

# FERRARI

LE PIÙ BELLE IMMAGINI



AUTOMOBILIA

Tiratura limitata  
Cl

“Correremo fin che avremo la benzina”. Enzo Ferrari usava questa metafora nei momenti difficili della sua vita.

A noi uomini Shell piace ricordarlo così, perché sappiamo che la “nostra benzina” è stata per lui qualcosa di più di un semplice carburante per le sue macchine. È stata passione, entusiasmo, fede.

Sentirsi accomunati alla Ferrari è come assimilare la carica della competizione, è come sentirsi in corsa, in prima persona.

La Ferrari deve vincere in pista, noi dobbiamo vincere la nostra sfida quotidiana che è quella di offrire il meglio del nostro lavoro, il meglio della nostra passione e dedizione ai clienti che visitano ogni giorno le nostre stazioni di servizio.



# FERRARI

## LE PIÙ BELLE IMMAGINI

a cura di  
Ippolito Alfieri

AUTOMOBILIA

# Nasce la Ferrari.

**Q**uando nel 1939 Enzo Ferrari fondò la società *Auto Avio Costruzioni* nella sede dell'ex *Scuderia Ferrari* a Modena, aveva 41 anni e una grande voglia di rivincita. Con vent'anni di esperienza alle spalle, forgiata alla *De Vecchi* e alla *CMN* (*Costruzioni Meccaniche Nazionali*) di Milano come pilota non di secondo piano, anche se non disputò mai un *Grand Prix* – a quello di *Lione* del 1924 era stato iscritto dall'*Alfa Romeo*, ma non si presentò alla partenza – Ferrari aveva maturato la sua qualità di carattere e di professionalità all'*Alfa Romeo*, la Casa che fu in quel lungo periodo la sua vera scuola di vita e la sua passione.

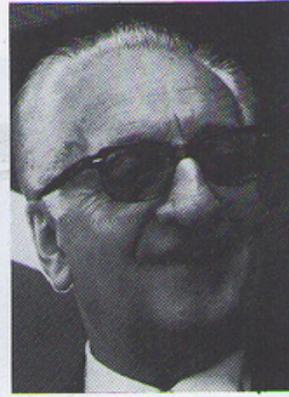
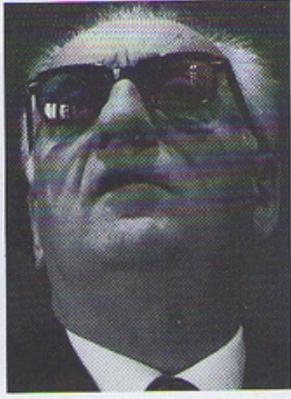
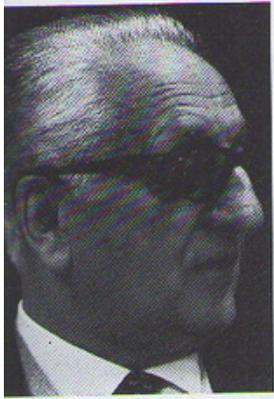
Nel dicembre 1930 aveva fondato a Modena, in via *Trento e Trieste*, la *Scuderia Ferrari*, dopo che l'*Alfa Romeo* aveva deciso di rinunciare a una sua squadra corse a causa della crisi economica. Ferrari inventò una sua scuderia, con un cavallino rampante come marchio, e continuò a far correre le macchine della Casa del *Portello*. Si occupò addirittura della loro progettazione con risultati eccellenti.

La *Scuderia Ferrari* visse dal 1930 al 1939,

e contemporaneamente Ferrari era diventato concessionario della Casa milanese per l'*Emilia Romagna* e le *Marche*. Sin da allora aveva pienamente compreso l'importanza delle competizioni per la fama di un'industria automobilistica, come del resto avevano già capito la *Fiat*, la *Lancia*, la *Bugatti* e poi tutte le altre *Marche* di spicco.

Staccatosi traumaticamente dall'*Alfa Romeo* nel 1939 in seguito a contrasti con il nuovo direttore generale, *Ricart*, Ferrari era troppo giovane e bravo per stare tranquillo a fabbricare macchine utensili (rettificatrici) per la sua officina, e perciò già nel 1940 allineava alla *Mille Miglia* uno spider di sua costruzione, la *815*. Con il marchio *Auto Avio Costruzioni* (Ferrari non poteva ancora usare il proprio nome per contratto), la vettura era uno spider a 8 cilindri di 1,5 litri, vestito di un'elegante carrozzeria della *Touring di Milano*, fornitore abituale dell'*Alfa Romeo*.

Il drammatico conflitto mondiale e i bombardamenti obbligarono Ferrari a trasferirsi a *Maranello*, grazioso paesino sulla



*strada dell'Abetone, dove suo padre gli aveva lasciato un terreno, e lì sopravvisse, costruendo le macchine utensili su licenza tedesca. Erano fatte così bene da funzionare meglio, si disse, di quelle originali prodotte in Germania, e ciò dimostra la passione di Ferrari per la meccanica e la bravura delle maestranze modenesi.*

*Com'è noto, non appena finita la guerra, Ferrari chiamò a Modena, nell'agosto 1945, l'ingegnere Gioachino Colombo, trovatosi disoccupato a causa della distruzione degli stabilimenti Alfa Romeo, e gli chiese di progettargli un motore eccezionale: un 12 cilindri a V.*

*Va ricordato che Ferrari, a parte la passione per la meccanica fine, aveva sempre dimostrato un grande fiuto nella scelta dei progettisti, a cominciare da Vittorio Jano, che aveva strappato alla Fiat per conto dell'Alfa Romeo. Colombo era un ottimo progettista e quando Ferrari gli chiese un 12 cilindri (se l'era già immaginato prima dell'incontro, conoscendo il pallino del Commendatore per questo tipo di motore, che aveva ammirato da soldato nei cofani*

*Packard degli ufficiali americani in servizio in Italia), non fece una piega: tornò a Milano e disegnò di getto il fatidico primo motore plurifrazionato della Ferrari. Era destinato a equipaggiare una vettura tutto motore e con uno stretto abitacolo: la 125 S. La macchina, che poi fu allestita anche in versione Grand Prix, non era particolarmente bella, ma il suo motore era un gioiello e già il 25 maggio 1947, guidata da Franco Cortese, battè tutti i concorrenti al Gran Premio di Roma, disputato su un irripetibile circuito ai Fori Romani, accanto alle Terme di Caracalla. Per la Ferrari fu la prima di centinaia di altre vittorie, in tutti i Paesi del mondo.*

*Enzo Ferrari fotografato durante un'intervista di Griffith Borgeson, 1981.*





Brescia, 28 aprile  
1940. Un momento  
storico: la Auto Avio  
Costruzioni 815,  
prima automobile  
realizzata da Enzo  
Ferrari, sta per  
prendere il via nella  
sua corsa di debutto,  
la Mille Miglia del  
1940. Al volante è  
Alberto Ascari, futuro  
Campione del Mondo  
di Formula 1, con al  
suo fianco il cugino  
Giovanni Minozzi.  
Si dovranno ritirare  
circa a metà gara  
per noie meccaniche.

# Verso il successo: le prime auto da corsa.

**A**ll'inizio della sua attività Enzo Ferrari non disponeva di grandi risorse economiche ma ciò non lo scoraggiò, né frustrò le sue ambizioni. Le prime automobili venivano assemblate in modo del tutto artigianale, a mano, utilizzando parti comuni e riciclando da un modello all'altro tutto il possibile. Nemmeno le candele venivano buttate via, anche perché, non dimentichiamolo, i motori del Cavallino ne avevano almeno una dozzina se non, certe volte, addirittura 24.

La continua evoluzione dei modelli fu la chiave fondamentale dei primi successi nelle competizioni. E naturalmente l'entusiasmo, la voglia di costruire qualcosa di "grande". Alla fine degli anni Quaranta la Ferrari poteva vantare successi in alcune delle corse più prestigiose come la Mille Miglia, la Targa Florio, la 24 Ore di Le Mans. Successi che furono motivo di orgoglio ma non inebriarono: Ferrari amava sostenere infatti che "in alto è molto più facile arrivarci che restarci".

Nell'ottica di un costante processo evolutivo, quindi, i motori delle Ferrari aumentavano

progressivamente di cilindrata alla ricerca di più cavalli, e la meccanica era sempre più raffinata. Dopo la 125, ecco la 166, la 195 e la 212, i modelli concepiti per le corse su strada o di durata. Per i gran premi di Formula 1 e 2 c'erano la 125, la 159, la 166, la 275, la 340 e la 375. Proprio su una 375 F1 il pilota argentino Froilan Gonzalez, nel Gran Premio di Gran Bretagna 1951 sul circuito di Silverstone consegnò alla Ferrari la prima vittoria in una corsa valida per il Campionato del Mondo di Formula 1. Fu un gran giorno, quasi una vittoria di Davide contro Golia: alla Ferrari per la prima volta riuscì l'impresa di sconfiggere le invincibili Alfa Romeo. Enzo Ferrari scrisse poi nelle sue memorie di aver pianto di gioia all'annuncio della vittoria: la "vendetta" contro la rossa monoposto della Casa del Portello era compiuta e la Ferrari poteva finalmente guardare avanti e mirare molto più in alto.

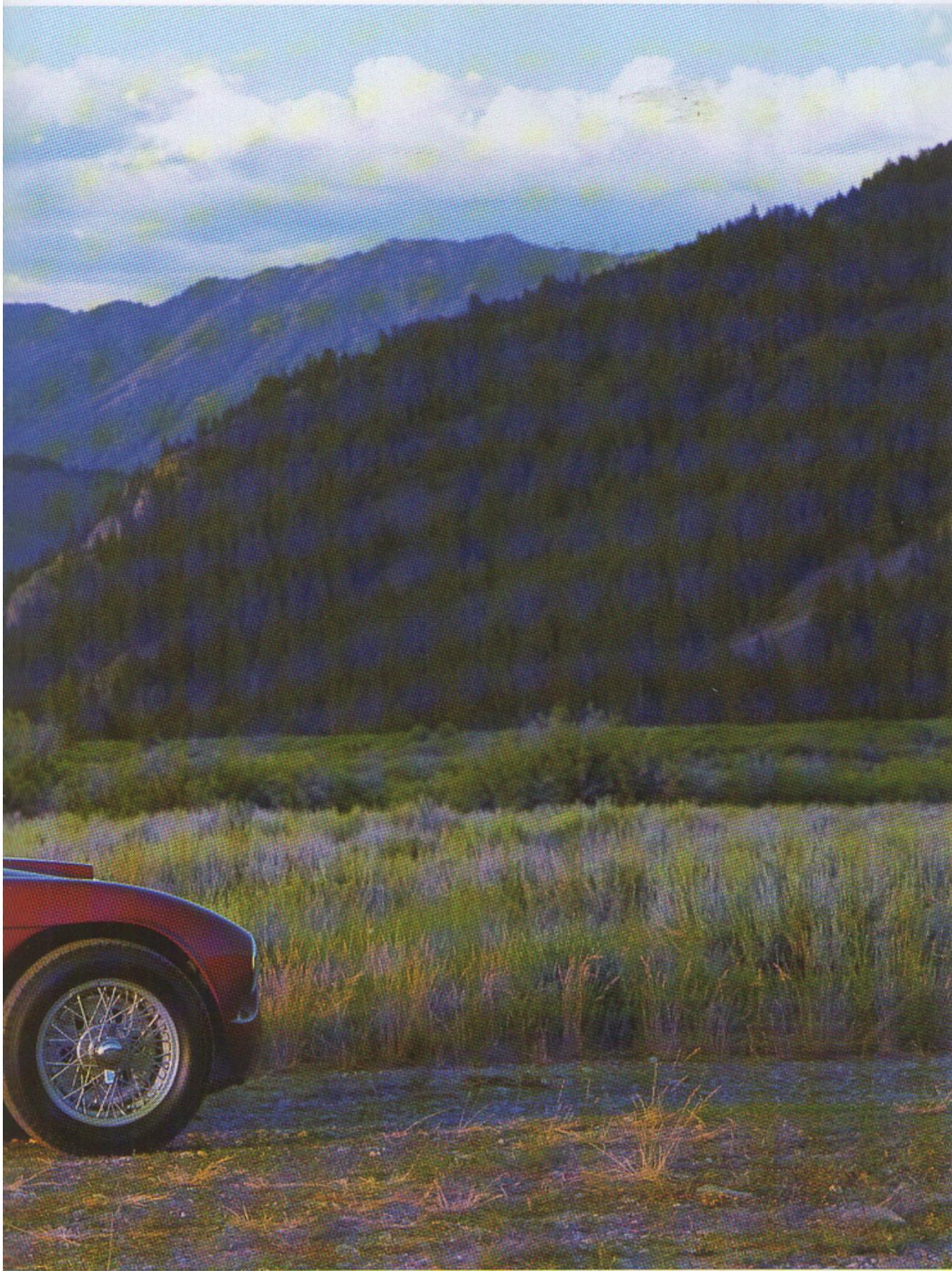
14 luglio 1951.  
G.P. di Gran Bretagna,  
Silverstone.  
Fu forse il giorno  
più emozionante  
per Enzo Ferrari.  
Il pilota argentino  
Froilan Gonzalez portò  
per la prima volta la  
Ferrari alla vittoria in  
un gran premio valido  
per il Campionato  
del Mondo con la  
375 F1 battendo  
le fortissime Alfetta.  
Per Ferrari il successo  
rappresentò una  
sorta di rivincita  
nei confronti  
dell'Alfa Romeo.











*La 166 MM barchetta con carrozzeria della Touring di Milano. L'esemplare ritratto è quello con il quale Luigi Chinetti in coppia con Selsdon conquistò il successo nella 24 Ore di Le Mans del 1949. Il numero "22" è rimasto quello di gara che il collezionista americano a cui la vettura appartiene conserva gelosamente.*

*Pagina precedente.  
24-25 giugno 1950.  
24 Ore di Le Mans.  
Le due Ferrari 166 MM di Rubirosa/Leygonie e Lucas/Selsdon impegnate nella celebre "S" della Casa Bianca sul circuito della Sarthe. In questa occasione Lord Selsdon non riuscì a ripetere il successo dell'anno precedente ottenuto in coppia con Chinetti al volante di una vettura del tutto identica. Sono stati nove complessivamente i successi ottenuti dalla Ferrari nella più celebre gara di durata del mondo.*





23 aprile 1950,  
Mille Miglia.  
Vittorio Marzotto  
e Paolo Fontana  
su Ferrari 166 MM  
transitano a Peschiera.  
La famiglia Marzotto,  
nota per le industrie  
tessili, ha legato il suo  
nome indissolubilmente  
ai primi anni della  
Ferrari vincendo  
con vetture del  
Cavallino molte corse.  
Nella Mille Miglia  
di quell'anno erano  
ben quattro i Marzotto  
iscritti: Vittorio che arrivò  
nono, Umberto e Paolo,  
entrambi su Ferrari  
166 MM, che si  
ritirarono, e Giannino  
che vinse, al volante  
di una Ferrari 195 S.

