

IL MEGLIO DEL CAVALLINO



LE GT





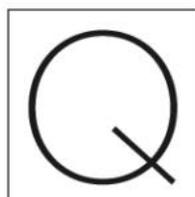
*Q8 Hi Perform
i carburanti che rendono
speciale ogni motore*

Q8 Hi Perform
più qualità più prestazioni



IL MEGLIO DEL CAVALLINO

LE GT SETTANT'ANNI DI STRADALI



uest'anno la Ferrari compie settant'anni. Ruoteclassiche festeggia alla sua maniera questo importante traguardo con cinque allegati dedicati al mito creato da Enzo Ferrari. La collana "Il meglio del Cavallino" (in totale oltre 600 pagine) debutta col volume "Le GT", la gallery che state iniziando a sfogliare: narra l'epopea delle granturismo prodotte in serie. Abbiamo selezionato una cinquantina di modelli principali, cui si affiancano altrettante versioni derivate, per un totale di circa 120 sportive. A tanto assommano i 70 anni di storia maranelliana, una produzione imponente, non tanto a livello numerico (giacché la Ferrari ha sempre mantenuto l'esclusività come Credo assoluto) quanto piuttosto come fervore progettuale, capacità tecnica, fantasia, ingegno, abnegazione.

Seguiranno, con cadenza mensile, altri quattro volumi: "Il meglio del Cavallino - Le Corse", dedicato ai bolidi da competizione (Formula 1, altre Formule, Sport e GT da gara); "Il meglio del Cavallino - Gli Uomini", che narra le gesta di coloro che hanno contribuito ad alimentare il mito assieme e successivamente al "Drake"; "Il meglio del Cavallino - X Ray", una rassegna con gli "spaccati" dei modelli più significativi e infine "Il meglio del Caval-

lino - Top Secret", ossia i prototipi, gli esemplari unici, le show car e i modelli mai entrati in produzione.

Nelle pagine di questo primo speciale Ruoteclassiche ha analizzato ciascuna vettura di serie attraverso lenti multifocali: quelle dello storico, dell'appassionato, del designer e del tecnico. Cercando di inquadrare ogni auto nel contesto dell'epoca e illustrando le peculiarità della tecnica e dello stile. Ove possibile, i nostri esperti hanno cercato di individuare i numeri reali di produzione (da fonti ufficiali, salvo differente indicazione: li potete trovare riassunti nell'ultima pagina), perché la "tiratura" di un'auto sportiva ne certifica la rarità o ne individua il successo commerciale.

Ferrari da strada significa Ferrari sulle strade: quando se ne incrocia una, sia annunciata dal rombo sia acquattata in un parcheggio, è sempre una calamita per tutti. Appassionati e non. Perché ogni modello di Ferrari, a modo suo, è LaFerrari. Buona lettura.

Marco Di Pietro

"Nel primo volume Ruoteclassiche analizza le granturismo di serie attraverso lenti multifocali: quelle dello storico, dell'appassionato, del designer e del tecnico. Inquadrandolo ogni Rosso nel contesto dell'epoca che l'ha vista protagonista"

Gallerie Ruoteclassiche
N. 84 - Febbraio 2017
Periodico mensile

Direttore Responsabile
David Giudici

Registrazione del Tribunale di Milano
N. 85 del 11/02/2002

Il meglio del Cavallino - Le GT

A cura di
Fabrizio Greggio

Testi di
Marco Di Pietro, Tamara Zenobi

Art director
Stefano Tosi

Impaginazione
Paolo Pedrozzi

Fotolito
Editoriale Domus

Stampa
Rotolito Lombarda S.p.A.
Via Sondrio, 3 - 20096 Seggiano di Pioletto (Milano)

EDITORIALE DOMUS S.p.A.

Presidente
Giovanna Mazzocchi Bordone

Via Gianni Mazzocchi, 1/3
20089 Rozzano (Milano)
tel. 02 824721 fax 02 82472420 - www.edidomus.it

Distribuzione per l'Italia
SO.DIP. "Angelo Patuzzi" S.p.A.
Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (Milano)
tel. 02573911 - Fax 0257512606

Copyright © 2017
Editoriale Domus S.p.A. - Rozzano (MI)

È vietata la riproduzione, totale o parziale,
del contenuto della pubblicazione senza
l'autorizzazione preventiva dell'editore

LE ORIGINI DEL MITO

Quando Enzo Ferrari inizia a produrre vetture stradali, l'obiettivo è alimentare con i profitti l'attività sportiva. Dopo i primi esemplari di granturismo, che sono in pratica un'edizione calmierata delle Sport, berlinette e barchette, derivate dalle versioni da competizione, la produzione si differenzia sempre più nettamente e cresce nei volumi.

Sono gli anni delle auto destinate ai protagonisti dei rotocalchi, ma anche dei gentleman driver che si cimentano nelle competizioni, un po' per gioco (come i playboy alla Porfirio Rubirosa) un po' sul serio (come i fratelli conti Marzotto). E la Ferrari produce modelli sempre più performanti: sono gli anni in cui il V12 progettato da Gioachino Colombo cresce di cilindrata, nato come 1,5 litri, fino a raddoppiare nelle 250. Negli anni Cinquanta, però, si affianca all'originario V12 anche l'"America", il grosso V12 sviluppato da Aurelio Lampredi, derivato anch'esso dalle corse, ma destinato ai bolidi più possenti per il mercato Usa. Quello

che il Commendatore, con malcelata soddisfazione, definiva "con i cilindri grossi come fiaschi". La 250 è la prima GT che inizia a essere replicata in un numero di esemplari importante, ma anche la prima che va a saturare ogni nicchia di questo ricco mercato: dalle berlinette da corsa alle granturismo a 4 posti (quasi) veri, dalle spider con allestimento alleggerito alle cabriolet più lussuose. Per tutte, il denominatore comune è la matita di Pinin Farina, che dal 1952 è il fornitore praticamente esclusivo del design di Maranello. Ma spesso con l'ausilio della carrozzeria "di casa", la Scaglietti, che realizza (a volte con il proprio estro e la sensibilità estetica che nasce dall'esperienza nelle corse) veri e propri capolavori. In precedenza, invece, si erano cimentati sui telai Ferrari tutti i maestri carrozzieri di gran levatura: Touring, Ghia, Boano e, soprattutto, Vignale. Ma con l'arrivo di Pinin Farina, ai concorrenti non resta altro che il pur ricco mercato delle one-off.



166 INTER - PAG. 6



195 INTER - PAG. 10



340 AMERICA - PAG. 12



212 INTER - PAG. 14



250 EUROPA - PAG. 18



ANNI 50

IL MEGLIO DEL CAVALLINO LE GT



250 GT - PAG. 20



250 GT CABRIOLET - PAG. 22



250 GT SPIDER
CALIFORNIA - PAG. 24



250 GT BERLINETTA SWB
PAG. 26



400 SUPERAMERICA - PAG. 28



SULLA BUONA STRADA

Pur con alcune concessioni al confort, che ne consente anche l'utilizzo "turistico", non rinuncia alla sua indole corsaiola. Prodotta in 37 esemplari, getta le basi per il successo del Cavallino negli Usa

La prima Ferrari pensata per un utilizzo prevalentemente stradale è la 166 Inter, strettamente imparentata con le 166 MM e 166 S che si erano imposte alla Mille Miglia e alla 24 Ore di Le Mans. A differenza di queste, ovviamente, le Inter erano dotate di carrozzerie e interni più lussuosi e confortevoli, e in molti casi di motori meno spinti. Con la 166, come si evince dal numero, la cilindrata del motore V12 sfiora i 2 litri (Ferrari ha quasi sempre identificato il nome dei modelli con la cilindrata unitaria del motore).

La 166 Inter è il primo successo commerciale della Casa di Maranello: ne vengono costruite 37 unità, con carrozzerie realizzate, su commissione del cliente, dai più celebri carrozzieri dell'epoca: Touring e Vignale (ne allestisce il maggior numero), ma anche Ghia, Stabilimenti Farina e Bertone. Con questo modello, Ferrari si impone alla ribalta della clientela più facoltosa: ricchi imprenditori, nobili, personaggi del jet-set.

