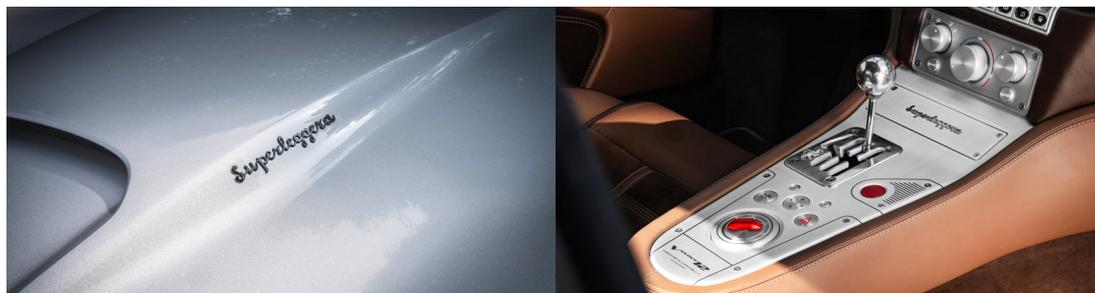


CLASSIC DRIVER

Mit dem Veloce 12 lässt Touring Superleggera die goldene Ära des analogen Fahrens wieder aufleben

Lead

Der Veloce12 ist das jüngste Meisterwerk des Mailänder Coachbuilders Touring Superleggera. In einem neuen exquisiten Design, das pure Italianità versprüht, verspricht er unverfälschten V12-Fahrerlebnis...



In den letzten Jahren hat Touring Superleggera der Autowelt eine Reihe von erlesenen Kunstwerken auf Basis moderner Grand Tourer geschenkt: wie den Disco Volante, die Berlinetta Lusso oder den Arese RH95. Jetzt schlägt die Mailänder Carrozzeria mit der Enthüllung ihres neuesten Meisterwerks – des Veloce12 – bei The Quail eine neue Richtung ein.



Auf Basis des ikonischen Ferrari 550 Maranello verspricht der Veloce12 die Kombination eines unverfälschten analogen Fahrerlebnisses mit dem exzellenten Design, der kompromisslosen Handwerkskunst und dem lässigen italienischen Stil, auf dem Touring in einer fast 100-jährigen Geschichte seinen Ruf aufgebaut hat. Es ist zugleich das erste neue Auto unter Leitung des neuen Touring CEOs Markus Tellenbach. Der Schweizer besitzt selbst einen handgeschalteten 550, den er sehr schätzt. Es ist also keine Überraschung, dass Touring diesen legendären Grand Tourer zum Plattformsender des Veloce12 erkor.



„Der Veloce12 ist für unsere Marke ein mutiger Schritt nach vorn“, betont Tellenbach. „Während er Inspirationen aus unseren ikonischen Modellen bezieht, ist er zugleich absolut zeitlos. Wir haben bewusst unser reiches Erbe gewürdigt, aber auch moderne Innovationen aufgenommen, um ein Fahrzeug zu schaffen, das exklusivste Grand-Touring-Erlebnisse eröffnet. Der Veloce12 verkörpert in jedem Detail den Geist von Touring Superleggera. Er führt unser Erbe fort, indem er die Grenzen von Design und Leistung verschiebt und dabei die Eleganz und Raffinesse beibehält, die unsere Autos seit jeher auszeichnen.“



Die vom neuen Touring Designchef Matteo Gentile gezeichnete Kohlefaser-Karosserie des Veloce12 zitiert nicht nur Touring Grand Tourer der Vergangenheit, sondern wurde auch von der Natur und vom weißen Hai inspiriert. Fast drei Jahrzehnte des technologischen Fortschritts in den Bereichen Materialwissenschaften und Konstruktionstechniken haben es Touring darüber hinaus ermöglicht, dem Veloce12 fließende Linien, glatte Oberflächen und geschwungene, anmutig definierte Kurven zu verleihen. In dieser Vervollständigung war all das bei der Markteinführung des 550 Maranello im Jahr 1996 einfach nicht möglich.