# Dalle corse alle granturismo.

**L**e primissime Ferrari erano automobili da corsa che venivano utilizzate in gara dalla Casa o in alternativa da privati che le acquistavano direttamente in fabbrica. Ben presto, però, Ferrari intuì che i clienti, con le sue automobili, non desideravano soltanto correre, ma anche circolare normalmente sulle strade di tutti i giorni. Fu allora che decise di venire incontro a queste richieste "addomesticando" i suoi bolidi da gara. Nacquero così le prime Ferrari da turismo o meglio, viste le prestazioni, da "granturismo".

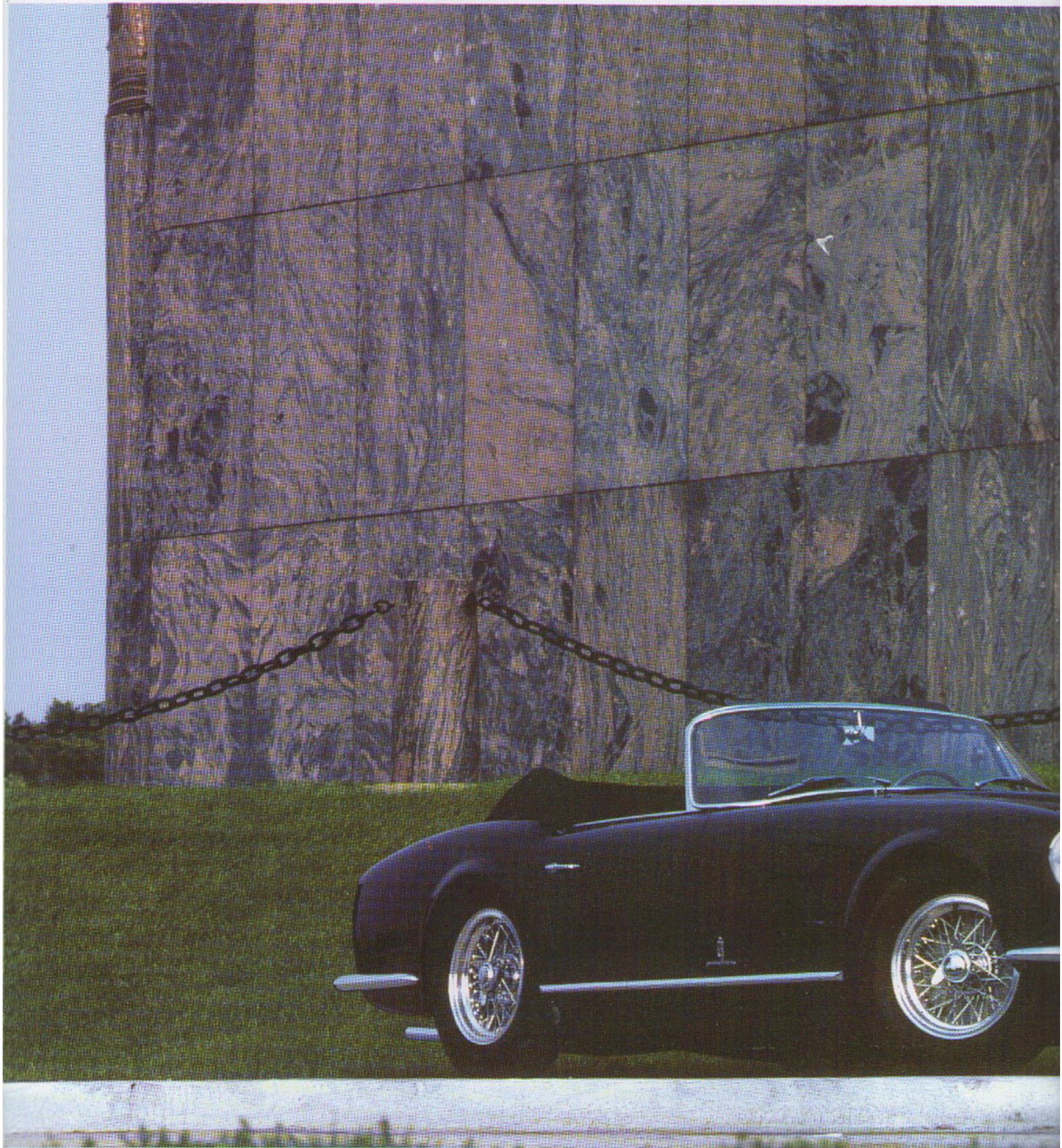
Ma la grande intuizione di Ferrari in realtà fu un'altra. Meccanica raffinata e alte prestazioni da sole infatti non sarebbero state sufficienti a trasformare la Ferrari in mito, qual è oggi. Ferrari volle che le sue granturismo oltre che veloci fossero anche belle e per realizzare la sua idea si affidò ai migliori carrozzieri italiani dell'epoca. Sulla sua strada passarono così Vignale, Touring, Bertone, Zagato, Ghia, che diedero al "corpo" meccanico delle Ferrari un vestito. Non a caso Ferrari li chiamava "i miei sarti".

Alcune delle carrozzerie realizzate sulla base meccanica delle 166 MM e Inter, delle 195 Inter, delle 212 Inter ed Export restano dei capolavori memorabili. Ancora oggi riescono a mantenere perfettamente intatte l'eleganza, la suggestione delle forme, la raffinata cura per i particolari. Ferrari deve molto del suo successo a questi carrozzieri, ma trovò la forma che veramente cercava soltanto con uno di essi: Giovan Battista "Pinin" Farina. La collaborazione con la carrozzeria torinese ebbe inizio nel 1952 dopo un primo incontro tra Ferrari e "Pinin" Farina avvenuto a Tortona, in un ristorante del luogo. Continua ancora oggi.

Dalla vendita delle granturismo Ferrari riuscì a ricavare le risorse necessarie per correre. Vincendo le corse si costruì una solida fama che gli consentì d'incrementare ulteriormente le vendite delle vetture da turismo. In breve tempo la Ferrari divenne a tutti gli effetti una Casa automobilistica, specializzata nella costruzione di modelli da corsa e granturismo.

*Dopo alcuni anni di attività esclusivamente agonistica, Enzo Ferrari, alla fine degli anni Quaranta, cominciò a costruire vetture da turismo. L'esemplare ritratto è uno dei primi: è una 166 Inter con carrozzeria Touring del 1949.*







La 375 Plus (1955)  
è in assoluto una delle  
più belle gran turismo  
mai realizzate dalla  
Ferrari. Davvero  
straordinaria è la  
capacità di Pinin Farina  
di far convivere in  
armonia eleganza  
e aggressività.

*In questa pagina.  
1964. Maranello.  
Un Enzo Ferrari  
particolarmente di buon  
umore durante uno dei  
tradizionali pranzi di  
fine anno. Il primo a  
sinistra è John Surtees,  
fresco Campione del  
Mondo di Formula 1.*

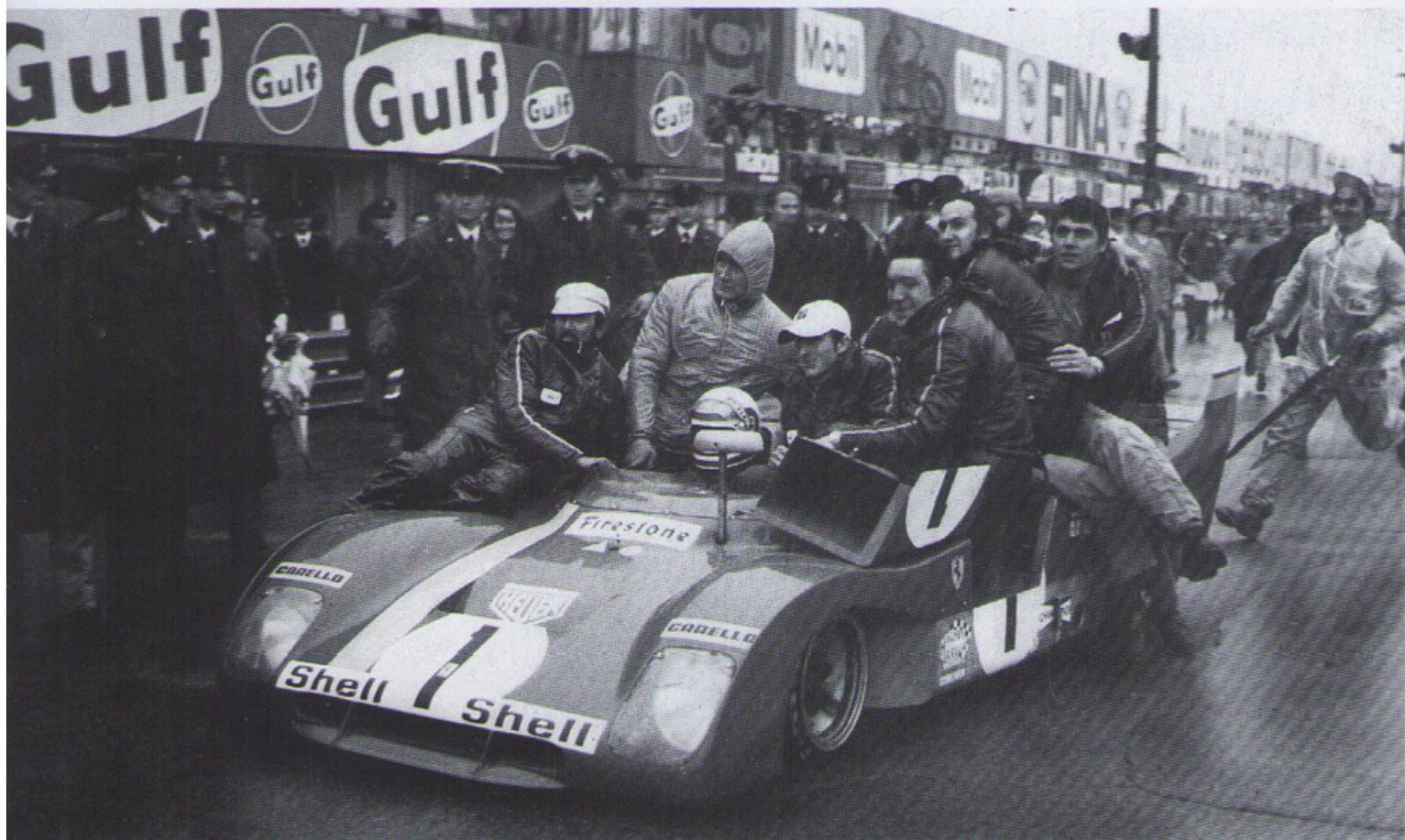
*Pagina a fianco.  
6 settembre 1970.  
G.P. d'Italia, Monza.  
Clay Regazzoni  
su Ferrari 312 si  
aggiudicò la vittoria.  
La corsa era stata  
funestata dall'incidente  
mortale nelle prove  
occorso al pilota  
austriaco Rindt che  
conquisterà comunque,  
postumo, il titolo  
mondiale.*





In questa pagina.  
25 aprile 1972.  
1000 Km di Monza.  
Festa grande alla Ferrari  
dopo la vittoria di  
Ickx/Regazzoni.  
Conquistando 12  
vittorie su 12  
partecipazioni la Ferrari  
nel 1972 si aggiudicò  
l'ultimo titolo mondiale  
Marche prima del ritiro  
dalla categoria Sport.

Pagina a fianco.  
6 febbraio 1972.  
6 Ore di Daytona.  
Regazzoni in coppia  
con Redman concluse al  
quarto posto nella corsa  
dominata dalle altre due  
Ferrari di Andretti/Ickx e  
Peterson/Scheckter che  
conquistarono  
i primi due posti.







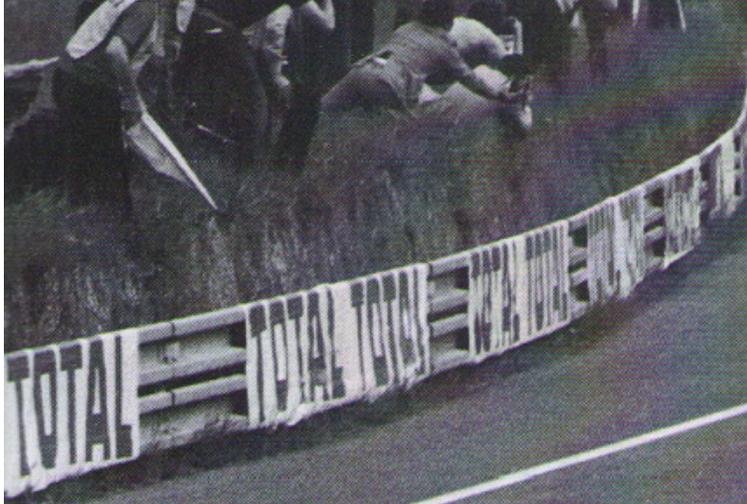
Shell Shell



Shell

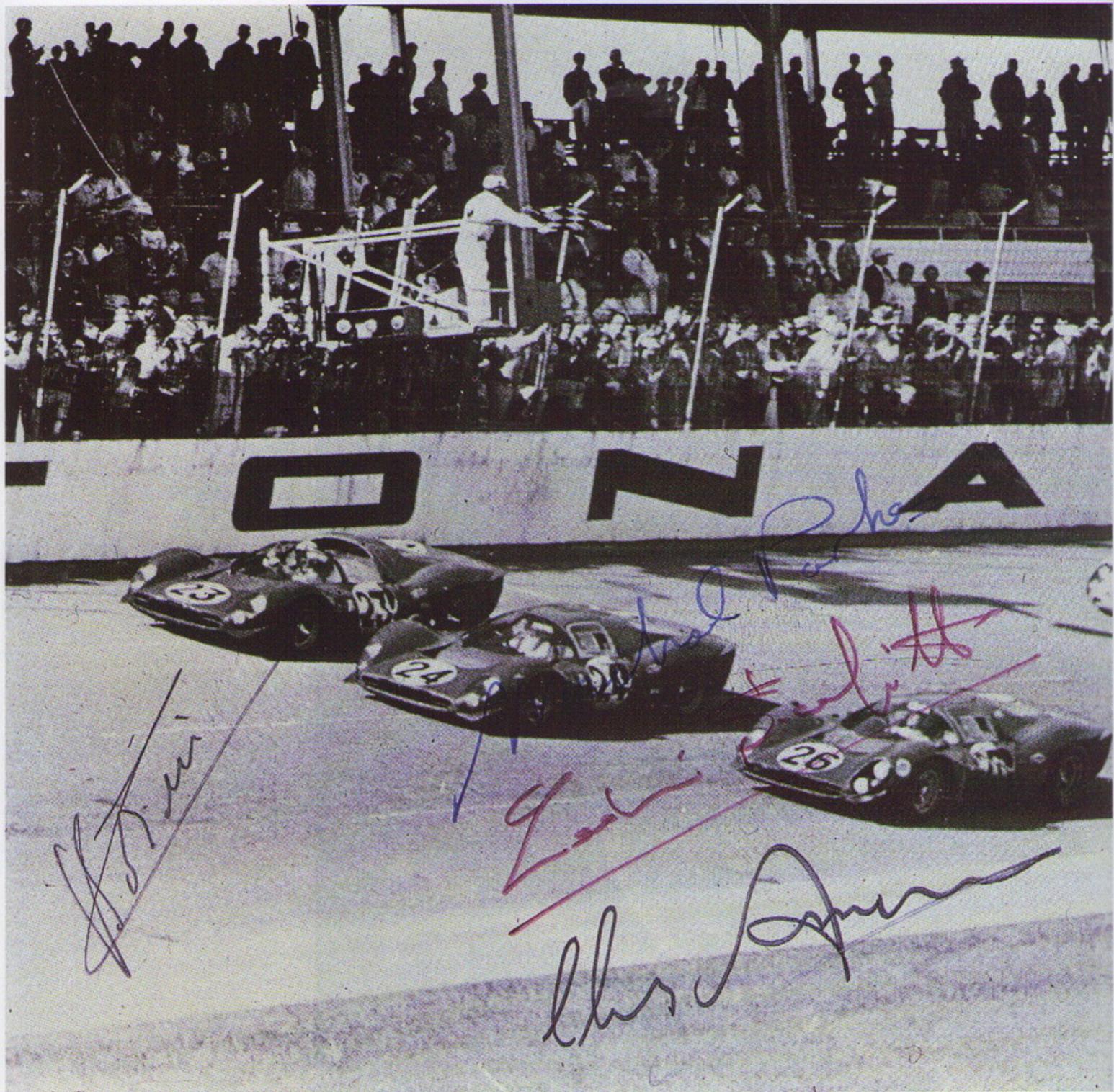


VAL





10 giugno 1973.  
24 Ore di Le Mans.  
La 312 PB n. 16  
di Arturo Merzario  
e Carlos Pace che  
concluderà al secondo  
posto. Alla fine  
del 1973 la Ferrari  
abbandonò  
definitivamente  
la categoria Sport.