VETRINA PARIGINA

Il debutto della 166 Inter è fissato al Salone di Parigi del 1949: questa sede diventerà con gli anni una tradizione. La kermesse della Capitale francese offrirà sempre alla Casa di Maranello un'occasione di visibilità eccellente, come forse soltanto il Salone di Ginevra sarà in grado di fare. La realizzazione di questa nuova Ferrari è affidata ancora una volta alla Touring di Milano, all'epoca un vero e proprio punto di riferimento per tutti i costruttori di auto sportive. La carrozzeria è pulita ed elegante, anche se ricorda alcuni stilemi già visti su altre vetture vestite dallo stilista milanese, come per esempio la contemporanea Alfa Romeo 6C 2500 Villa d'Este.

Proprio come sulla barchetta 166 MM, di cui la 166 Inter può essere considerata la versione granturismo, le fiancate sono solcate da due nervature che partono rispettivamente dal passaruota anteriore e da quello posteriore e si allungano, la prima a filo della porta, la seconda sino alla parte finale della coda, in prossimità della quale si incurva leg- ➔







➔ germente verso il basso. Come sulle precedenti 166 da competizione, il propulsore impiegato è, come già accennato, il 12 cilindri a V di due litri, seppure in questo caso in versione "calmierata".

La prima 166 Inter riscuote un successo notevole, al punto da attirare l'attenzione anche degli altri carrozzieri di punta del periodo: Ghia (anche se lo stile è di Mario Bano), Stabilimenti Farina (con un esemplare che, fatte le dovute proporzioni, ricorda la Cisitalia 202) e Vignale.

Le 166 della serie Inter nascono dunque come vetture stradali, come del resto dimostra la numerazione dispari dei telai che, su decisione di Enzo Ferrari in persona, viene attribuita soltanto alle auto da strada, mentre quella pari è assegnata alle versioni da corsa (le 166 Inter recano i numeri compresi dallo 007 allo 079). Tuttavia numerosi gentleman driver le impiegano spesso nelle competizioni, ottenendo risultati di rilievo assoluto, nonostante il peso delle Inter sia decisamente superiore a quello delle 166 MM e similari. Proprio in virtù della vocazione stradale i paraurti anteriori e posteriori fanno parte della dotazione di serie, sebbene con molte varianti tra i carrozzieri. Touring, per esempio, adotta in molti casi protezioni ridotte ai minimi termini, con strisce di gomma; Ghia, Stabilimenti Farina e Vignale, invece, utilizzano elementi cromati più massicci e vistosi.



LA CONQUISTA DEGLI USA

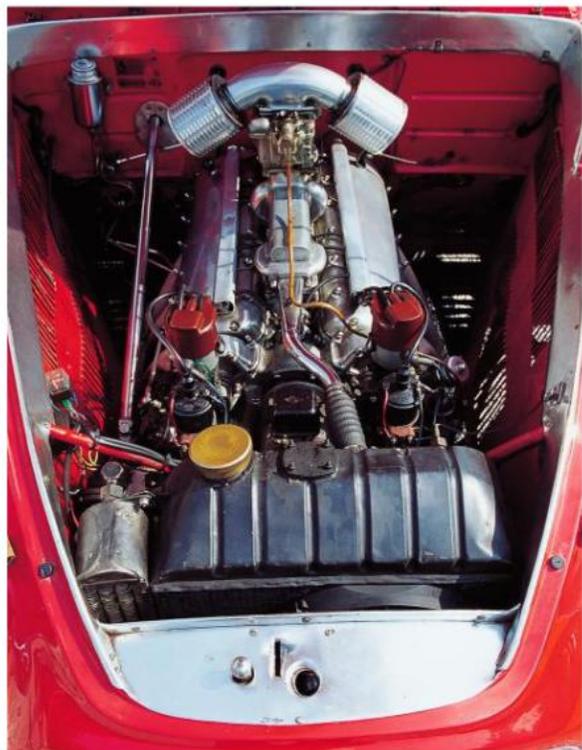
La meccanica della 166 Inter è strettamente imparentata con quella delle versioni da corsa. Il passo, ovviamente, è allungato (arriva a 2420 mm) per favorire l'abitabilità. Il V12 è in alluminio, abbinato a un cambio a cinque marce. L'alimentazione è affidata a un unico carburatore doppio corpo. A richiesta però è disponibile un collettore abbinato a una batteria di tre carburatori doppio corpo, una scelta privilegiata dai clienti con velleità più corsaiole.

Con la 166 Inter, pur costruita in un numero esiguo, la leggenda del Cavallino Rampante prende forma e sostanza non soltanto nelle competizioni, ma anche nell'ambito della clientela d'élite. La 166 Inter è il modello che si impone anche all'attenzione degli appassionati americani, grazie anche all'attività di distribuzione di Luigi Chinetti, italo-americano dal passato agonistico importante (è stato vincitore di ben tre edizioni della 24 Ore di Le Mans nell'anteguerra) che diventa prima venditore e poi rappresentante della Ferrari Oltreoceano. **R**

Sportiva confortevole

Questo esemplare è carrozzato dalla Touring Superleggera. A dispetto del sofisticato telaio sportivo in tubi d'acciaio, la vettura indulge al confort: la linea è appesantita dal padiglione ampio per favorire l'abitabilità e l'abitacolo risulta essenziale ma ben rifinito.





↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
Alesaggio 60 mm - Corsa 58,8 mm
Cilindrata 1995 cm³
Rapporto di compressione 8,0:1
Potenza 90 CV a 5600 giri/minuto
2 valvole per cilindro
Un carb. doppio corpo Weber 32 DCF
Accensione a doppio spinterogeno
Impianto elettrico 12 V, batteria 45 Ah

Trasmissione Trazione posteriore - Cambio manuale a 5 marce - Frizione monodisco a secco
Pneumatici 5.50x15.

Corpo vettura Coupé 2 posti
Telaio tubolare - Carrozzeria in alluminio
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, balestra trasversale
Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali, barra stabilizzatrice
Ammortizzatori idraulici
Freni idraulici a tamburo
Serbatoio carburante 72 litri.

Dimensioni e peso Passo 2420 mm
Carreggiata ant. 1250 mm, post. 1200 mm
Lunghezza 3950 mm - Larghezza 1410 mm
Altezza 1390 mm - Peso a vuoto 900 kg.

Prestazioni Velocità oltre 170 km/h.



Carburatore unico

La vocazione stradale di questo esemplare è sottolineata dalla presenza di un unico carburatore a doppio corpo. Le prestazioni risultano piuttosto modeste se valutate con il metro di giudizio odierno: la velocità di punta supera di poco i 170 km/h. Ma all'epoca erano considerate di tutto rispetto.



EVOLUZIONE VINCENTE

È un aggiornamento della 166: passo allungato e motore maggiorato del 25%. Su questo telaio si cimentano anche i carrozzieri stranieri, come lo svizzero Ghia-Aigle. 25 unità tra il 1950 e il 1951

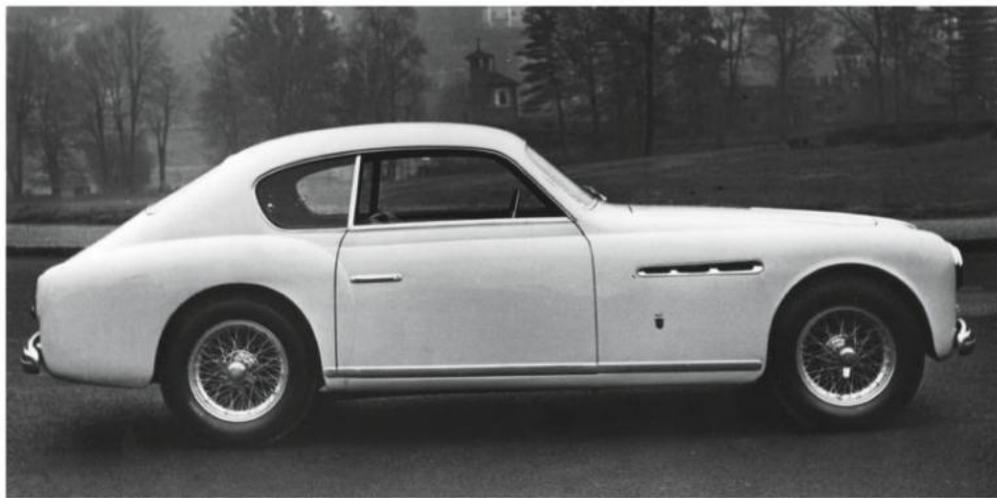
Derivata dalla 195 S, la 195 Inter offre prestazioni decisamente superiori a quelle garantite dalla 166 Inter, ma anche una migliore flessibilità. Il "trucco" è nel motore, con la cilindrata del V12 di Colombo (nato nel 1947 come 125, poi evoluto in 159 e in 166) che sfiora i 2,4 litri, grazie all'alesaggio che passa da 60 a 65 mm, mentre la corsa rimane inalterata. La potenza fa un deciso balzo in avanti: raggiunge i 170 CV nella versione più spinta che adotta i 3 carburatori a doppio corpo (nelle 166 Inter più sportive erano al massimo 130).

