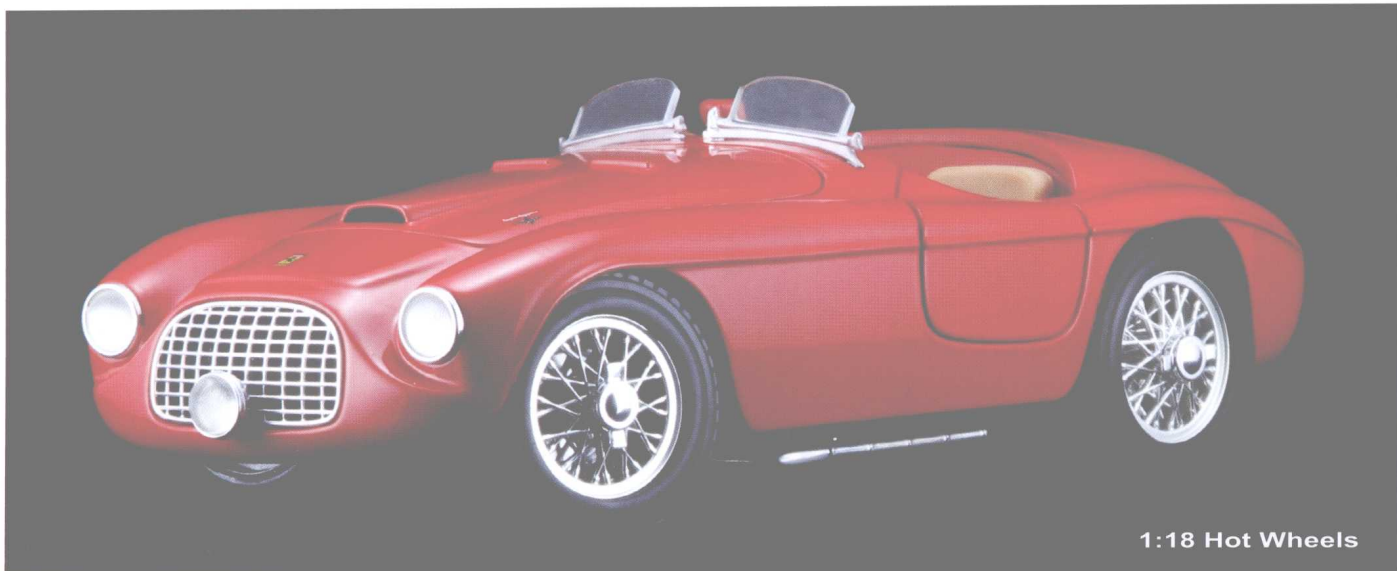
在全面得到法拉利的版权后，Hot Wheels当然不会漏掉125 S这么一款重量级的法拉利。

Hot Wheels于2007年开版制作了125 S的1:18模型，模型同样分为三个等级，以照顾各个等级的模型爱好者。笔者建议大家收藏Elite版的模型，因为该模型无论是整体感官还是细节表现都达到了Hot Wheels的最高水准，比如连车门的锁扣都真实的表现了出来。虽然还有更高端的Super Elite版，但价格较高，而且细节方面也未有质的飞跃。

小比利模型厂家IXO当然也不会放过这么好的题材，IXO出品的1:43的125 S保持了其一贯水准，美中不足的是车头部分的比例有些失真，从侧面看上去车头造型有些过于饱满。



1948'

Ferrari 166 MM Barchetta Touring

位于米兰的 Carrozzeria Touring 是一家从创业初期就开始向全世界提供充满意大利风格的汽车制造商，在过去数十年间，他们以提供创新性的设计而著称，其中不乏许多优秀的设计和构造的产物，在这些作品中法拉利 Barchetta 车型便是其划时代的设计。

被称为 Barchetta 的双座车实际上是受客户委托而专门研发的。在研发过程中

具有划时代意义的是，将法拉利现有的底盘加长轴距，从而获得了更具舒适性的座舱。这一设计理念为以后的法拉利提供了一系列变形车。

在1949赛季即将开始的时候，法拉利推出了搭载2升V12发动机的166MM。所谓的MM是为了纪念166 S Barchetta在Mille Miglia大奖赛上取得的辉煌战绩。这辆166 MM采用了Carrozzeria Touring

制作的车身，简单的设计以超轻量为核心。设计灵感来自子弹的平滑曲面，突起的腰线贯穿整个车体。166MM在Mille Miglia大赛上的首次亮相就受到了瞩目。

Touring一共制造了25辆166MM，主要是以比赛为目的，其中的15台根本没有安装内饰，完全是为了比赛而生产的车型；另外10台装备了稍微豪华的内饰，也就是所谓的Lusso版(和250 GT Berlinetta Lusso没有任何关系)。豪华型的166MM和竞赛型最大的区别就是在内饰安装了青色的塑料布。在这25辆166MM中保存至今的几台几乎都在美国，其中多数被重新修复。

166MM在当年销售时有三种式样可供选择，但如果你认为三种式样都制造过，那就错了。第20辆166MM的底盘序列号为3449，刹车鼓被涂成了红色。在所有25辆166MM中，底盘序列号为