*Handwritten signature in black ink, possibly "G. S. M."*

*Handwritten signature in red ink, possibly "G. S. M."*

*Large handwritten signature in black ink, possibly "Chris Brown"*

*Handwritten signature in blue ink, possibly "P. S. M."*

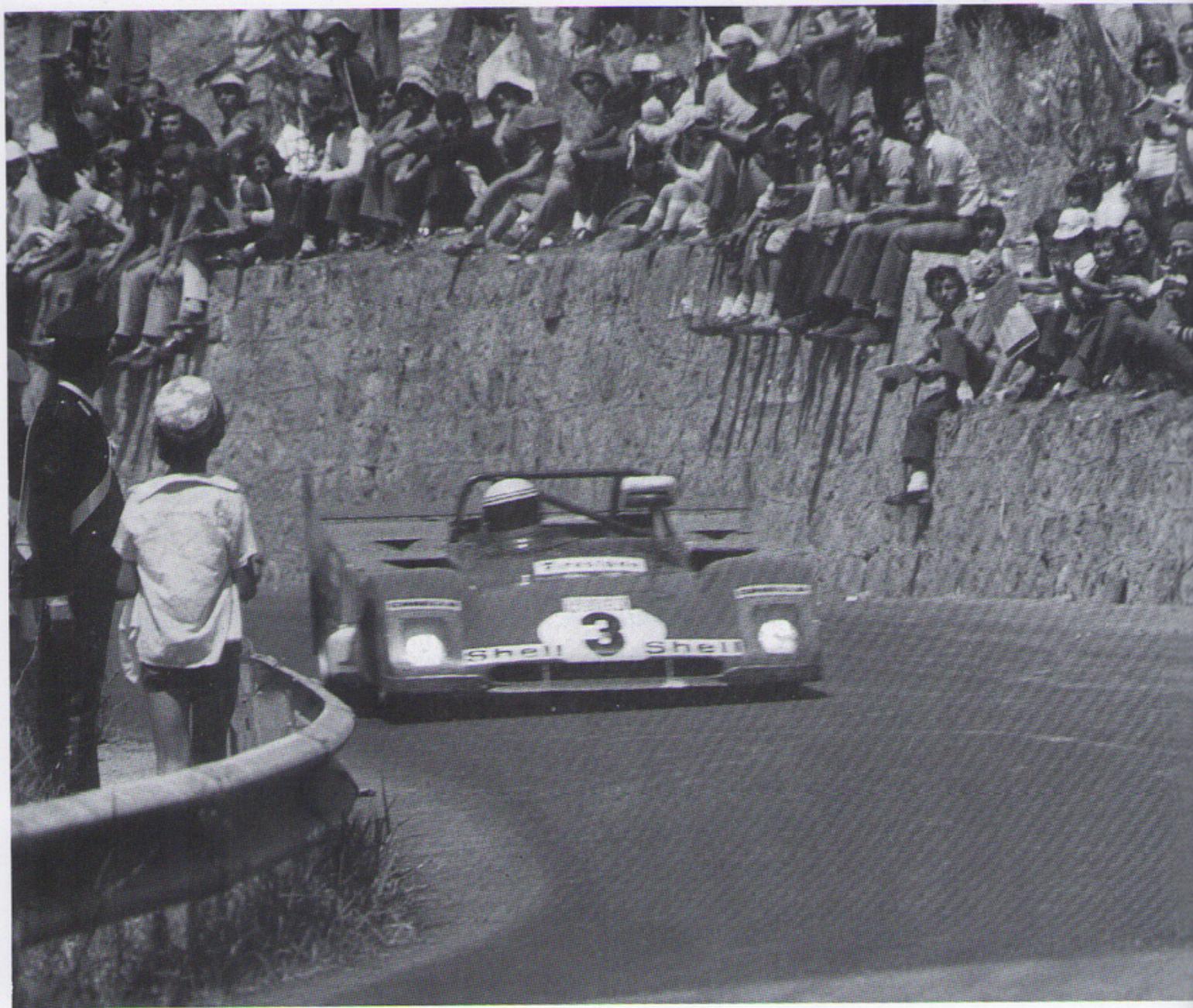
23

24

26

Pagina a fianco.  
5 febbraio 1967.  
24 Ore di Daytona.  
Lo storico arrivo in  
parata delle Ferrari  
330 P4. La n.23  
di Amon/Bandini  
vincitori della corsa,  
la n.24 seconda  
classificata di  
Parkes/Scarfiotti,  
la n.26 di  
Guichet/Rodriguez,  
terzi classificati. La foto è  
autografata dai piloti.

21 maggio 1972.  
Targa Florio.  
La Ferrari 312 PB di  
Merzario/Munari,  
vincitori. La corsa  
siciliana, come si  
vede, si disputava  
su un percorso stradale  
nel quale il pubblico,  
numerosissimo, assiste  
assiepato a pochi metri  
dai bolidi in gara.



# L'automobile più veloce del mondo.

**Q**uello della velocità è un sogno che l'uomo ha sempre inseguito. Aerei supersonici, treni ad alta velocità, navi superveloci. E le automobili? Ferrari naturalmente!

Già nei lontani anni Sessanta le Ferrari con i loro poderosi motori 12 cilindri si conquistarono la fama di "automobili più veloci del mondo", bolidi capaci di viaggiare sul filo dei trecento all'ora. Prestazioni che sono, oggi non meno di allora, un miraggio per qualsiasi altra automobile, ai confini dell'impossibile.

Per una Ferrari, al contrario, la velocità è un dato oggettivo, come emerge dalle prove su strada stilate dalle più importanti riviste del mondo. Ma al tempo stesso anche un concetto più astratto, legato alle forme della carrozzeria. Una Ferrari appare veloce anche da ferma perché le sue linee trasmettono un senso di dinamismo.

Un esempio emblematico fu senz'altro la straordinaria 365 GTB/4 "Daytona" realizzata dalla Ferrari nel 1968. Motore di 4400 cm<sup>3</sup>, 6 carburatori, 350 cavalli per una velocità massima di oltre 280 km/h. La Ferrari fece

allestire a Pininfarina una versione coupé e una spider (la famosa spider del telefilm "Miami Vice"). La "Daytona" è stata un'automobile eccezionale non solo per meccanica, ma anche per bellezza, dinamismo, aggressività. Fu un successo, anche commerciale, straordinario.

Ma non si trattò di un episodio sporadico nella produzione della Casa di Maranello. Oltre all'indimenticabile "Daytona", la Ferrari in quegli anni realizzò numerose automobili altrettanto veloci e altrettanto belle come la 275 GTB del 1966, le Dino 246 GT e GTS del 1970 equipaggiate con il piccolo 6 cilindri, la 365 GTB/4 Berlinetta Boxer del 1973, le 8 cilindri 308 GTB e GTS del 1975.

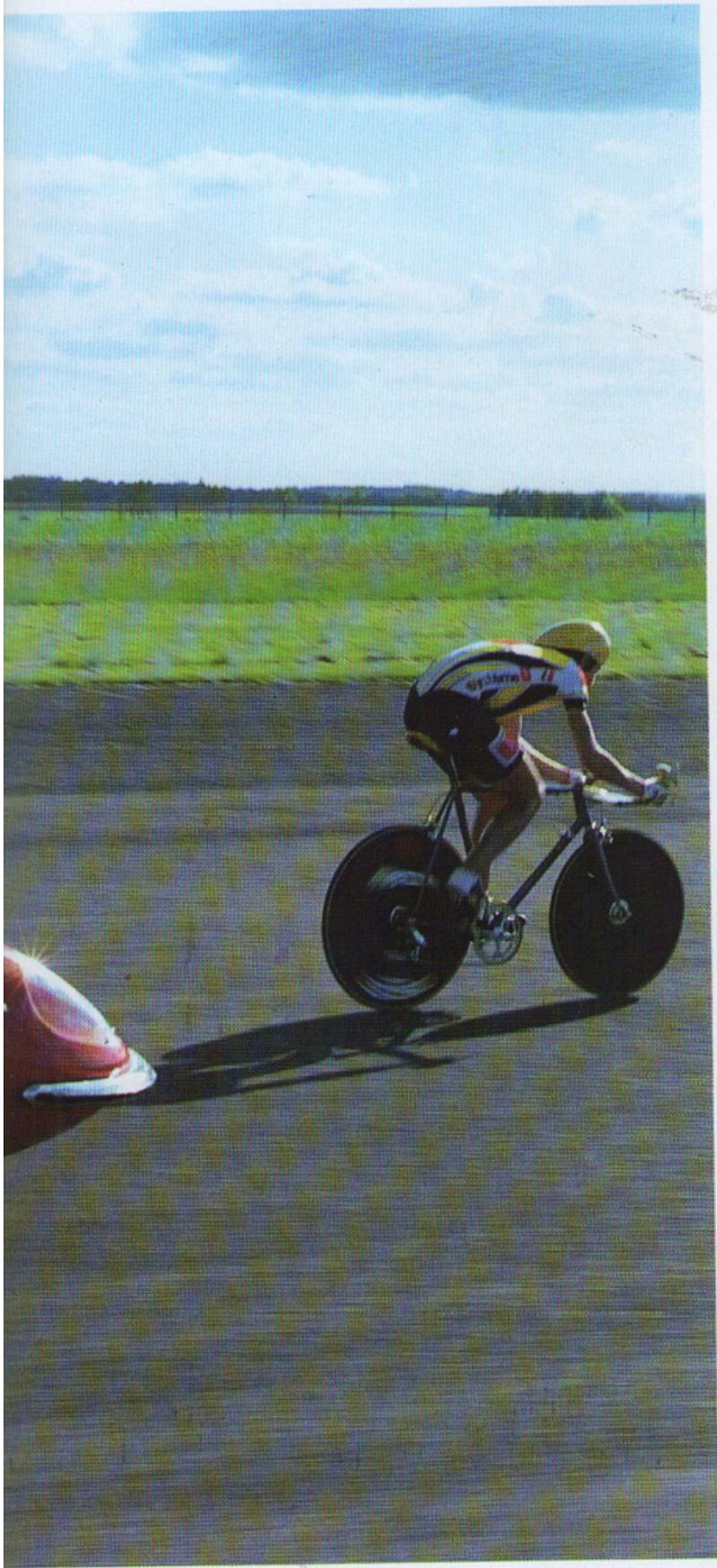
Modello dopo modello, l'idea di velocità risulta sempre più connaturata con lo stemma del cavallino rampante. Nel mondo la parola Ferrari è ormai sinonimo per eccellenza di velocità.

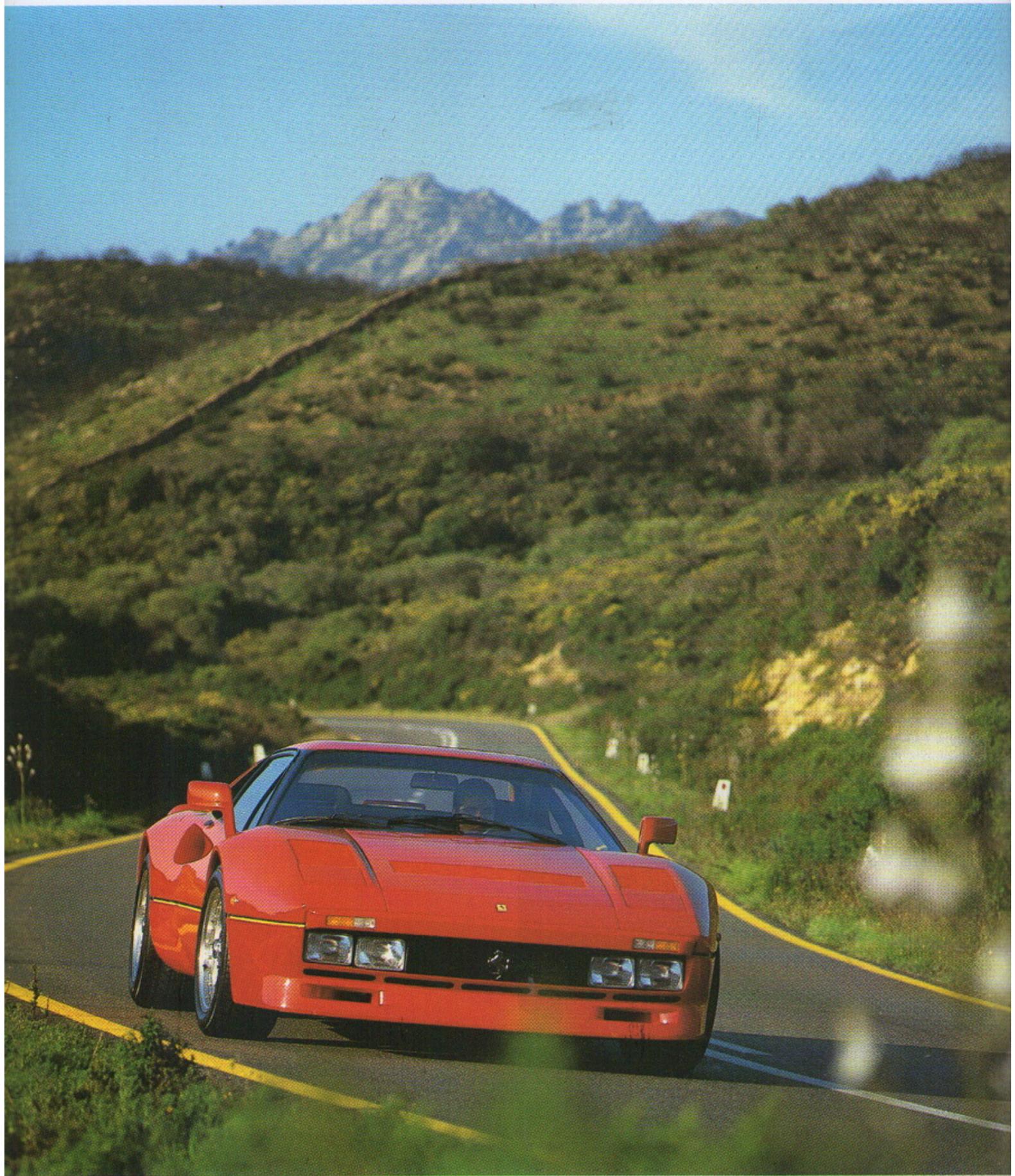
Una vista suggestiva  
di una Ferrari 365 GTS  
"Daytona" a New York.  
L'America è uno  
dei luoghi dove il mito  
delle Ferrari è più  
radicato.