Dal punto di vista meccanico, le variazioni rispetto alla 166 Inter sono pochissime, a conferma dell'estremo conservatorismo di Enzo Ferrari: il telaio è sempre tubolare a traliccio d'acciaio, le sospensioni anteriori sono a ruote indipendenti con balestra trasversale, dietro il classico ponte rigido con balestre semiellittiche. Qualche proprietario di 166 Inter aggiorna la propria Ferrari con l'adozione del motore maggiorato della 195 Inter.

VESTITA ANCHE ALL'ESTERO

La lista dei carrozzieri che si cimentano sul telaio 195 Inter varia un poco: escono di scena gli Stabilimenti Farina, mentre entrano nel novero, con un esemplare a testa, Rocco Motto e la carrozzeria svizzera Ghia-Aigle. Ma a riscuotere maggiore successo sono Ghia e Vignale.

I modelli 195 Inter sono prodotti tra il 1950 e il 1951 con la sequenza di numerazione dispari dei telai tipica delle vetture stradali: per queste automobili, i numeri partono dallo 081S e terminano con lo 0195S. La produzione totale è di venticinque esemplari. Come per le 166 Inter, anche le 195 vengono utilizzate di frequente in attività agonistiche, sia da parte di amatori sia da parte di professionisti. Il successo di questo modello è dovuto in gran parte allo stretto legame di parentela con la 195 S, che alla Mille Miglia del 1950 conquista i primi due posti rispettivamente con Marzotto-Crosara e Serafini-Salani; questi ultimi in agosto vincono il Giro di Calabria, sempre con una 195 S. **R**



Prediletta da Vignale

Il più apprezzato tra i carrozzieri che si cimentano sul telaio 195 Inter è Vignale, che produce numerose varianti di stile: dalla classica berlina alle granturismo con abitacolo più luminoso grazie al lunotto panoramico. Da segnalare anche Touring, con stile simile a quello delle 166 Inter.



↓ CARATTERISTICHE

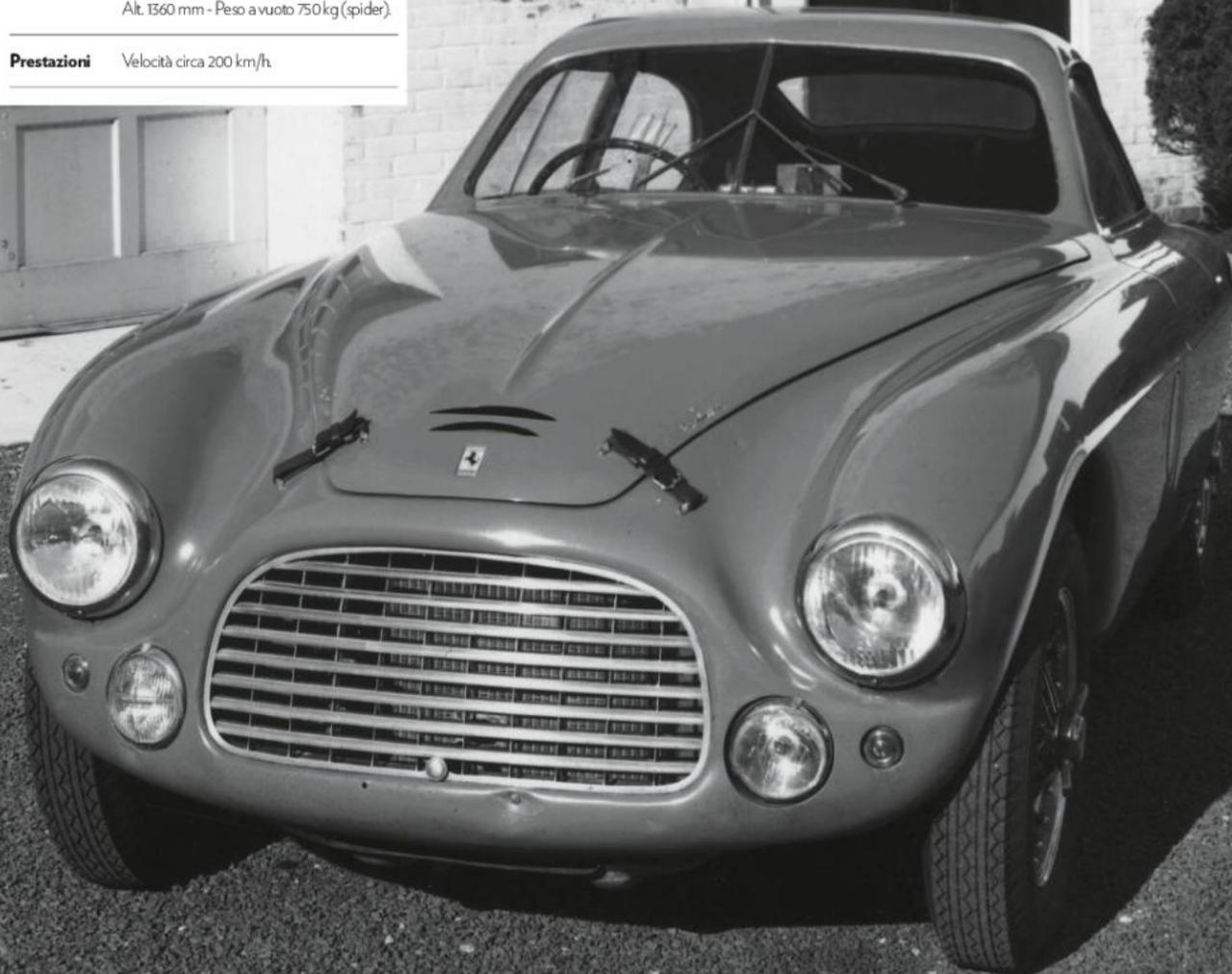
Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
Alésaggio 65 mm - Corsa 58,8 mm
Cilindrata 2541 cm³
Rapporto di compressione 8,5:1
Potenza 170 CV a 7000 giri/minuto
3 carburatori doppio corpo
Weber 36 DCF
Accensione a doppio spinterogeno
Impianto elettrico 12 V, batteria 45 Ah

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 5 marce
Frizione monodisco a secco
Pneumatici anteriori 5.50x15,
posteriori 6.00x15.

Corpo vettura Coupé o spider 2 posti
Telaio tubolare a traliccio d'acciaio
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti,
quadrilateri trasversali, balestra trasversale
Sospensioni posteriori a ponte rigido,
balestre semiellittiche longitudinali,
barra stabilizzatrice
Ammortizzatori idraulici
Freni idraulici a tamburo
Sterzo a vite senza fine e settore
Serbatoio carburante 72 litri.

Dimensioni e peso Passo 2500 mm
Carreggiata ant. 1275 mm, post. 1250 mm
Lunghezza 4100 mm - Larghezza 1425 mm
Alt. 1360 mm - Peso a vuoto 750 kg (spider).