Doch es ist nicht nur die atemberaubende Karosserie, die Touring bei seinem neuen Grand Tourer realisiert hat. Jeder Aspekt des Fahrerlebnisses wurde verfeinert, um die Verbindung zwischen Mensch und Maschine zu stärken und gleichzeitig die Attribute zu bewahren, die den 550 zu einem so besonderen Fahrerauto machten. Das Herzstück des Veloce12 ist natürlich der im Bug installierte 5,5-Liter-V12-Saugmotor (F133). Vor der Installation wurden alle kritischen Komponenten ausgetauscht und daran anschließend ein strenges Testverfahren durchgeführt. Mit Hilfe eines neuen Supersprint-Auspuffs und eines um 30 Prozent verbesserten DWR-Kühlsystems stieg die Leistung auf 503 PS – eine Verbesserung um 25 PS im Vergleich zum Spendermodell, welche die Motor-Charakteristik ändert und das abrufbare Leistungsspektrum erweitert.



Sicherlich wäre eine noch viel höhere Leistung möglich gewesen, aber Markus Tellenbach sieht den Veloce12 weniger als Werkzeug für die Rennstrecke mit dem Fokus auf Rundenzeiten sondern eher als analogen Traum, der mit einer gut nutzbaren Leistung für die Straße alle Sinne des Fahrers anspricht. Dennoch kann der Veloce12 mit beeindruckenden Werten aufwarten: 4,4 Sekunden von 0-100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 320 km/h. Verzögert wird der Veloce12 durch maßgeschneiderte Brembo-Bremsen mit Sechskolben-Sätteln auf 380-mm-Scheiben vorn und Vierkolben-Sätteln auf 380-mm-Sätteln hinten. Sie reduzieren die ungefederten Massen und sorgen auch für ein angenehmeres Pedalgefühl.



Der Veloce12 soll sich auf langen Fahrten quer über den Kontinent ebenso wohlfühlen wie auf kurvigen Bergpässen. Dafür garantiert ein zusammen mit den niederländischen Fahrwerksexperten von TracTive entwickeltes Set-up mit einstellbaren Dämpfern. Das patentierte Ventil zur dynamischen Dämpfungseinstellung wird von einem mehrachsigen G-Sensor und fortschrittlichen Algorithmen gesteuert. Entwickelt auf der Grundlage jahrzehntelanger Renn- und Straßentests, kann der Fahrer so das Handling und den Abrollkomfort des Veloce12 je nach den Straßenverhältnissen genau auf seine Bedürfnisse abstimmen. Touring ging sogar so weit, das Chassis des Veloce12 zu verstärken und durch lokale Versteifungen in den Türausschnitten die Torsionssteifigkeit auf das Niveau des Ferrari 599 zu bringen. Beeindruckend: Alle Änderungen fielen gewichtsneutral aus und die spielerische Agilität des 550 blieb erhalten.



Touring beschreibt das Interieur des Veloce12 als eine luxuriöse Ode an eine unverfälschte Italianità. Ein kleines Heiligtum für den Fahrer, in dem feinste italienische Handwerkskunst und Materialien sorgfältig verarbeitet wurden, um Opulenz mit taktilem Wellness zu verbinden. Vorbei sind die klebrigen Kunststoffe und Bedientasten, die die Ferrari dieser Ära plagten. Im Veloce12 weichen sie präzisionsgefertigten metallischen Bedienoberflächen und handgefertigtem italienischen Leder, mit dem in einer klassischen offenen Schaltkulisse geführten Schaltknüppel im Zentrum. Wie bei einem Meisterwerk von Touring nicht anders zu erwarten, wird jeder Veloce12 auf den individuellen Geschmack des Besitzers zugeschnitten, mit grenzenlosen Möglichkeiten in punkto Materialien, Oberflächen und Farbkombinationen.



Touring wird nur 30 Exemplare des Veloce12 bauen – jedes davon mit einem Aufwand von 5000 Arbeitsstunden. Die Produktion beginnt im ersten Quartal 2025; Bestellungen zum Preis (vor Steuern) von 690.000 Euro plus Spenderfahrzeug werden ab sofort entgegengenommen. Der Veloce12 kann zwar nicht mit den Leistungsdaten eines elektrischen Hypercars mithalten. Dafür bietet er ein Maß an Handwerkskunst und Fahrspaß, das in der heutigen Autolandschaft fast verloren gegangen ist. Aus diesem Grund sind wir der Meinung: Er ist jeden einzelnen Euro wert!

Galerie