Pagine seguenti.  
La Dino 246 GT  
del 1967 fu la  
prima vettura stradale  
equipaggiata con  
motore posteriore  
prodotta dalla Casa  
di Maranello.



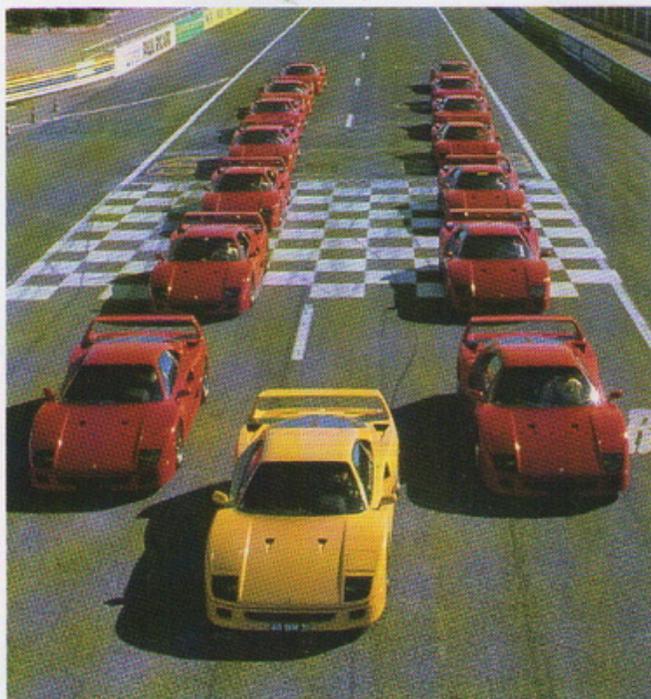






*Pagina a fianco.  
La 288 GTO presentata  
nel 1984 è un supercar  
costruito in 270  
esemplari e oggi  
è una delle Ferrari  
di maggior valore.*

*In questa pagina.  
La F40 del 1987 fu  
realizzata per celebrare  
i quarant'anni della  
Ferrari e stupisce ancora  
oggi per la linea  
aggressiva. Ne furono  
costruite oltre 1.000  
unità. All'epoca era  
l'automobile di serie  
più veloce al mondo  
(324 km/h).*



*Pagine successive.  
La Testarossa è  
probabilmente la Ferrari  
più conosciuta degli  
anni Ottanta e  
Novanta. Autentico mito  
per immagine e per  
prestazioni, la Testarossa  
è stata prodotta in tre  
differenti serie fino  
al 1996.*





# Le corse: vittorie e difficoltà.

Michele Alboreto è stato pilota ufficiale Ferrari in Formula 1 dal 1984 al 1988. Vicino alla conquista del titolo mondiale nel 1985, Alboreto ha vissuto in prima persona alti e bassi della Ferrari, alternando gioie e dolori al volante delle "rosse" dell'era turbo.

**L'** impegno agonistico della Ferrari si distribuisce tra Formula 1 e Sport soltanto fino ai primi anni Settanta.

*A un certo punto della sua storia Ferrari si rese conto che per una Casa che costruiva telaio e motore l'impegno sui due fronti era divenuto ormai uno sforzo insostenibile.*

*Nel 1973 decise perciò di continuare solo in Formula 1. I risultati gli diedero ragione.*

*La formidabile dinastia delle monoposto 312 T portò alla Ferrari ben sei titoli mondiali tra il 1975 e il 1979.*

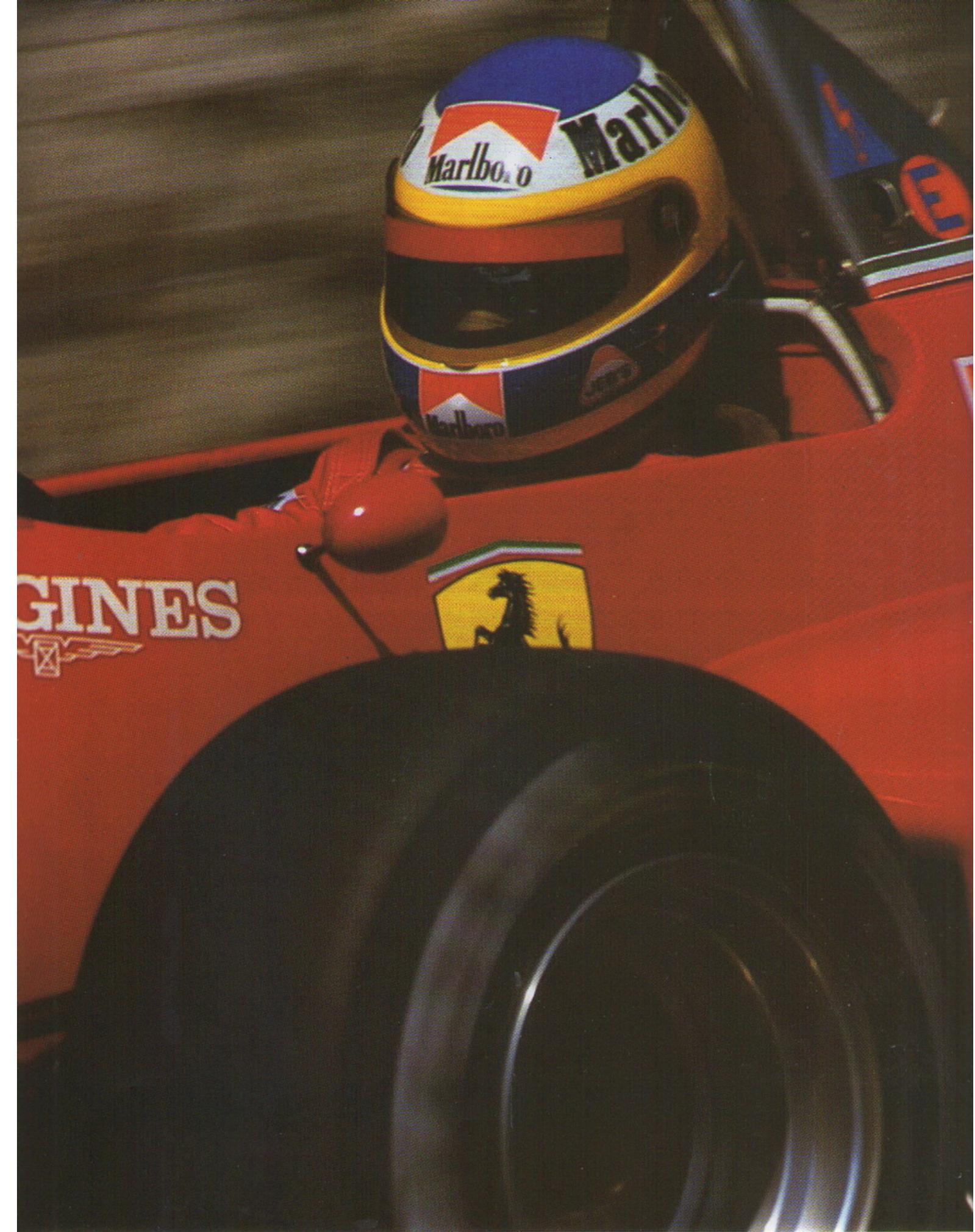
*A mettere la firma su questi anni straordinari una squadra formata da progettisti, manager e piloti eccezionali. Su tutti un giovanissimo Direttore Sportivo, Luca di Montezemolo, un progettista inesauribile, Mauro Forghieri, e un giovane pilota austriaco, Niki Lauda, anch'egli scoperto dal nulla. Enzo Ferrari aveva un eccezionale fiuto per i nuovi talenti...*

*Il rapporto tra due caratteri forti come quelli di Ferrari e di Lauda fu inevitabilmente conflittuale ma foriero di molte soddisfazioni. Lauda vinse il titolo mondiale nel 1975 e nel*

*1977 e la Ferrari quello Costruttori per tre anni consecutivamente, dal 1975 al 1977. Un anno di attesa e nel 1979 ecco un nuovo en plein: Jody Scheckter e Ferrari Campioni del Mondo.*

*Dopo Lauda l'astro nascente dell'automobilismo divenne ben presto un altro pilota prima di allora sconosciuto. Il canadese Gilles Villeneuve scriverà al volante delle Ferrari alcune delle pagine più memorabili delle corse, prima di perire tragicamente durante le prove del G.P. del Belgio.*

*Negli anni Ottanta l'apogeo dell'era dei motori turbo. Si arrivò in breve a potenze più aeronautiche che automobilistiche, e l'apporto del pilota divenne sempre meno importante rispetto alle qualità del mezzo. Furono anni difficili per la Ferrari, che però si difese caparbiamente: due titoli mondiali Costruttori nel 1982 e nel 1983 sono un bottino onorevole alla luce della sfida impari che il Cavallino dovette affrontare contro colossi che si chiamavano Renault, Honda, BMW.*





11 maggio 1975.  
G.P. di Monaco,  
Monte Carlo.  
Niki Lauda, vincitore  
della corsa, premiato  
da Ranieri e Grace  
di Monaco.

Luca di Montezemolo,  
giovannissimo Direttore  
Sportivo della Ferrari,  
con Niki Lauda  
(al centro) e Clay  
Regazzoni (a destra).  
Sotto la direzione di  
Montezemolo la Ferrari  
nel triennio 1975-1977  
vinse cinque titoli  
mondiali (due Piloti  
e tre Costruttori).



Maranello, 1980.  
Enzo Ferrari in un gesto  
affettuoso verso Gilles  
Villeneuve che fu,  
per lui, quasi un figlio.



Pagine successive.  
11 settembre 1988.  
G.P. d'Italia, Monza.  
A meno di un mese  
dalla scomparsa di Enzo  
Ferrari, Berger (n.28)  
e Alboreto (n.27)  
conquistano nella gara  
"di casa" il primo  
e il secondo posto.





# Verso il Duemila.

**I**l 14 agosto 1988 muore Enzo Ferrari. Senza la guida illuminata del suo fondatore la Ferrari sembra perdere per un attimo la strada: nell'unica categoria nella quale ormai gareggia, la Formula 1, i risultati si fanno attendere, mentre la produzione un po' troppo incautamente aumenta fino a superare le 4000 unità l'anno, un numero che il mercato non è in grado di assorbire.

Con la nomina di Luca di Montezemolo a Presidente della Ferrari nell'ottobre del 1991, si apre un capitolo nuovo nella storia della Casa. Montezemolo porta a Maranello entusiasmo, nuove idee, riorganizzazione: la Ferrari riparte rigenerata verso il Duemila.

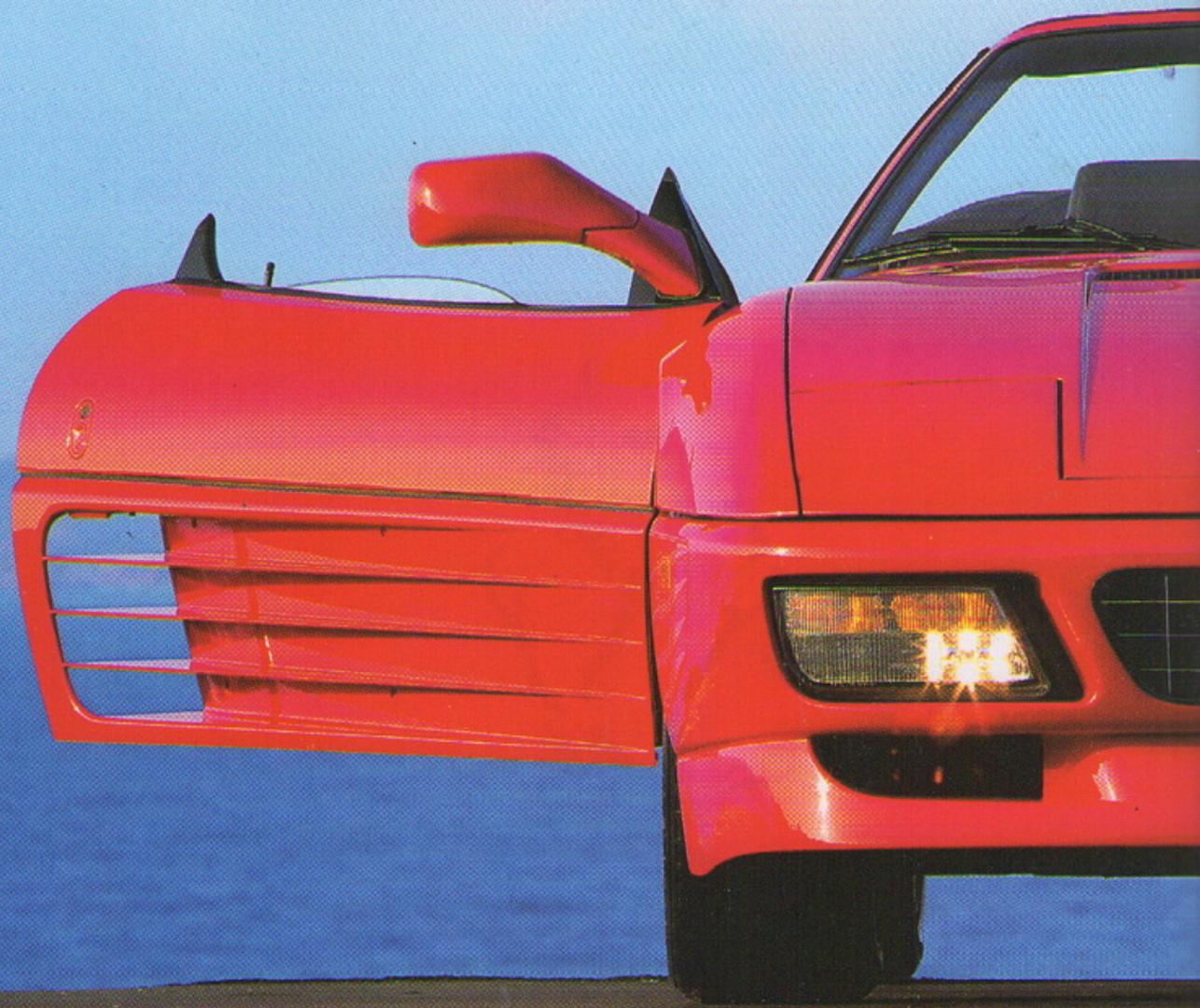
Il primo frutto del nuovo corso è la 456 GT, presentata nel settembre 1992. Una granturismo che, alle prestazioni come al solito straordinarie, affianca doti che fino a quel momento poche volte si erano riconosciute a una Ferrari: l'abitabilità, la versatilità e il confort. L'intera produzione da qui in avanti viene ricondotta a questa filosofia più moderna che riavvicina i clienti alla Marca.