Prestazioni Velocità circa 200 km/h





PUROSANGUE PER GLI USA

Una clientela più ricca e, soprattutto, dal potenziale immenso: il "Drake" guarda sempre più con attenzione al mercato d'Oltreoceano. Nasce così la 340 America, mossa da un V12 di 4,1 litri



Per soddisfare il mercato americano Ferrari parte dal motore della 340 F. 1, il cui V12 di 4,1 litri era stato progettato da Aurelio Lampredi. Il debutto avviene al Salone di Parigi del 1950 con un prototipo di Touring nero con l'interno verde, ma il lancio della piccola serie è al Salone di Torino dell'anno seguente. A produrre i 23 esemplari sono Touring, Vignale e Ghia. La 340 America solletica la fantasia dei clienti più facoltosi che, con un esborso favoloso, hanno la possibilità di mettersi al volante di un'auto che è quanto di più simile a una vettura da corsa vera e propria. Il motore è ovviamente un po' addomesticato, ma non più di tanto: con 220 CV riesce a imprimere a queste barchette (o berlinette) una velocità di ben 240 km/h. Che la 340 America sia una vettura praticamente da corsa lo si comprende alla Mille Miglia del 1951, dove trionfa una berlinetta di Vignale guidata da Gigi Villorosi, affiancato dal meccanico della Ferrari Cassani. Insomma, una purosangue da com-

petizione, cui segue la variante 342 America, dotata dello stesso motore ma "calmierato" a 200 CV (ottenuti a un regime inferiore: 5000 giri anziché 6000) e abbinato a un cambio a 4 marce in grado di sfruttare la coppia motrice "maestosa". Una granturismo possente, ma anche elegante, con l'abitabilità migliorata dal leggero allungamento del passo, che in questo modello arriva a 2650 mm. Pinin Farina è l'autore delle 342 più eleganti, che ricordano molto da vicino alcune "sorelle minori" 212 Inter. In totale, cinque 342 America vengono realizzate da Pinin Farina (di cui 2 coupé) e una soltanto da Vignale. L'ultima evoluzione di questa famiglia è la 375 America.

Allestita sul telaio a passo più lungo realizzato fino a quel momento dalla Ferrari (2,8 metri), condiviso con la 250 Europa, nasce nel 1953. La produzione raggiunge i 10 esemplari: 7 di Pinin Farina e 3 di Vignale, autore dell'unica 375 America scoperta. Caratteristica della 375 la disponibilità di vari rapporti al ponte, a seconda che si volesse privilegiare l'accelerazione oppure la velocità di punta (che poteva raggiungere i 250 km/h).





Mossa dal "Lampredi"

Il poderoso V12 di 4,1 litri progettato da Lampredi. Ben in vista i tre carburatori Weber doppio corpo. Quella raffigurata in queste pagine è una delle sei 340 America con carrozzeria barchetta realizzate dalla Touring (a cui si aggiungono due berlinette).



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
 Alesaggio 80 mm - Corsa 68 mm
 Cilindrata 4101 cm³
 Rapporto di compressione 8,0:1
 Potenza 220 CV a 6000 giri/minuto
 3 carburatori doppio corpo
 Weber 40 DCF
 Accensione a doppio spinterogeno
 Impianto elettrico 12 V, batteria 50 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Pneumatici 6.40x15.

Corpo vettura Spider, coupé 2 posti o 2+2
 Telaio tubolare a traliccio d'acciaio
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, balestra trasversale
 Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre semielittiche longitudinali
 Ammortizzatori idraulici Houdaille
 Freni idraulici a tamburo
 Sterzo a vite senza fine e settore
 Serbatoio carburante 135 litri.

Dimensioni e peso Passo 2420 mm
 Carreggiata ant. 1278 mm, post. 1250 mm
 Lunghezza 3850 mm - Larghezza 1420 mm
 Altezza 1390 mm
 Peso a vuoto 950 kg (berlinette).

Prestazioni Velocità 220-240 km/h.

↓ SORELLE MAGGIORI

Successive alla 340 sono le 342 e 375 (in basso tre 375 coupé: dall'alto una Touring e due Vignale). Sono versioni più "trattabili"; nella prima, pur conservando il motore di 4,1 litri, viene abbassata la potenza e migliorata la coppia; nella seconda il motore viene portato a 4,5 litri. Per entrambe, il cambio è un quattro marce sincronizzato, in luogo dell'originario cinque marce da corsa.





RESPIRO INTERNAZIONALE

Una vera granturismo meno esasperata, adatta alla facoltosa clientela di tutto il mondo, ma che conserva intatto lo spirito corsaiolo delle Rosse che vincono le più prestigiose gare su strada



Prodotta tra il 1951 e il 1953, era strettamente imparentata con la 212 Export, ossia la versione "Sport" da corsa. Occorre però sottolineare che la distinzione tra i due modelli è sempre piuttosto sottile: a parte la numerazione del telaio (dispari per le Inter, pari

per le Export), sono stati realizzati molti esemplari di Inter che sono stati utilizzati in corsa nella categoria GT, mentre alcune Export non hanno mai partecipato a competizioni.

Nella genealogia Ferrari, la 212 occupa un posto di rilievo particolare perché è stata la prima auto di Maranello a fregiarsi di una carrozzeria realizzata da Pinin Farina (vedi box pag. 16), che proprio

con questo modello inizia la sua collaborazione con il Commendatore, per poi via via soppiantare tutti gli altri fornitori: due sono le 212 Inter di Pinin Farina, entrambe cabriolet.

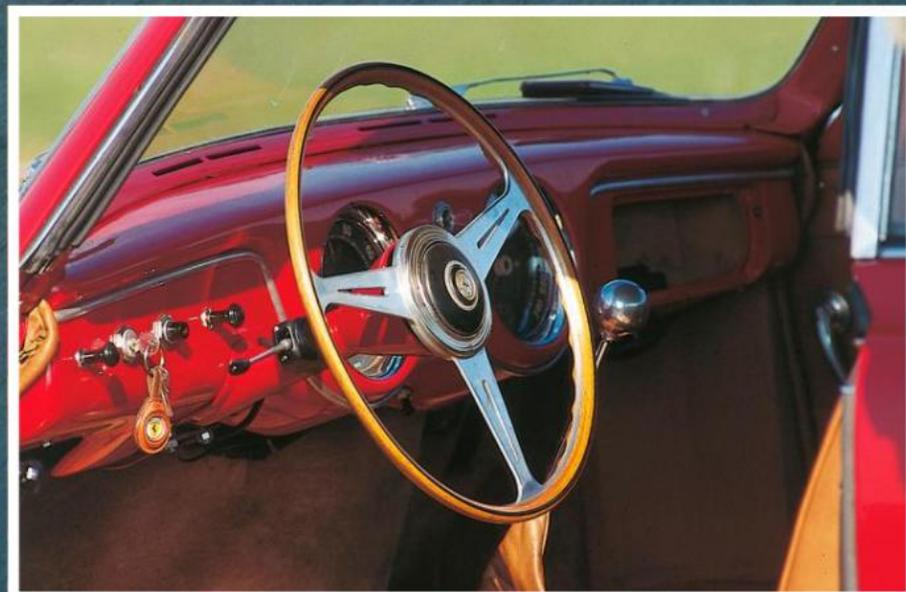
L'ABC DELLA GRANTURISMO

Oltre al motore maggiorato (sempre utilizzando l'aumento dell'alesaggio a 68 mm) con cilindrata di quasi 2,6 litri,



La conquista del Messico
Alla Carrera Panamericana del 1951 le due 212 Inter affidate agli equipaggi Piero Taruffi-Luigi Chinetti e Gigi Villorosi-Alberto Ascari conquistarono rispettivamente il 1° e il 2° posto. Sotto, il bel volante Nardi.

la 212 Inter presenta un allestimento meno sportivo: è meno "dura e pura", e adatta al granturismo vero. Lo prova anche il passo, che viene ancora incrementato fino a raggiungere i 2,6 metri (nelle corsaiole Export la misura è di 2250 mm). Il carrozziere più utilizzato è Vignale che propone una coupé di linea sobria ed elegante, secondo le indicazioni dello stesso Enzo Ferrari che ritiene questo tipo di carrozzeria la più indovinata per il raffi- ➔





↓ FERRARI E PININ FARINA

COPPIA PERFETTA

La collaborazione tra la Casa di Maranello e l'atelier piemontese inizia con la 212 Inter. Nel 1951 Pinin Farina realizza una cabriolet sul telaio 0177 EL (raffigurata nell'immagine), cui seguono un altro esemplare scoperto e ben 15 coupé. La produzione di Pinin Farina sulla 212 Inter è seconda soltanto a quella di Vignale (26 coupé, 5 berline, 4 cabriolet e 1 spider) e superiore a quella di Ghia (16 coupé). Il rapporto con Pinin Farina è destinato a crescere fino a diventare praticamente esclusivo e a regalare autentici capolavori.



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
 Alesaggio 68 mm - Corsa 58,8 mm
 Cilindrata 2562 cm³
 Rapporto di compressione 8,4:1
 Potenza 155 CV a 6500 giri/minuto
 Carburatore doppio corpo Weber 36 DCF
 (optional 3 carburatori Weber 36 DCF)
 Accensione a doppio spinterogeno
 Impianto elettrico 12 V, batteria 50 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Frizione monodisco a secco
 Pneumatici 5,50x16.

Corpo vettura Coupé o spider 2 posti
 Telaio tubolare a traliccio d'acciaio
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, balestra trasversale
 Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali, barra stabilizzatrice
 Ammortizzatori idraulici Houdaille,
 Freni idraulici a tamburo
 Serbatoio carburante 68 litri
 Sterzo a vite senza fine e settore.

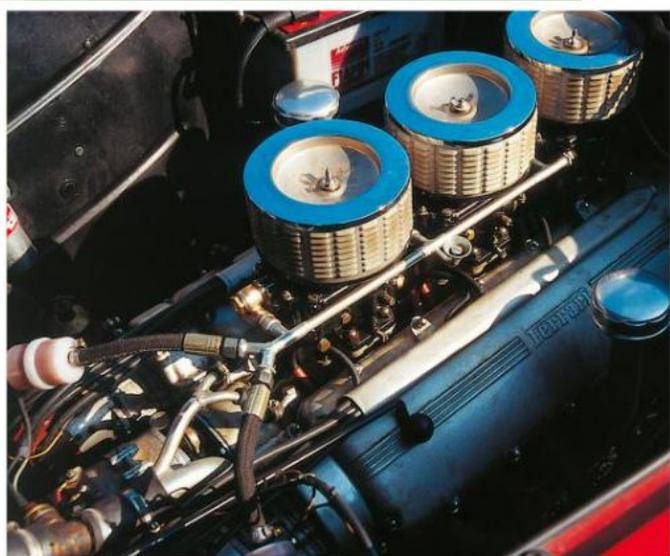
Dimensioni e peso Passo 2600 mm
 Carreggiata ant. 1278 mm, post. 1250 mm
 Lunghezza 3950 mm - Larghezza 1420 mm
 Alt. 1310 mm - Peso a vuoto 850 kg (berlinetta).

Prestazioni Velocità circa 220 km/h.

↳ nato pubblico a cui si rivolge. In meno di tre anni di produzione, la 212 viene costruita in circa 90 esemplari. Oltre a Vignale e a Pinin Farina, si cimentano su questo telaio anche Touring, Stabilimenti Farina e Ghia. Contrariamente a quanto avveniva in precedenza, la 212 Inter è la prima Ferrari ad adottare in serie la guida a sinistra, come richiesto da molti mercati. La guida a destra era stata mantenuta fino a quel momento perché le vetture da corsa la impiegavano quasi indistintamente. Sugli ultimi esemplari prodotti nel 1953, la 212 adotta un telaio denominato "tuboscocca", composto da un fitto reticolato di tubi di sezione ridotta rispetto al tradizionale telaio a traliccio. La rigidità della struttura ne risente positivamente. La 212 Inter è il primo modello non progettato interamente da Gioachino Colombo, che lascia la Casa di Maranello nel gennaio del 1951 per dissi di natura tecnica con l'altro esponente di punta dell'azienda, l'ingegner Aurelio Lampredi. Grazie all'incremento della cilindrata, la potenza raggiunge i 155 CV con alimentazione a un solo carburatore, che salgono a un massimo di 170 CV nella versione a 3 carburatori doppio corpo. **R**

Destinazione America

L'esemplare raffigurato, allestito dalla Pinin Farina, venne acquistato nel 1953 da Luigi Chinetti, valente pilota nonché importatore della Ferrari negli Usa e titolare della scuderia Nart (North American Racing Team). Sotto, il V12 alimentato dai tre Weber doppio corpo.





PUNTO DI RIFERIMENTO

Prende il posto della 212 Inter e adotta il telaio della 375 America. Il suo motore non è il "Colombo", ma una versione ridotta del "Lampredi". Ma presto si torna alle origini

La 250 Europa è una piccola serie di una ventina di esemplari che prende il posto della 212 Inter. Nata nel 1953, adotta il telaio da 2,8 metri della 375 America (con pochissime modifiche) e un motore derivato anch'esso da quello della sorella maggiore, progettato da Aurelio Lampredi. Tra gli addetti ai lavori, questo V12 è denominato "lungo" perché ha le camicie dei cilindri avvitate nelle teste: ciò dà origine alla necessità di maggiore spazio tra un cilindro e l'altro, il che impone una lunghezza maggiore delle bancate. Viceversa, il motore progettato da Colombo è chiamato "corto". Il V12 raggiunge una cilindrata di 3 litri e ha dimensioni perfettamente quadre (alesaggio e corsa misurano 68 mm).

ACCORCIA IL PASSO E IL MOTORE

A partire dall'anno seguente, Ferrari ritorna al V12 "corto" (alesaggio 73 mm, corsa 58,8, cilindrata complessiva sempre attorno ai 3 litri, potenza di 220 CV), che è quindi un'evoluzione del motore progettato origina-

riamente da Colombo. Cambia anche il nome del modello, che aggiunge GT alla denominazione 250 Europa. Dato il motore meno ingombrante, la 250 Europa GT può adottare un passo più corto, di 2,6 metri, che facilita la maneggevolezza dell'auto. La GT è costruita in una quarantina di esemplari. Esteticamente, le due serie sono abbastanza simili: quasi tutti gli esemplari sono carrozzati da Pinin Farina, che ormai ha assunto la veste di carrozziere "ufficiale". In alcuni casi, lo spazio destinato ai bagagli dietro i sedili anteriori viene sostituito da una panchetta, dando origine a un'abitabilità da 2+2.

Questo modello è un importante punto di riferimento nella storia delle Ferrari stradali, poiché ha la più rilevante quantità di esemplari quasi omogenei prodotti fino a quel momento e segna il punto in cui Pinin Farina diventa, con poche eccezioni, l'unico designer delle Ferrari destinate alla fabbricazione in serie. Inoltre, la sua combinazione motore-telaio sarà in seguito, pur con continui e opportuni aggiornamenti, la spina dorsale della produzione stradale Ferrari per una decina d'anni, sotto forma di vari modelli della serie 250 GT. **R**





↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
 Alesaggio 68 mm - Corsa 68 mm
 Cilindrata 2963 cm³
 Rapporto di compressione 8,4:1
 Potenza 200 CV a 6300 giri/minuto
 3 carburatori doppio corpo Weber 36 DCF
 Accensione a doppio spinterogeno
 Impianto elettrico 12 V, batteria 50 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 4 rapporti
 Pneumatici anteriori 210x15.

Corpo vettura Coupé o cabriolet 2 posti
 Telaio tubolare a traliccio d'acciaio
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, balestra trasversale
 Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre semielittiche longitudinali
 Ammortizzatori idraulici Houdaille
 Freni idraulici a tamburo
 Sterzo a vite senza fine e settore
 Serbatoio carburante 100 litri.

Dimensioni e peso Passo 2800 mm
 Carreggiata ant. 1325 mm, post. 1320 mm
 Lunghezza 4150 mm - Larghezza 1435 mm
 Altezza 1360 mm
 Peso a vuoto 1150 kg (coupé).

Prestazioni Velocità circa 220 km/h.

Cofano smisurato

Osservando di lato la 250 Europa, si può notare quanto la parte anteriore sia allungata, per contenere il V12 "lungo" progettato da Aurelio Lampredi. Il passo di 2800 mm, adottato dalla 250 Europa e dalla contemporanea 375 America, è la misura più lunga utilizzata dalle Ferrari per molti anni a venire.





SALTO DI QUALITÀ

Accompagna la Casa verso gli anni Sessanta. È la prima GT di Maranello prodotta in numero rilevante: 80 esemplari della prima serie, 335 della seconda



Dopo il debutto al Salone di Parigi del 1954 (cornice tradizionale per il Cavallino Rampante), la nuova edizione della 250 GT, che inizialmente mantiene la denominazione di Europa (per poi perderla rapidamente) riscuote un successo immediato. Al punto che Pinin Farina, impegnato nella costruzione del nuovo e più grande stabilimento di Grugliasco, non riesce a stare dietro alla domanda e appalta la realizzazione a Boano. Lo stile, però, è inconfondibilmente di Pinin Farina, peraltro abbastanza simile a quello del modello che sostituisce. La vera novità, come spesso accade in Ferrari, sta nascosta sotto il cofano: la 250 GT

adotta nuovamente il V12 "corto", una scelta dettata dalla necessità di ridurre il passo a 2,6 metri. Contemporaneamente viene allargata la carreggiata. Un'altra novità tecnica consiste nell'adozione delle molle elicoidali nelle sospensioni e di ammortizzatori idraulici telescopici al posto dei tradizionali Houdaille.