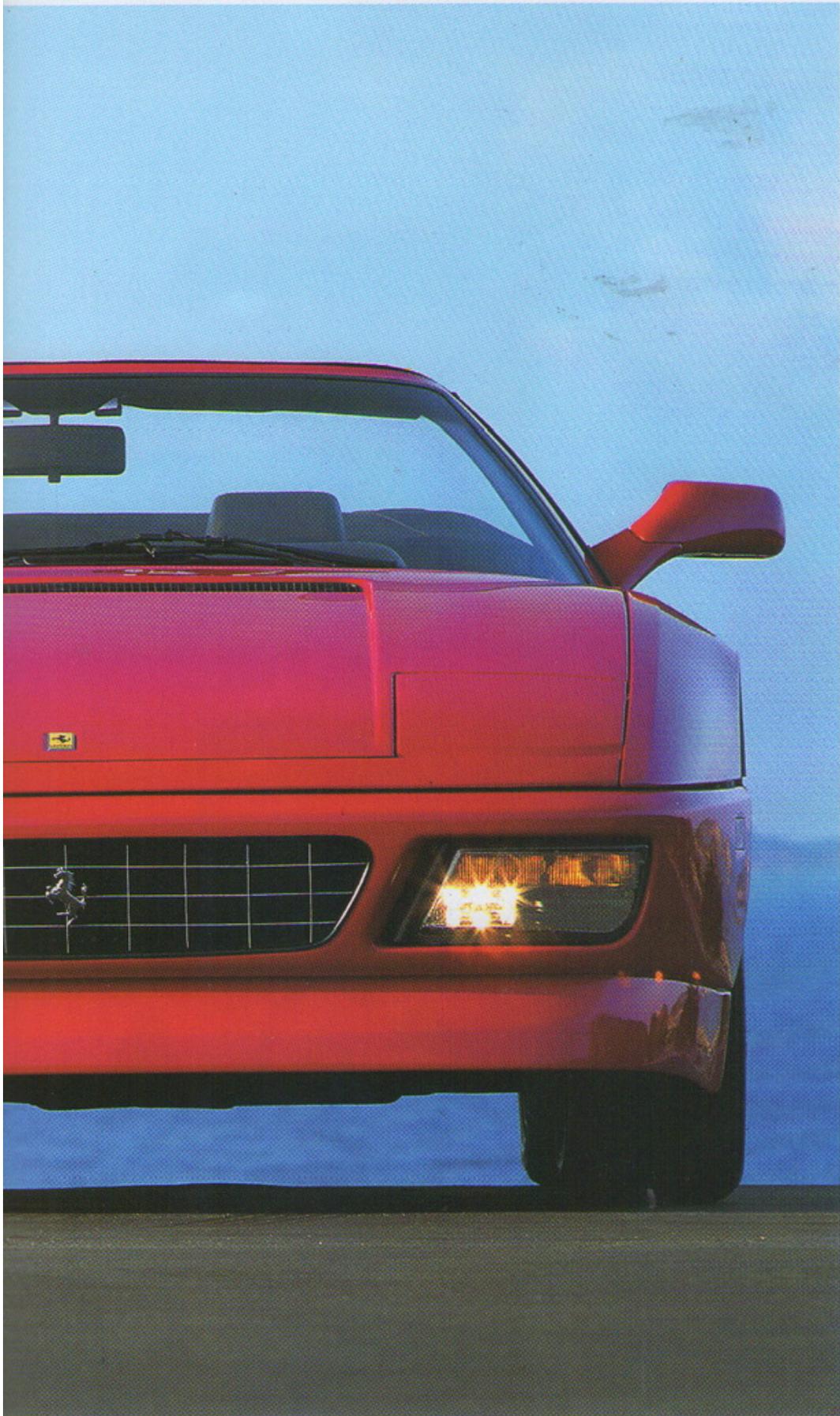
Al tempo stesso la Ferrari riscopre il suo ruolo di faro nella ricerca e nello sviluppo della tecnica automobilistica: nascono la F355, con ben 5 valvole per cilindro e (dal 1997) con cambio al volante derivato direttamente dalle competizioni, la F50, quasi una Formula 1 adattata all'uso stradale, la 550 Maranello, la granturismo a motore anteriore più veloce del mondo. La concorrenza insegue.

Montezemolo ama ripetere che la Ferrari che va verso il Duemila è un'azienda sana, dinamica, moderna. Un'azienda che produce automobili purosangue tra cui anche delle monoposto per la Formula 1. Tuttavia il merito della nuova gestione non è solo quello di avere saputo guardare avanti, ma anche quello di avere tutelato l'opera del fondatore. La Ferrari oggi è ormai un autentico oggetto di culto, a livello mondiale: mostre tematiche, manifestazioni rievocative, competizioni per vetture d'epoca. Il futuro, ma anche la memoria, sembrano essere in buone mani.

FERRARI



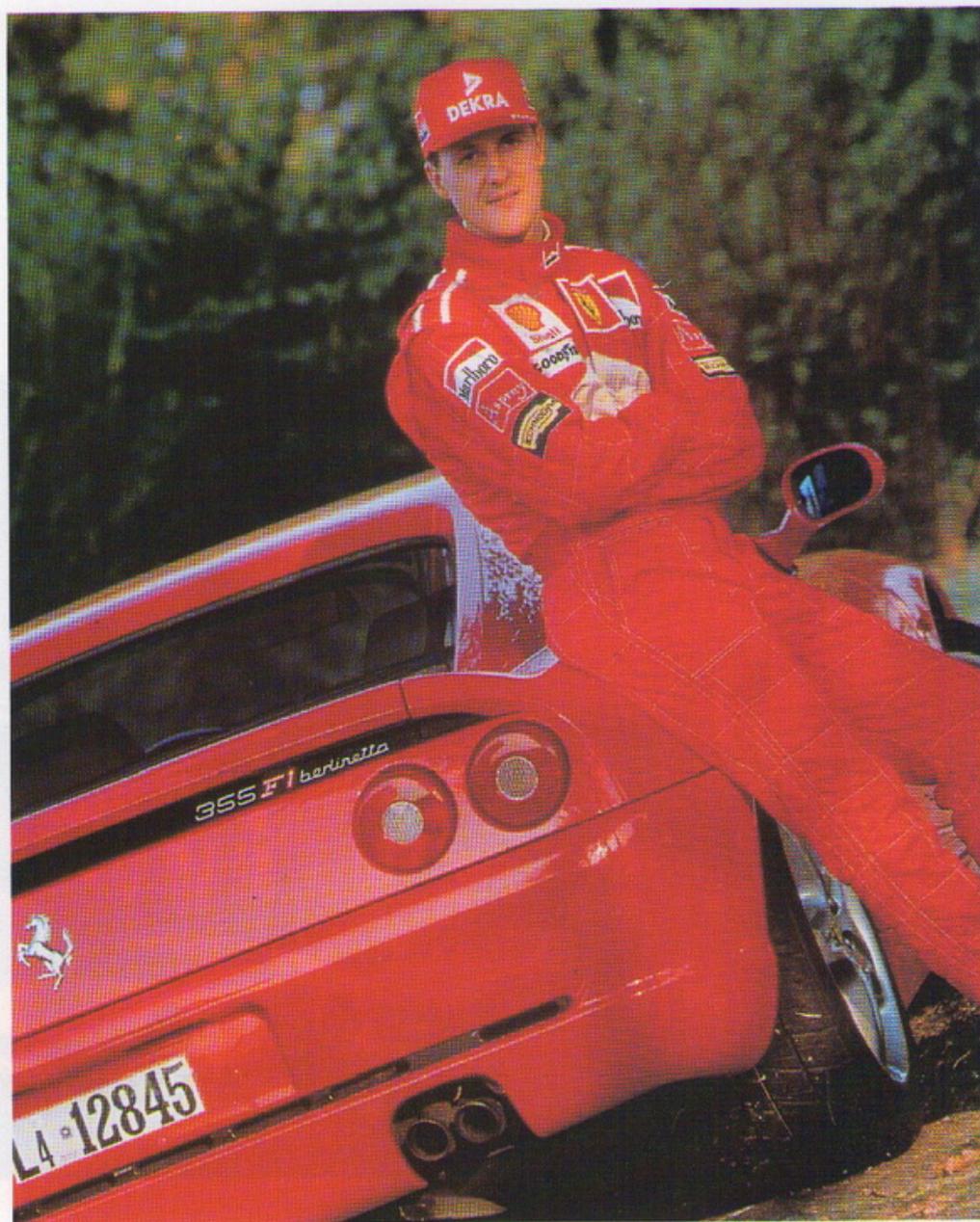




*Tutti si saranno domandati almeno una volta come abbia fatto la Ferrari a diventare un autentico mito della nostra epoca. La risposta forse è in questa immagine che sintetizza in modo straordinario le peculiarità di una Ferrari: bellezza, aggressività, dinamismo, eleganza. Il modello ritratto è una 348 Spider del 1993.*



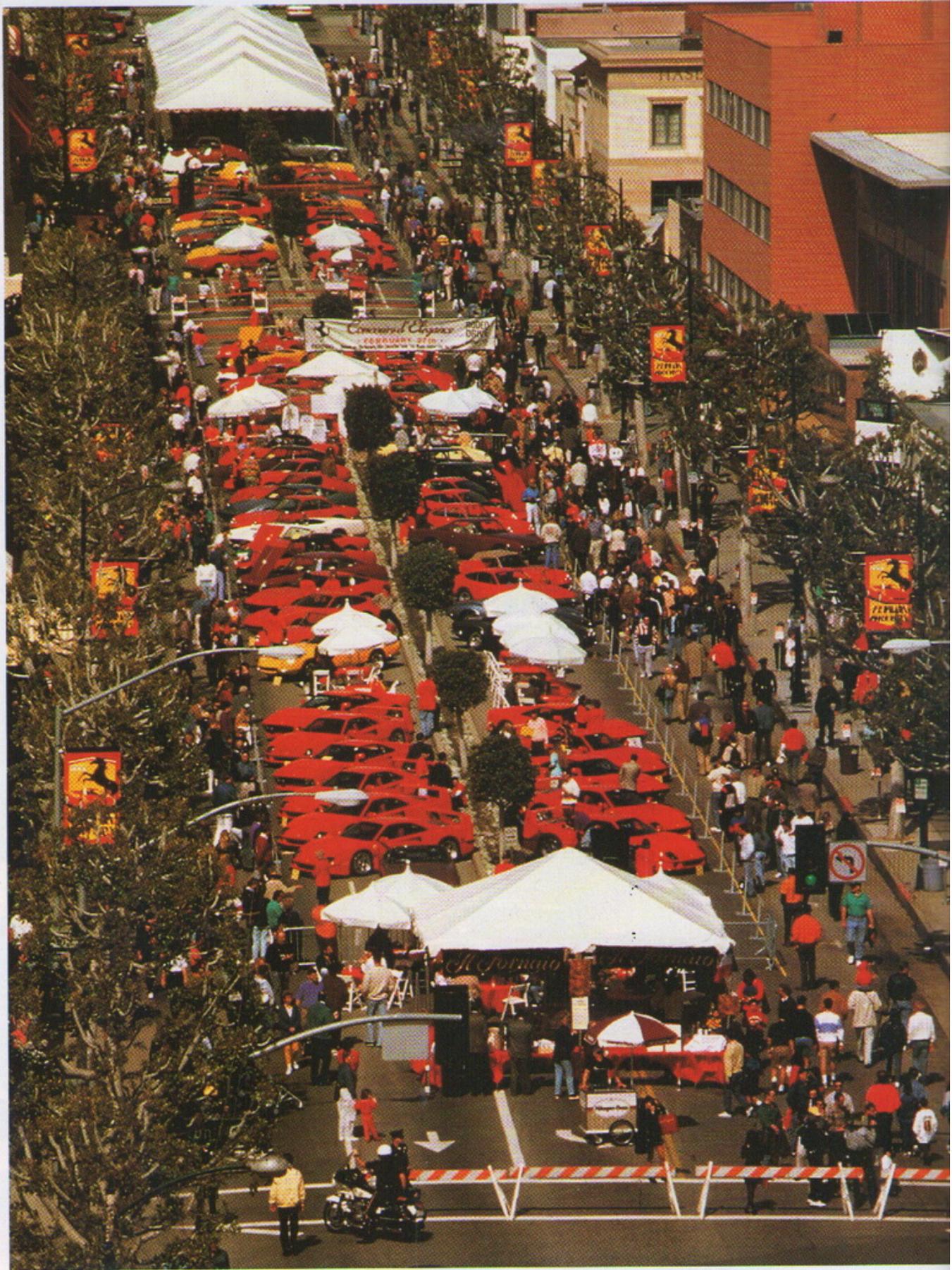
Per i ferraristi è la "piccola" Ferrari. La F355, infatti, con il suo motore a 8 cilindri e 380 CV, è la Ferrari meno potente, ma è comunque in grado di raggiungere i 295 km/h. Tre le versioni: berlina, Spider e GTS. Dal 1997 è disponibile anche con cambio automatico al volante, lo stesso che montano le Ferrari di Formula 1 di Schumacher (a fianco) e Irvine.