Questa modifica, però, viene adottata soltanto dopo la produzione dei primi esemplari, ossia quando la 250 GT, nel 1958, diventa seconda serie, caratterizzata da una carrozzeria nuova con linee più tese. Il motore, che nella prima serie eroga 220 CV, passa dal 1958 a 240 CV. Della seconda serie vengono assemblati 335 esemplari. Oggi questo modello è considerato uno dei più classici dell'intera produzione Ferrari. Anche perché

la sigla 250 GT ha caratterizzato, sotto varie declinazioni più o meno sportive (dalla GT Cabriolet alla Spider California, alla SWB e alla GTO), più generazioni di modelli per addirittura un decennio: dal 1954 al 1964, anno del passaggio alle serie 275 e 330.

La 250 GT nel corso della produzione riceve due modifiche significative: i freni a disco e il motore con le candele esterne (in precedenza erano montate al centro della V). Sempre con questo modello, Pinin Farina assume la quasi totale esclusiva nella produzione di serie Ferrari. Agli altri carrozzieri rimane soltanto lo spazio per le fuoriserie, le show car da Salone e gli esemplari unici. Fino all'avvento della Dino 308 GT4 di Bertone nel 1973, che però rimarrà un episodio isolato.



Carburatori a batteria
Per la prima volta, una Ferrari granturismo di "grande" produzione di serie adotta la batteria di 3 carburatori doppio corpo Weber da 36: in precedenza era considerata una modifica disponibile a richiesta dei clienti più sportivi. In queste pagine una 250 GT Boano del 1956.



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
Alésaggio 73 mm - Corsa 58,8 mm
Cilindrata 2953 cm³
Rapporto di compressione 8,5:1
Potenza 220 CV a 7000 giri/minuto
3 carburatori doppio corpo
Weber 36 DCZ/3
Accensione a doppio spinterogeno
Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 4 marce
Pneumatici 6.00x16.

Corpo vettura Coupé 2 posti
Telaio tubolare in acciaio
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, balestra trasversale
Sospensioni posteriori a ponte rigido, singolo puntone, balestre longitudinali
Ammortizzatori idraulici
Freni idraulici a tamburo
Sterzo a vite senza fine e settore
Serbatoio carburante 100 litri.

Dimensioni e peso Passo 2600 mm
Carreggiata ant. 1354 mm, post. 1349 mm
Lunghezza 4270 mm - Larghezza 1480 mm
Altezza 1420 mm - Peso a vuoto 1050 kg.

Prestazioni Velocità 230 km/h.

↓ LA SECONDA SERIE

Con i suoi 335 esemplari prodotti, la seconda serie delle 250 GT Pinin Farina è considerata la capostipite dei modelli Ferrari di serie. Rappresenta infatti una sorta di standard per la Casa di Maranello, da proporre ai suoi clienti. Questo modello ha uno stile pulito e lineare, senza alcuna presa d'aria laterale, una carrozzeria a tre volumi classica, con il lunotto sempre panoramico, ma meno avvolgente rispetto alla 250 GT prima serie. La griglia anteriore ovale è sostituita da una versione più stretta e i fari sono maggiormente sporgenti.





E LA ROSSA SI SCOPRE

Finalmente Maranello accontenta i suoi clienti proponendo una vera e propria cabriolet di "serie". Rimane in listino fino al 1962, per un totale di 240 esemplari. Con un restyling nel 1958

La clientela della Ferrari nei primi anni Cinquanta è costituita principalmente da sportivi che pensano alle corse (da professionisti o da amatori) e da facoltosi che agognano mettersi al volante di un'auto vistosa e potente, da cui ricavare un'immagine riflessa di successo. Pochi sono coloro che desiderano una Ferrari scoperta e, quelli che lo fanno, si "accontentano" di una spider con un sistema di copertura essenziale. L'idea di una vera e propria cabriolet è nell'immaginario di pochi, che commissionano ai carrozzieri più in voga un esemplare su misura. Nella seconda metà del decennio, invece, la domanda di una cabriolet Ferrari di serie si fa pressante.

PROTETTI DALLE INTEMPERIE

La prima interpretazione del tema arriva da Boano nel 1956 con una fuoriserie presentata al Salone di Ginevra (telai 0461 GT), cui risponde Pininfarina nell'anno seguente con una piccola produzione di serie (40 esemplari). Questa 250 GT, con una vera capote in grado di proteggere dai rigori dell'inverno e dai temporali estivi, è realizzata in parallelo alle 250 GT Coupé 2 posti (inizialmente affidati per la costruzione a Boano ed Ellena): identico il telaio (su passo di 2600 mm). I gruppi ottici sono carenati (tranne alcuni esemplari in ossequio alle nuove norme del Codice della Strada italiano) e il frontale si distingue per i due piccoli paraurti verticali.

Dal 1958 la 250 GT Cabriolet cambia forma: le linee diventano più tese e simili a quelle della seconda serie della 250 GT Coupé 2 posti, il paraurti diventa una vera lama orizzontale, i fari non sono più carenati e il bagagliaio è più capiente. Chiaro l'intento di Ferrari (attraverso la matita di Pinin Farina) di "civilizzare" la cabrio, anche per non sovrapporla alla 250 GT Spider California nata nel frattempo. I freni a disco arrivano verso la fine del 1959, come su tutta la produzione Ferrari. Della seconda serie, rimasta in listino fino al 1962, vengono assemblate 200 unità. **R**



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
Alesaggio 73 mm - Corsa 58,8 mm
Cilindrata 2953 cm³
Rapporto di compressione 8,5:1
Potenza 220 CV a 7000 giri/minuto
3 carburatori doppio corpo
Weber 36 DCZ/3
Accensione a doppio spinterogeno
Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 4 marce
Pneumatici 6.00x16.

Corpo vettura Spider 2 posti
Telaio tubolare in acciaio
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, balestra trasversale
Sospensioni posteriori a ponte rigido, singolo puntone, balestre longitudinali
Ammortizzatori idraulici
Freni idraulici a tamburo
Sterzo a vite senza fine e settore
Serbatoio carburante 100 litri.

Dimensioni e peso Passo 2600 mm
Carreggiata ant. 1354 mm, post. 1349 mm
Lunghezza 4270 mm - Larghezza 1480 mm
Altezza 1390 mm - Peso a vuoto 1090 kg.

Prestazioni Velocità 220 km/h.

↓ LA PRIMA SERIE

Abbandonate le vistosissime pinne del primo prototipo di Boano, la 250 GT Cabriolet prima serie di Pinin Farina presenta uno stile sportiveggiante ma sobrio. Rimane in produzione tra il 1957 e il 1958 per un totale di 40 esemplari. Si riconosce dalla seconda serie soprattutto per i due piccoli paraurti anteriori verticali con rostri in gomma e per i fari carenati (tranne che sugli ultimi esemplari), ma anche per le luci posteriori più piccole e di forma triangolare.



Seconda serie

Questa è la versione più nota (e diffusa) della 250 GT Cabriolet: 200 gli esemplari costruiti. Nonostante la produzione che, secondo gli standard Ferrari dell'epoca, può essere considerata di "grande" serie, era possibile ottenere qualche personalizzazione. Come su questo esemplare con la batteria di carburatori senza filtro, sostituito dai tromboncini (pagina a fianco in basso).



TOPLESS DIVINO

A volerla è il fiduciario Ferrari per la West Coast, von Neumann, il quale chiede una versione aperta della 250 GT berlinetta. Che diventa una delle Rosse più ambite di sempre

La Spider California riassume in sé lo spirito delle Ferrari da corsa omologate per un utilizzo stradale, ma anche la possibilità di viaggiare (a tutta velocità) con i capelli al vento. Insomma, una sorta di erede, a un decennio di distanza, delle barchette 166 MM. Ispirata da John von Neumann, fiduciario dell'importatore americano Luigi Chinetti per la Costa Ovest degli Stati Uniti, che giura di avere una fila di clienti spasmodicamente desiderosi di mettersi al volante di una 250 GT, ma in edizione aperta. Ha ragione: di 250 GT Spider California vengono costruite 106 unità fino al 1962, di cui nove con carrozzeria in alluminio. Come la sorella berlinetta, numerose California parteciparono alle corse: Grossman-Tavano conquistano persino il quinto posto assoluto alla 24 Ore di Le Mans del 1959.