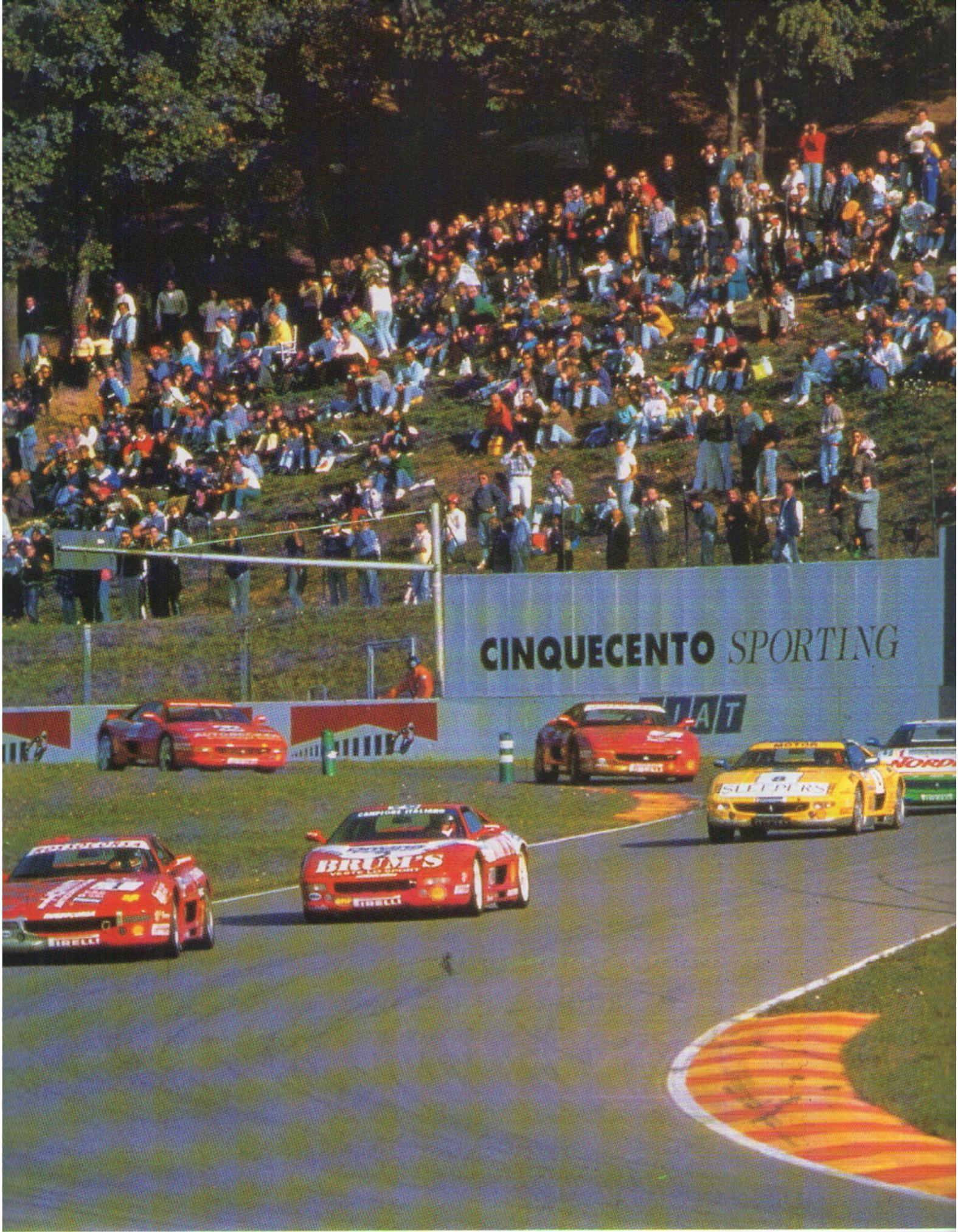




La Ferrari salvaguarda con grande attenzione il proprio passato con numerose manifestazioni, eventi, mostre. Nella pagina a fianco, un raduno di Ferrari d'epoca a Beverly Hills e, a fianco, l'inaugurazione della mostra dedicata alla Ferrari nel 1993 al Museum of Modern Art di New York.







CINQUECENTO SPORTING

PIRELLI

PIRELLI

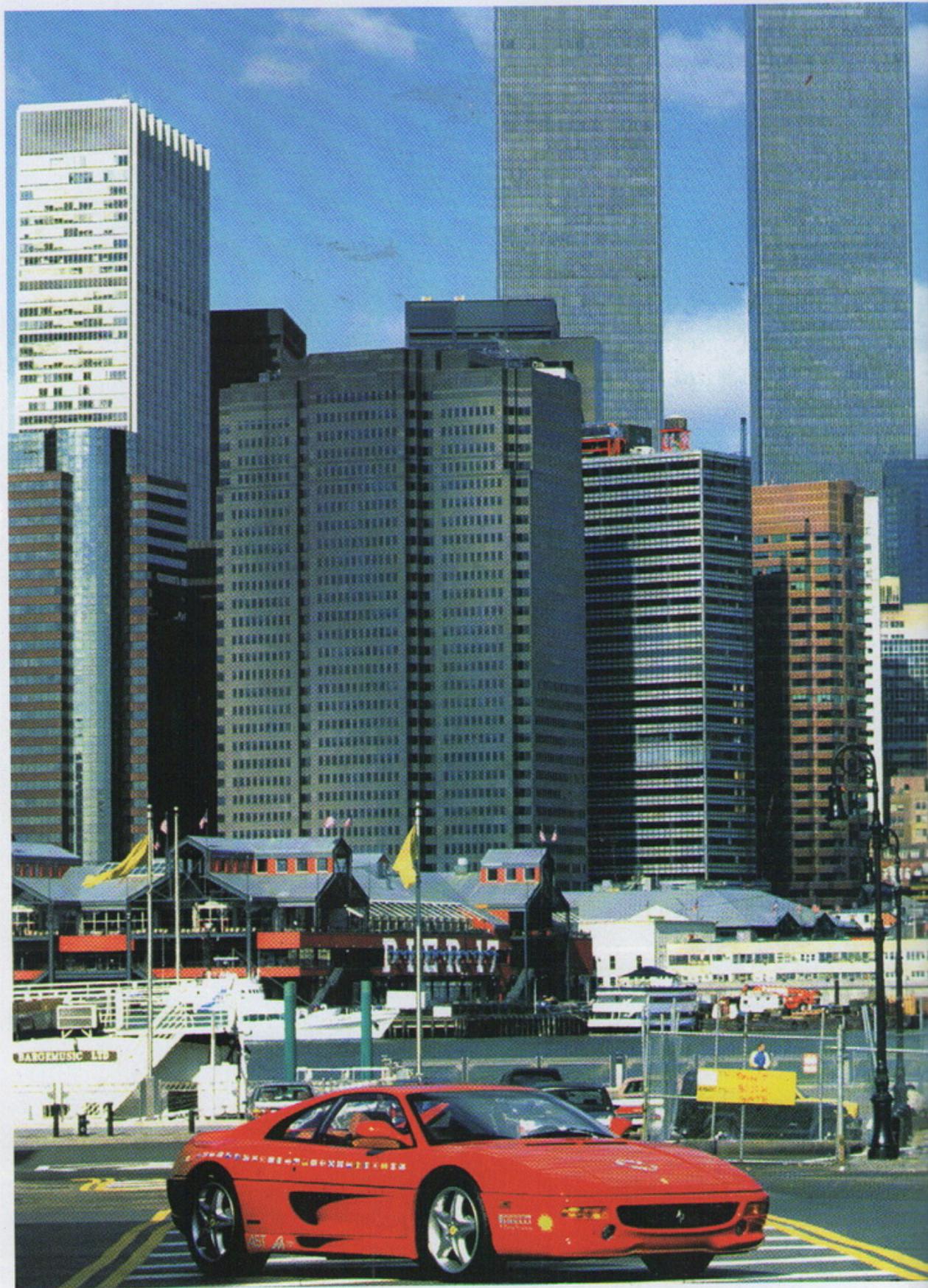
BRUM'S  
PIRELLI

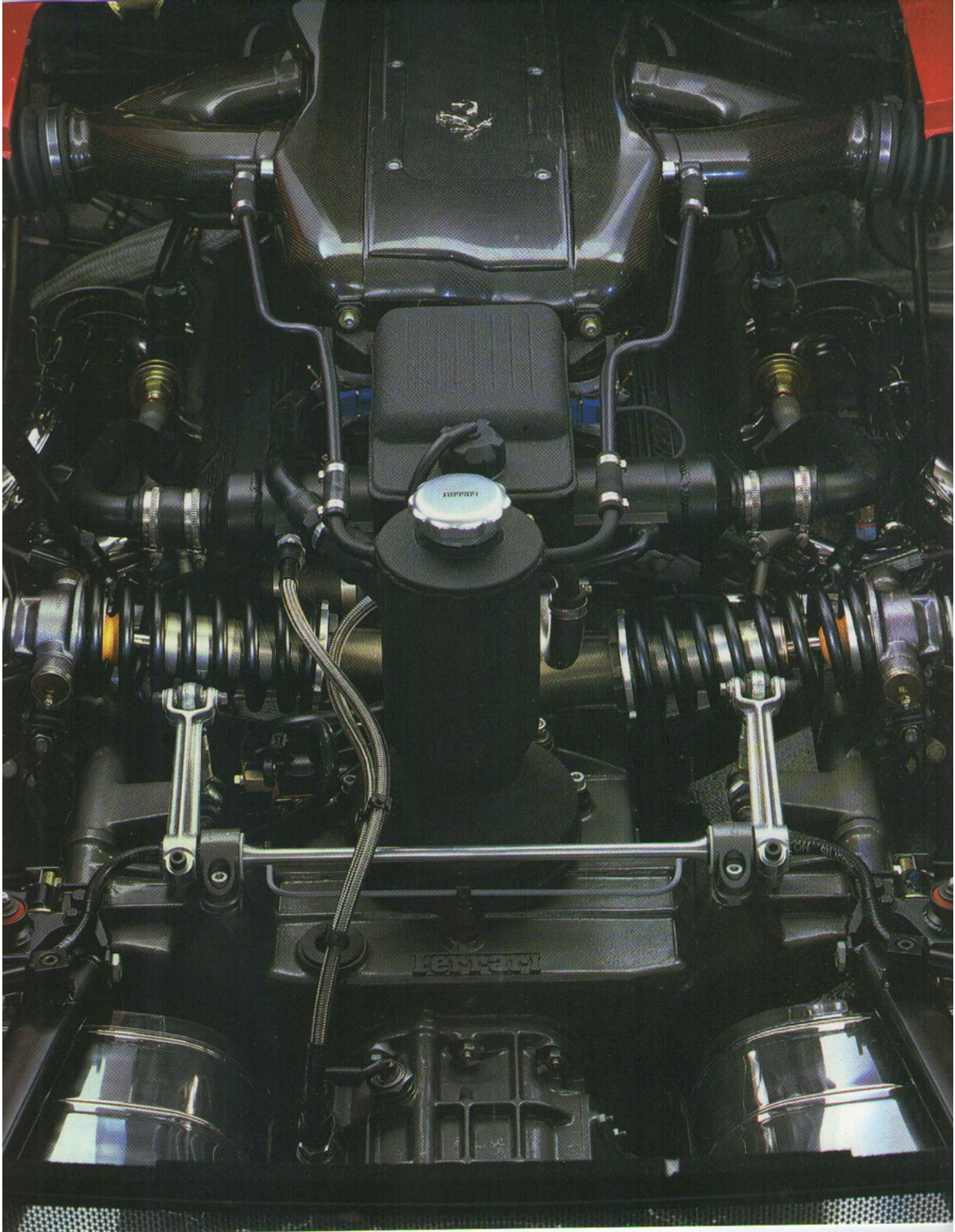
SILBERS  
PIRELLI

NORD  
PIRELLI

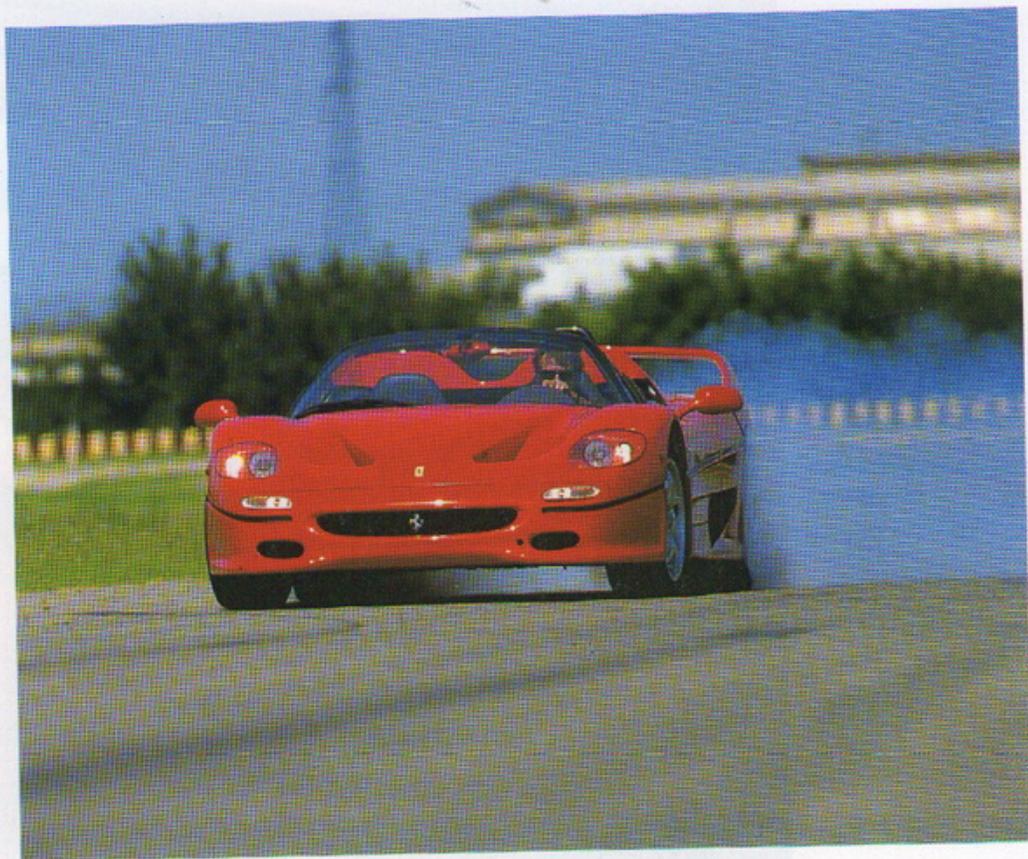
*Pagina a fianco.  
Dal 1993 la Ferrari  
consente ai propri  
clienti di correre in  
un trofeo monomarca  
(Challenge) disputato  
prima con le 348  
e oggi con le F355.*