UN'EVOLUZIONE IN DUE PASSI

La 250 GT California, pur denominata Spider, in realtà è equipaggiata con una vera e propria capote che protegge efficacemente: il termine Spider, oltre a suggerire un carattere più sportivo, è utilizzato anche per distinguerla dalla contemporanea 250 GT Cabriolet.

La California è prodotta in due serie: a passo lungo (2,6 metri) dal 1958 al 1960, e a passo corto (2,4 metri) dal 1960 al 1962. Tantissime le differenze tra i vari esemplari, a dimostrazione che si tratta di una costruzione artigianale. Per esempio, a richiesta del cliente, i fari possono essere carenati oppure no; i motori seguono l'evoluzione delle berlinette: il tre litri inizialmente ha le candele all'interno della "V" (serie 128 C e 128 D con 240 CV), accensione a bobina e distributore sono singoli, in seguito raddoppiano; le ultime "passo lungo" e le prime "passo corto" hanno le candele all'esterno della "V" (serie 128 DF e 128 F) e carburatori maggiorati; le ultime SWB montano i motori aggiornati da 280 CV anziché 260 (serie 168 e 168/61). Infine, i clienti più sportivi possono richiedere un "trattamento particolare" al motore: assi a camme dal profilo più spinto, valvole maggiorate, batterie di carburatori più grossi e così via. **R**





↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°,
 Alésaggio 73 mm - Corsa 58,8 mm
 Cilindrata 2953 cm³
 Rapporto di compressione 8,5:1
 Potenza 240 CV a 7000 giri/minuto
 3 carburatori doppio corpo Weber 36 DCL
 Accensione a doppio spinterogeno
 Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 4 marce
 Pneumatici 6.00x16.

Corpo vettura Spider 2 posti
 Telaio tubolare in acciaio
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti,
 quadrilateri trasversali, molle elicoidali
 Sospensioni posteriori a ponte rigido,
 balestre semiellittiche longitudinali
 Ammortizzatori idraulici
 Freni idraulici a tamburo
 Sterzo a vite senza fine e settore
 Serbatoio carburante 100 litri.

Dimensioni e peso Passo 2600 mm
 Carreggiata ant. 1354 mm, post. 1349 mm
 Lunghezza 4010 mm - Larghezza 1460 mm
 Altezza 1360 mm - Peso a vuoto 1100 kg.

Prestazioni Velocità oltre 250 km/h.

Berlinetta scoperta

Dalla linea di cintura in giù è pressoché
 identica alle 250 GT berlinetta.

Nel corso della produzione
 la carrozzeria vede continui affinamenti
 alle prese d'aria e alle forme dei
 parafranghi e delle luci posteriori.





L'INVINCIBILE STRADALE

Centosettantasei esemplari per questa granturismo, che è la più vittoriosa di sempre (GTO a parte, che ne è l'evoluzione): la quintessenza dell'auto di serie che domina le competizioni

Se la 250 GT berlinetta a passo lungo (nota anche come Tour de France), prodotta in 45 esemplari, pur numerata con telai dispari, è una vera vettura da corsa che pochissimi proprietari hanno acquistato per andare solo a passeggio, la successiva 250 GT berlinetta a passo corto è realmente una granturismo da strada, in grado però di partecipare alle competizioni, con ottime chance di stracciare tutti gli avversari. Per questo motivo Ruoteclassiche ha deciso di inserire la SWB (Short Wheelbase) tra le stradali di serie, mentre la LWB (Long Wheelbase) figurerà nel prossimo speciale dedicato alle Ferrari propriamente da corsa.

La SWB domina lo scenario delle corse

non soltanto nella categoria GT, ma spesso occupando i primi posti assoluti nell'arco temporale che va dal 1959 al 1962. Il suo stile è disegnato da Pinin Farina, mentre la costruzione, come la precedente TDF (Tour de France), è affidata a Scaglietti, che in quegli anni funge da "dependance" di carrozzeria per il reparto corse della Ferrari. Deriva dall'ultima "release" delle 250 GT LWB, quelle del 1958, che proprio per questo motivo sono soprannominate "interim" a sottolineare che si tratta di un'evoluzione di passaggio destinata a trasformarsi appunto nella SWB. Quest'ultima, a differenza delle "interim" che mantengono il passo della TDF (2,6 metri), adotta un interasse di 2,4 metri e si riconosce facilmente perché non presenta il piccolo secondo vetro laterale sul montante posteriore, dietro il finestrino della portiera.

PRESSOCHÉ SU MISURA

La 250 GT SWB è disponibile in varie configurazioni, a richiesta del cliente: con specifiche da competizione (scocca in alluminio, interni alleggeriti, motore con vari stadi di elaborazione), oppure in versione "Lusso" con carrozzeria in acciaio (ma cofani e portiere in alluminio e vetri discendenti). Esistono però esemplari stradali con specifiche da competizione (come la scocca in alluminio), oppure esemplari "Corsa" con finiture più confortevoli. Essendo fondamentalmente un'auto da competizione, nel corso del quadriennio viene sottoposta a continui affinamenti sia estetici sia meccanici. Il motore di base, però, rimane il solito V12 "Colombo" di 3 litri, con potenze che vanno da 240 a oltre 280 CV. La 250 GT SWB è la prima Ferrari equipaggiata di serie con freni a disco. **R**





↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
 Alésaggio 73 mm - Corsa 58,8 mm
 Cilindrata 2953 cm³
 Rapporto di compressione 9,2:1
 Potenza 280 CV a 7000 giri/minuto
 2 valvole per cilindro
 3 carburatori doppio corpo
 Weber 40 DCL/6
 Accensione a doppio spinterogeno
 Lubrificazione a carter umido
 Impianto elettrico 12 V, batteria 50 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 4 marce
 Frizione multidisco a secco
 Pneumatici 6.00x16.

Corpo vettura Coupé 2 posti
 Telaio tubolare in acciaio
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali
 Sospensioni posteriori a ponte rigido, doppi puntoni, balestre semiellittiche longitudinali
 Ammortizzatori idraulici telescopici
 Freni idraulici a disco
 Sterzo a vite e rullo
 Serbatoio carburante 120 litri.

Dimensioni e peso Passo 2400 mm
 Carreggiata ant. 1354 mm, post. 1349 mm
 Lunghezza 3850 mm - Larghezza 1460 mm
 Altezza 1340 mm
 Peso a vuoto 960 kg.

Prestazioni Velocità 270 km/h.

Palmarés straordinario

La SWB si impone per tre volte consecutive al Tour de France (dal 1960 al 1962); per due edizioni domina il Tourist Trophy a Goodwood, la categoria GT alla 24 Ore di Le Mans e nella 1000 Km del Nürburgring. Oltre a centinaia di vittorie nelle corse in ogni parte del mondo. È la vettura quasi impossibile da battere di quegli anni.





IL LIMITE È IL CIELO

Erede della fantasmagorica 410 del 1956, debutta a Torino nel 1959 come fuoriserie allestita per Gianni Agnelli. Sotto il lungo cofano ospita il V12 "Colombo" di 4 litri da 340 cavalli

Un compito arduo, quello dei tecnici di Maranello: costruire un'auto che surclassasse la già straordinaria 375 America: più potente, più lussuosa, ancora più "fuoriserie". Destinata a regnanti, playboy, magnati, la 410 Supe-

ramerica è un oggetto straordinario, costruito in tre serie per soli 37 esemplari, praticamente uno diverso dall'altro, quasi tutti vestiti da Pininfarina, con qualche eccezione di Boano, Scaglietti e Ghia.

Come sempre, per stabilire i "confini" di un'auto così speciale, vale il detto "sky is the limit", il limite è il cielo: tanto infinite erano le possibilità di personalizza-

zione, non solo estetica ma anche meccanica di questo gioiello.

A PASSO SDOPPIATO

La serie leggermente più diffusa, però, è la 400 Superamerica, che debutta sul finire del 1959 per entrare in produzione nel 1960 e rimanere in listino fino al 1964. Complessivamente sono realizzati



Velocissima

Si indirizza a una nicchia ristretta di cultori della velocità, ma per nulla inclini a scendere a compromessi per quanto riguarda la cura dell'allestimento e il confort di marcia. L'abitacolo di conseguenza mostra finiture lussuose e comode poltrone, ovviamente rivestite in pregiata pelle.