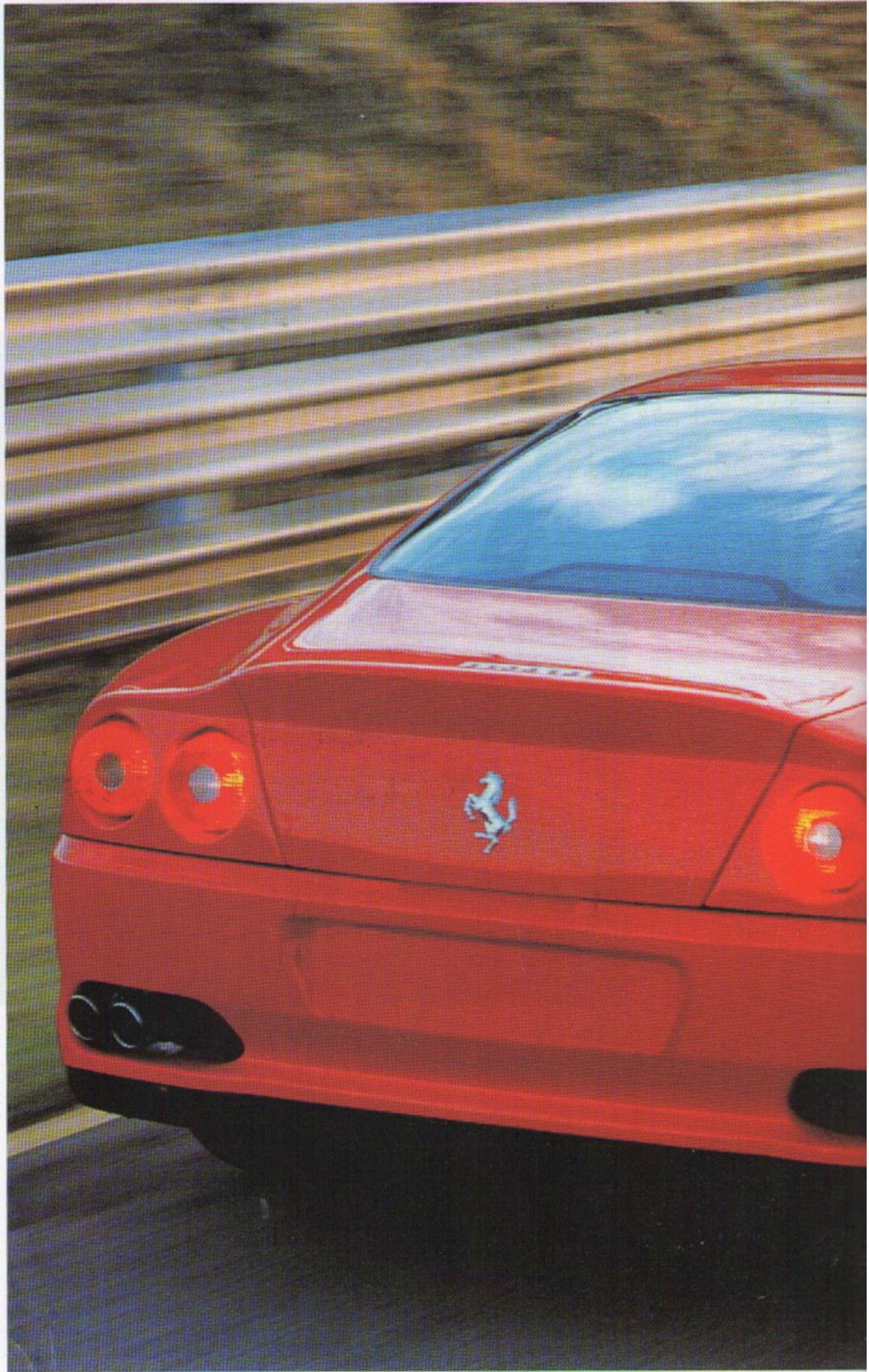
*In questa pagina.  
Nel 1997 una Ferrari  
F355 di serie ha  
effettuato un "World  
Tour" percorrendo quasi  
trentamila chilometri  
in numerosi Paesi  
di tutti i continenti.*





La F50 è la più recente avventura della Ferrari nel mondo affascinante dei supercar. L'idea dalla quale la F50 ha preso corpo è quella di realizzare per la prima volta una vettura con caratteristiche tecniche da Formula 1, ma utilizzabile su strada. Costruita in soli 349 esemplari tra il 1995 e il 1996, la F50 costava all'epoca 850 milioni e poteva raggiungere i 325 km/h.







Nel 1996 la Ferrari presentando la 550 Maranello rivoluzionò la formula adottata per oltre vent'anni per le sue gran turismo più sportive, tornando al motore anteriore. Questo per consentire un maggior confort e una migliore abitabilità, senza rinunciare alle prestazioni straordinarie di cui le Ferrari sono capaci.





La Ferrari sotto la presidenza di Luca di Montezemolo è una fabbrica moderna di automobili sportive che non trascura le sue radici. Nel maggio 1997 durante un'intera settimana si sono tenute tra Roma (nella foto della pagina a fianco), Maranello e Modena le celebrazioni del Cinquantenario dalla prima vittoria in corsa.

In questa pagina. Dal 1996 la Shell patrocina l'omonimo Trofeo articolato in diverse gare, aperto alle Ferrari da corsa costruite prima del 1973.

# Nuovi scenari per la Formula 1.

La Ferrari è la Scuderia automobilistica più conosciuta e amata del mondo. Luca di Montezemolo sostiene che una delle ragioni per cui i tifosi si contano numerosi anche oltre i confini italiani è dovuta al fatto che la Ferrari è l'unica squadra in grado di sfoggiare una sua bandiera anziché quella nazionale.

**L'**agonismo in Formula 1 ha portato negli ultimi anni a un'incredibile accelerazione della tecnologia e gli attori in campo sono più numerosi e più agguerriti che mai. Ma la Ferrari, che è l'unico team a costruire in casa motori e telai, si batte con grande determinazione, e le monoposto rosse continuano a essere il simbolo stesso e le star dei gran premi.

Per potere affrontare ogni nuovo avversario era necessario riorganizzarsi, rinnovare le metodologie di lavoro, trovare nuove risorse economiche. In una parola "cambiare".

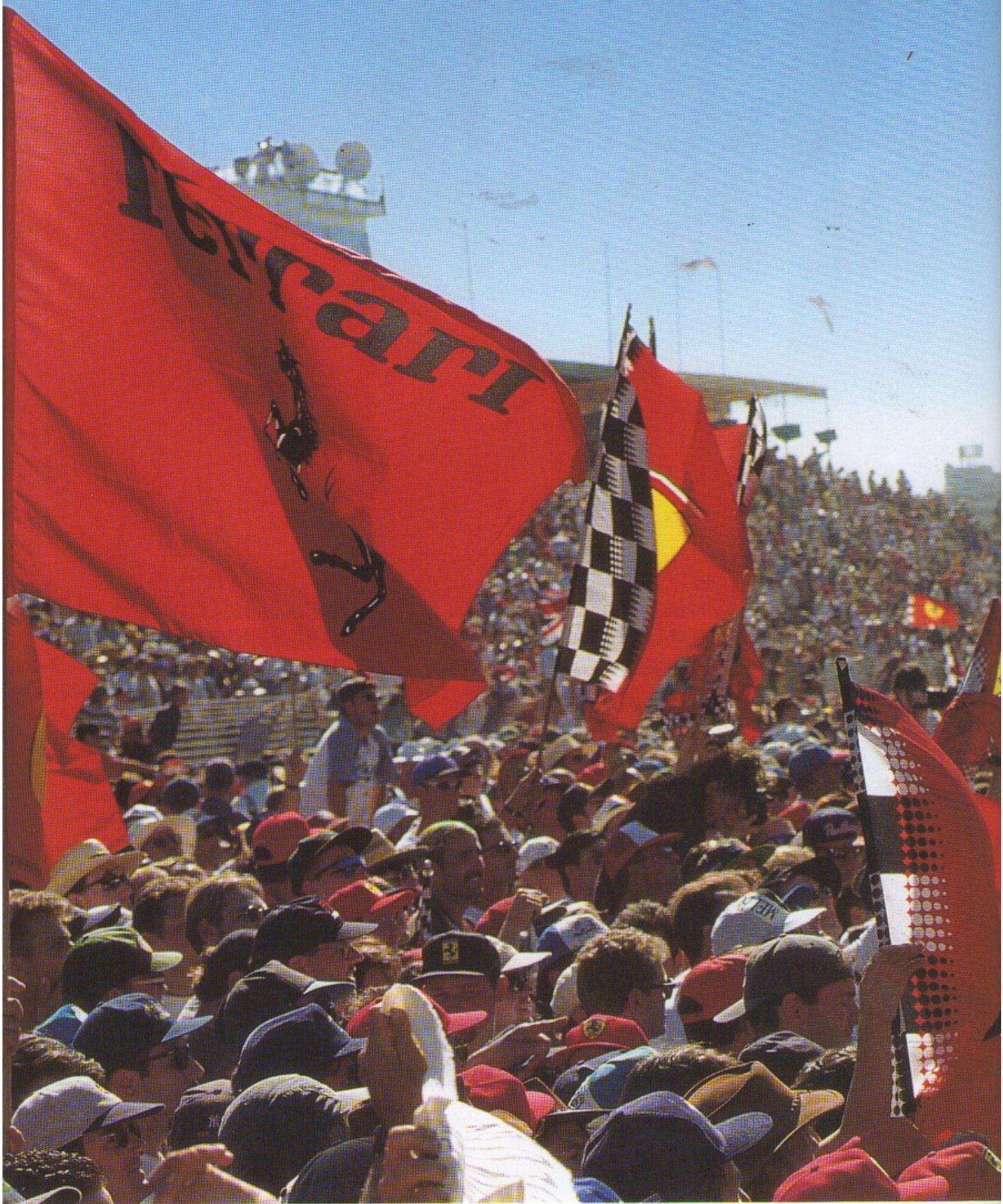
A dirigere questo ambizioso programma di trasformazione e a mantenere vivo lo spirito della Ferrari, il Presidente Montezemolo ha chiamato Jean Todt. Anno dopo anno questo processo va finalmente compendosi. Non è stato un percorso facile. All'inizio degli anni Novanta ci sono stati momenti in cui i risultati non sono stati consoni al blasone del nome Ferrari.

Piloti come Mansell, Prost, Berger, Alesi hanno lottato generosamente, ma con fortune alterne.

A due anni dal cinquantenario della nascita

del Campionato del Mondo di Formula 1, al quale la Ferrari ha sempre partecipato, la Casa di Maranello può affermare di avere tutti gli uomini giusti al posto giusto. In prima linea ci sono i piloti, Michael Schumacher, arrivato alla Ferrari nel 1996 con due titoli di Campione del Mondo già conquistati, ed Eddie Irvine. Ma dietro le quinte lavora con dedizione un organico di circa quattrocento persone, la Gestione Sportiva, che permette al campione tedesco di correre e di vincere. E non va dimenticato il contributo dei partner tecnici, primo tra tutti la Shell, che con la Ferrari ha condiviso molti successi, sin dagli esordi agonistici degli anni Cinquanta.

Correre, già di per sé, in questo nuovo scenario così competitivo non è per niente facile, quindi. Vincere meno ancora. Non dimentichiamolo ogni volta che una monoposto rossa taglia vittoriosa il traguardo!







26 Marzo 1989.  
G.P. del Brasile,  
Interlagos. Nella corsa,  
che segnò il ritorno  
della Formula 1  
ai motori aspirati fu  
la Ferrari a ottenere  
il primo successo con  
Nigel Mansell,  
l'ultimo pilota scelto  
personalmente da  
Enzo Ferrari.

Pagine successive.  
Jean Alesi e la sua  
"fiammante" Ferrari 642  
nella stagione 1991.



GOODYEAR



Enzo Ferrari cercava nei piloti soprattutto il coraggio. Quelli che amò maggiormente avevano tutti questa dote. Jean Alesi, alla Ferrari dal 1991, non ebbe l'occasione di conoscere Ferrari, ma nella guida incarna certamente questa caratteristica.



Pagine successive.  
13 settembre 1992.  
G.P. d'Italia, Monza.  
Alesi e Capelli  
impostano la variante  
Goodyear durante  
la corsa.



Gig

SG

CIGARETTE

GOODYEAR

Marlboro

sparco

CIGARETTE

Gig



YEAR

LAMIN



50

100

I costi di trasporto sono una delle voci più onerose nel bilancio di una stagione di Formula 1. Basti pensare che una trasferta via aerea per il Giappone alla Ferrari può costare 750.000 dollari. Oltre alle vetture è notevole l'attrezzatura da trasportare ai gran premi (immagini in questa pagina).



Pagine successive.  
Jean Alesi nel G.P. di Monaco 1992.

Jean Alesi nel G.P. di Gran Bretagna 1993.

Gerhard Berger durante le prove del G.P. di Francia 1993.

Jean Alesi in una spettacolare uscita di pista nel corso del G.P. d'Ungheria 1993.

Jean Alesi nel G.P. del Brasile 1994.

Jean Alesi nel G.P. del Belgio 1994.

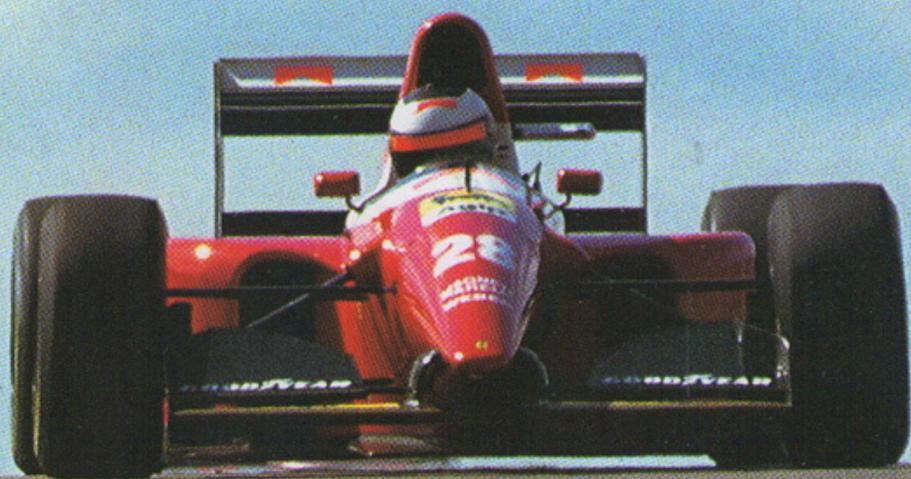












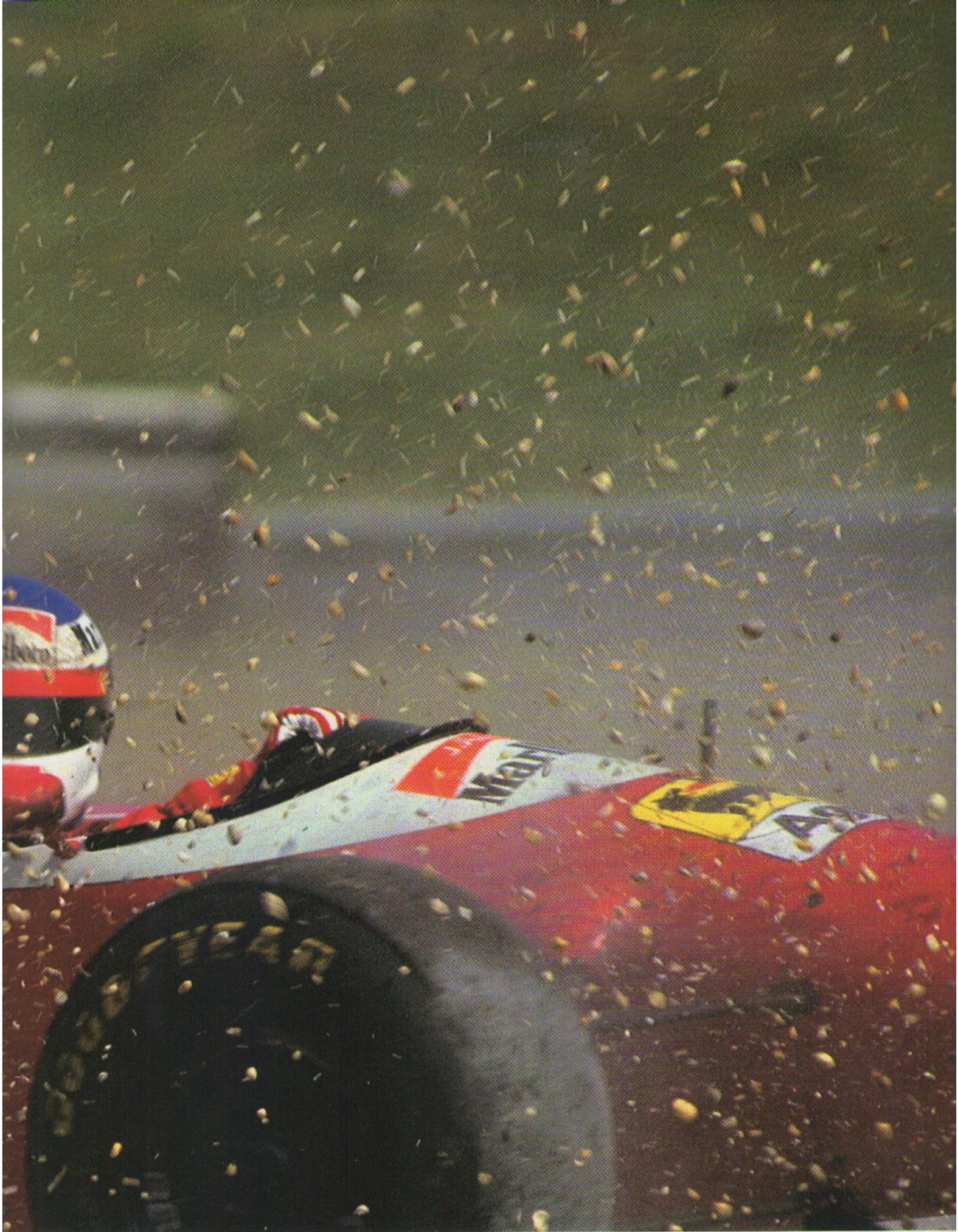


G. BERGER

MOMO













Mar

GOODYEAR

Ag



oro

27

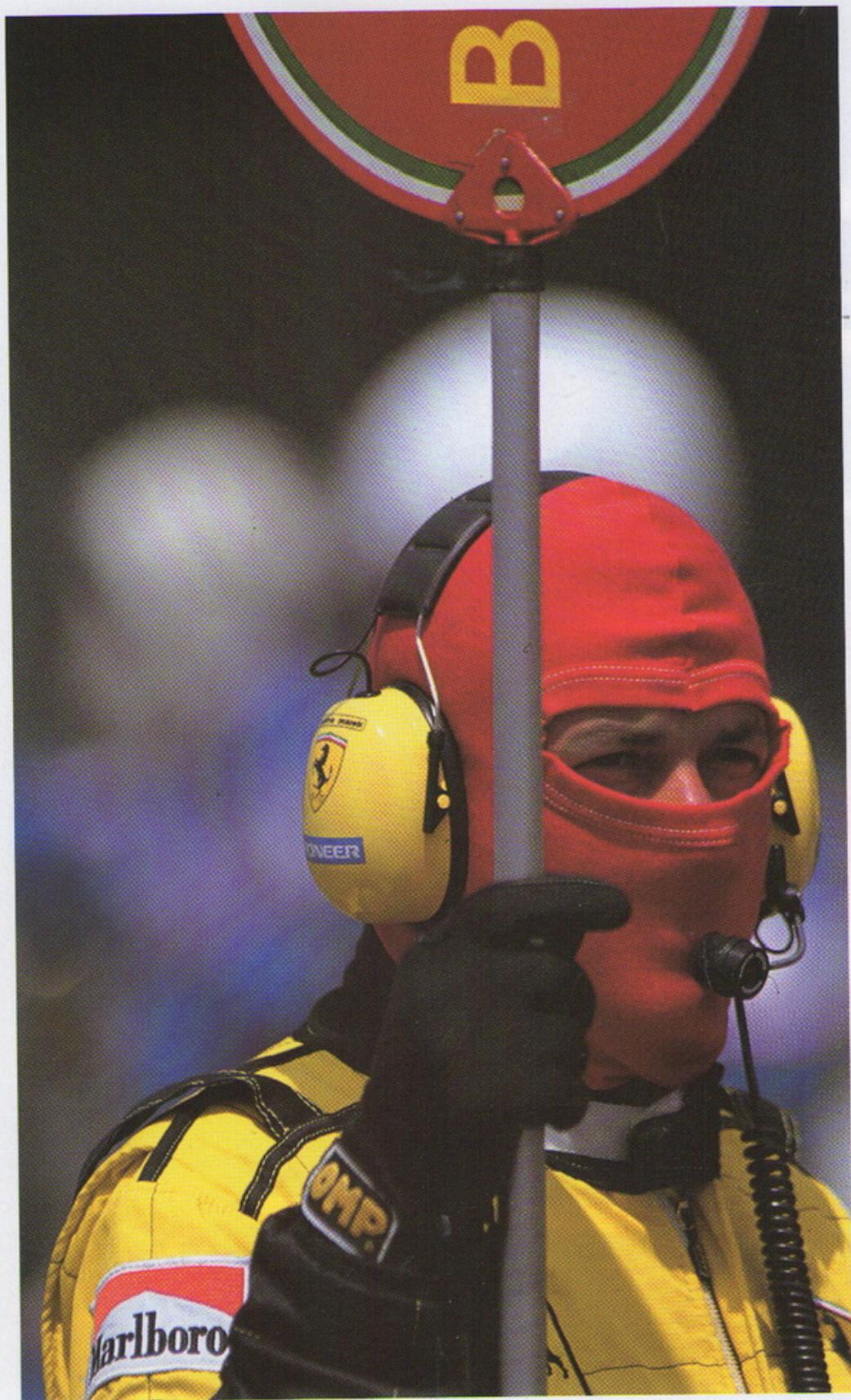
MAGNETI  
MARELLI

FIAT

GOODYEAR

Agip

Cinquanta uomini  
compongono il team  
che affronta i gran  
premi di una stagione  
di Formula 1. Il team  
Ferrari è uno dei più  
numerosi e per  
tradizione uno dei  
più efficienti.



14 novembre 1994.  
G.P. d'Australia,  
Adelaide. Gerhard  
Berger festeggia  
con Nigel Mansell  
il secondo posto alle  
spalle del pilota inglese,  
ex ferrarista nelle  
stagioni 1989 e 1990.

Pagine seguenti.  
28 maggio 1995.  
G.P. di Monaco, Monte  
Carlo. Lo spettacolare  
incidente nelle fasi della  
partenza nel quale sono  
coinvolte le Ferrari di  
Berger e Alesi e la  
Williams di Coulthard.  
La partenza venne  
ripetuta e Berger  
conquistò un brillante  
terzo posto.









Nel 1996 con l'arrivo di Schumacher (a fianco) e della Shell, partner tecnico storicamente legato alla Ferrari, l'opera di rinnovamento del team voluta da Montezemolo e attuata da Todt può dirsi compiuta.





Pagina a fianco.  
Jean Todt è stato  
chiamato nel 1993 a  
riorganizzare l'attività  
sportiva della Ferrari che  
si divide su diversi fronti.  
Oltre alla Formula 1  
ci sono gli impegni  
del Challenge e della  
categoria IMSA.  
I risultati non si sono  
fatti attendere e già  
nel 1994 la Ferrari  
è tornata alla vittoria.  
Sotto la sua gestione  
sono arrivate (al 1997)  
ben dieci vittorie.

A fianco.  
Michael Schumacher  
innaffia Jean Todt sul  
podio dopo il successo  
nel G.P. del Belgio 1996.



Già nella prima stagione alla Ferrari Michael Schumacher (in questa pagina) dimostrò tutto il suo valore vincendo tre corse (Spagna, Belgio e Italia). Molto più difficoltoso è stato l'ambientamento di Eddie Irvine, penalizzato anche da molte circostanze in cui la sfortuna gioca un ruolo determinante (pagina a fianco).



Pagine successive.  
28 aprile 1996.  
G.P. d'Europa,  
Nürburgring. Michael  
Schumacher durante  
la corsa nella quale  
concluderà al secondo  
posto.







PIONEER

PIONEER  
GRAN PREMIO  
LIA



*Formula 1*




PIONEER

PIONEER

PIONEER

PIONEER

PIONEER



MOËT

2

3



8 settembre 1996.  
G.P. d'Italia, Monza.  
A otto anni dall'ultima  
vittoria sulla pista di  
casa è Schumacher  
a riportare al successo  
la Ferrari davanti a  
un pubblico entusiasta.

Pagine successive.  
7 settembre 1997.  
G.P. d'Italia, Monza.  
Michael Schumacher  
con la sua Ferrari  
F310B. È stato un anno  
di ulteriore crescita.  
A fine stagione saranno  
cinque le vittorie  
(Monaco, Canada,  
Francia, Belgio  
e Giappone)  
e il secondo posto  
finale nel Campionato.



11 maggio 1997.  
G.P. di Monaco,  
Monte Carlo. Per Irvine  
il 1997 è l'anno del  
riscatto con numerosi  
piazamenti sul podio.  
Una delle prove più  
convincenti Irvine  
la disputa nella corsa  
monegasca, dove  
conclude terzo,  
suggellando il successo  
ottenuto da Schumacher.



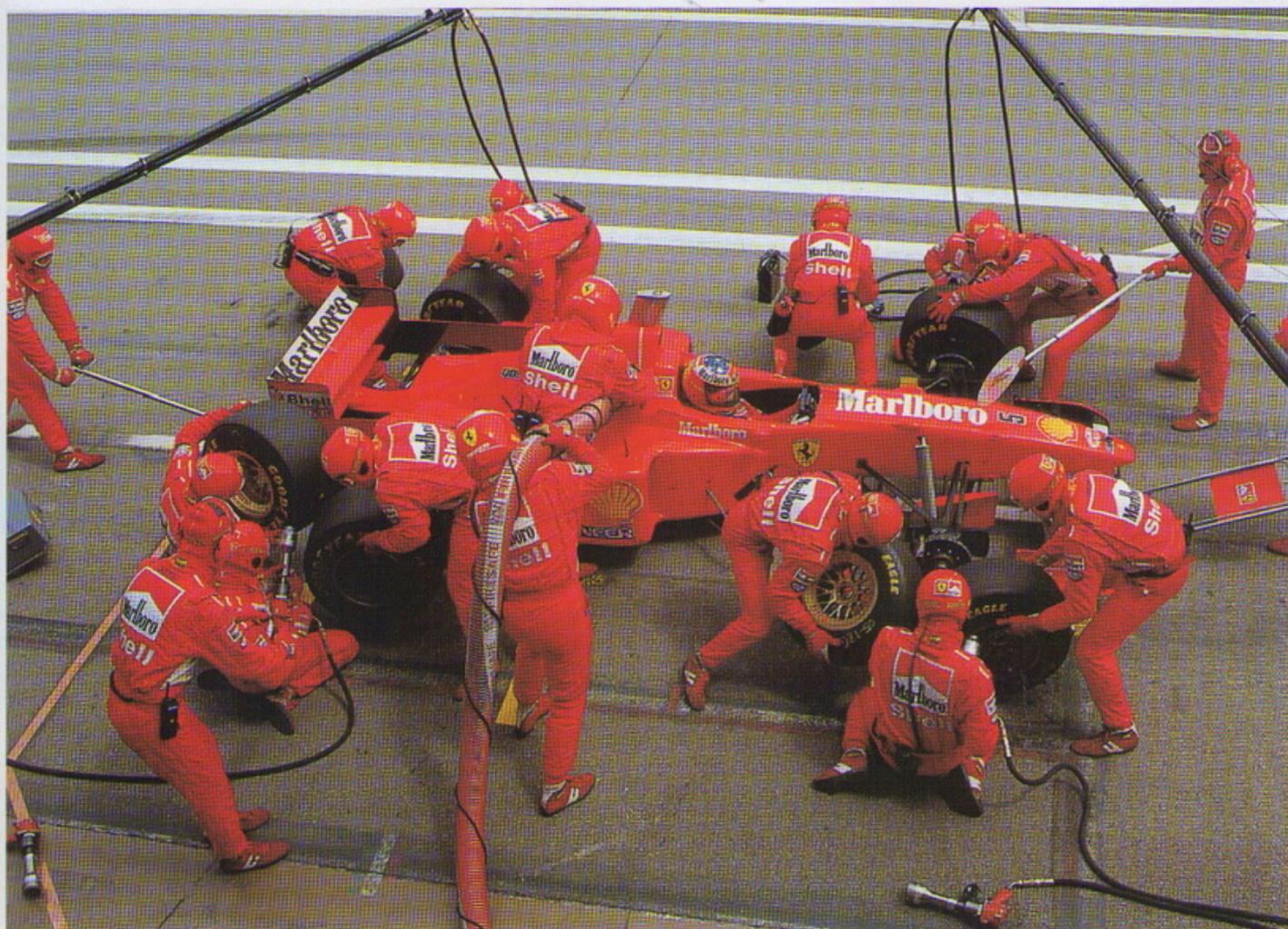
29 giugno 1997. G.P.  
di Francia, Magny Cours.  
Michael Schumacher,  
sovvertendo i pronostici  
che davano la Ferrari  
sfavorita sul circuito  
francese, ottiene  
invece una delle vittorie  
più convincenti del  
campionato.







Dal 1996 la Shell  
è ritornata a essere  
il partner tecnico più  
importante della Ferrari,  
rinverdendo una  
collaborazione  
iniziata già negli  
anni Cinquanta.  
Le soddisfazioni non  
sono mancate con ben  
8 vittorie in due anni.







REFERENZE FOTOGRAFICHE

Archivio di Automobilia, Archivio di Ferrarissima, Angelo Bianchetti/Ferrari World,  
Griffith Borgeson, Carrstudio, Centro di Documentazione Ferrari,  
Ercole Colombo, Louis Klemantaski (The Klemantaski Collection), Guy Mangiamele,  
Gabriela Noris, Photo 4, Maria Luisa Vaghi, Peter Vann.