46 esemplari (contro i 37 della 410 SA e le 36 unità della 500 Superfast). Le serie della 400 SA sono due: a passo corto (2420 mm) e a passo lungo (2600 mm). Il primo esemplare è una coupé fuoriserie costruita per l'Avvocato Gianni Agnelli, che viene esposta al Salone di Torino alla fine del 1959. Caratteristica la griglia del radiatore quadrata. L'esemplare seguente, che può es-





Purosangue docile

Le linee della coupé aerodinamica definite da Pinin Farina non risentono del tempo. La 400 si rivela non solo velocissima, ma anche piuttosto docile grazie a una frizione pluridisco abbastanza morbida e modulabile.

Il cambio a 4 marce è dotato di overdrive sul rapporto più alto.



Limite teorico

Un'auto in grado di superare i 260 km/h, anche se probabilmente mai nessuno dei suoi compratori facoltosi ha mai toccato tale limite. La 400 Superamerica monta un'edizione maggiorata del V12 di Colombo, contrariamente alla precedente 410 SA che adotta il "Lampredi"



→ sere considerato il primo della (piccola) serie, è una cabriolet. La forma è abbastanza simile a quella delle contemporanee cabrio 250 GT. Essendo una produzione di fuoriserie, telaio e motore a parte, ogni esemplare si differenzia perché è realizzato secondo i gusti personali del committente. Più interessanti, dal punto di vista stilistico, sono le coupé aerodinamiche, tutte vestite da Pinin Farina (la prima delle quali è utilizzata dallo stesso Pinin come vettura personale).

La vera differenza con le 410 SA, però, consiste nel motore, che dà anche origine alla denominazione del modello. Per la prima volta le tre cifre non identificano la cilindrata unitaria, ma quella complessiva del V12, che è quindi di 4 litri. Il motore non è derivato dal "Lampredi", bensì dal "Colombo" con un generoso aumento della cubatura. Nonostante la cilindrata ridotta di un litro rispetto alla 410, la potenza rimane sempre di 340 CV. **R**

↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
Alesaggio 77 mm - Corsa 71 mm
Cilindrata 3967 cm³
Rapporto di compressione 8,8:1
Potenza 340 CV a 7000 giri/minuto
2 valvole per cilindro
3 carburatori doppio c. Weber 46 DCF/3
Accensione a doppio spinterogeno
Lubrificazione a carter umido
Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 4 marce + overdrive
Pneumatici 6.50x 15".

Corpo vettura Coupé o spider - Telaio tubolare in acciaio
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali, barra stabilizzatrice
Sospensioni posteriori a ponte rigido, due puntoni laterali, balestre longitudinali
Ammortizzatori idraulici
Freni idraulici a disco
Sterzo a vite senza fine e settore
Serbatoio carburante 120 litri.

Dimensioni e peso Passo 2420 mm (portato poi a 2600 mm)
Carreggiata ant. 1359 mm, post. 1350 mm
Lunghezza 4410 mm - Larghezza 1500 mm
Altezza 1400 mm
Peso a vuoto 1250 kg (coupé).

Prestazioni Velocità 265 km/h.

↓ 500 SUPERFAST

La stirpe delle Super Ferrari nasce con la 410 Superamerica (1956-1959), e termina con la 500 Superfast (1964-1966). Per quest'ultima, il V12 può essere considerato un'evoluzione del "Colombo", con qualche reminiscenza del "Lampredi" (come la distanza del centro di due cilindri pari a 108 mm). Come per la 400 SA, la sua sigla numerica non si riferisce alla cilindrata unitaria, ma a quella totale divisa per 10: quindi la 500 è una 5 litri. La potenza effettiva è di 400 CV. Viene costruita in 36 unità, tutte allestite da Pininfarina. Anche in questo caso ogni esemplare è diverso dall'altro, mentre di livello assoluto sono le prestazioni: 280 km/h di velocità di punta per quella che è considerata la Ferrari più lussuosa degli anni Sessanta.



LA CORSA ALLA POTENZA

Dagli anni della "Dolce Vita", dove i vitelloni di felliniana memoria gigioneggiavano in via Veneto al volante delle cabrio col Cavallino, agli operosi "cumenda" che nei fine settimana abbandonavano la loro "fabbrichetta" del Nord per raggiungere Forte dei Marmi con "il Ferrari" pronto a infrangere i record "da casello a casello". La serie 250 raggiunge l'apogeo con la GTO, Gran Turismo Omologato, una GT da corsa al volante della quale si può raggiungere da casa il circuito e, dopo il cambio di candele, tagliare il traguardo in prima posizione. Sono gli anni in cui Pininfarina (dal 1961 si scrive "tuttoattaccato", per decreto del Presidente della Repubblica) dimostra tutta la sua creatività: dalla 275 GTB alla Daytona. Ma anche l'epoca in cui Ferrari sperimenta "i buoi che spingono il carro", cioè il motore posteriore-centrale. Che si traduce nella produzione di serie con il primo esperimento di diversificazione della gamma: la Dino 206 GT. Che è il frutto dell'accordo con la Fiat, che si assicura una partecipazione azionaria importante nel capitale sociale della Ferrari. Il Commendatore (nel 1960 insignito

dall'Università di Bologna della laurea honoris causa in ingegneria meccanica) rinuncia a un po' di autonomia gestionale nell'ambito della produzione di serie, ma mantiene la totale libertà d'azione nella Scuderia, senza più l'assillo di dover far quadrare i conti ogni sera. L'immagine della Ferrari, che ogni fine settimana vince trofei a mani basse lungo i circuiti di tutto il mondo e nei giorni lavorativi domina le classifiche di vendita tra le supercar, raggiunge la fama assoluta. Nonostante l'ingresso in campo di nuovi concorrenti che tentano di scalfire la leadership di Maranello. La produzione della Ferrari cresce gradatamente nei volumi: l'obiettivo del "Drake" è diversificare la produzione lungo varie direttrici: ci sono le berlinette più sportive, le granturismo 2+2, sempre più comode e performanti (arriva persino il servosterzo e si sperimenta il cambio automatico), e continua la piccola serie delle spider; ma si guarda con sempre maggiore attenzione ai mercati esteri, in particolare quello americano dove le leggi sulle emissioni inquinanti si fanno via via più severe.



250 GT 2+2 - PAG. 34



250 GTO - PAG. 36



250 GT LUSO - PAG. 40



275 GTB - PAG. 42



275 GTS - PAG. 44



ANNI 60

IL MEGLIO DEL CAVALLINO LE GT



330 GT 2+2 - PAG. 46



330 GTC - PAG. 48



365 GT 2+2 - PAG. 52



DINO 206 GT - PAG. 54



365 GTB/4 DAYTONA
PAG. 56



BRIVIDO SU DUE FILE

Spostando in avanti il V12 e allungando di 30 cm la carrozzeria si ottiene una granturismo di razza capace di ospitare quattro adulti. Costituisce l'ossatura della produzione della Casa



Una Ferrari a quattro posti (quasi) veri: la 250 GT 2+2, detta anche GTE, centra in pieno l'obiettivo di permettere ai suoi clienti, in genere ricchi e operosi industriali ma anche sfaccendati rampolli del jet set, di caricare a bordo famiglia o amanti. Anche in passato si erano viste granturismo di Maranello con una panchetta posteriore, ma sempre con una capacità di trasporto "di emergenza". La 250 2+2 è quindi un vero capolavoro di Pininfarina, che riesce a realizzare una carrozzeria magistrale per quattro adulti, nonostante l'utilizzo del passo di 2,6 metri, in comune con le 250 GT a due posti, pur contenendo la lunghezza dell'auto in soli

30 cm in più. Il "trucco", ottenuto con l'ausilio dei progettisti modenesi, sta nell'avanzare il gruppo motopropulsore di 200 mm per permettere alle due poltrone anteriori di essere spostate in avanti e di poter quindi ricavare lo spazio sufficiente per il sedile posteriore. Nonostante la maggior lunghezza, la GTE pesa soltanto 80 kg in più rispetto alla GT 2 posti. Con conseguenti prestazioni di valore assoluto nel panorama delle granturismo di lusso dell'epoca.

SI SFIORANO LE 1000 UNITÀ

La prima Ferrari da famiglia riscuote infatti un successo straordinario: 957 sono gli esemplari costruiti tra il 1960 e il 1963, gli ultimi 50 denominati 330 America perché dotati di un motore più grosso, il 4 litri da 300

CV, al posto del 3 litri da 240 CV (il che permette, per la prima volta, di adottare a richiesta l'aria condizionata). La presentazione avviene in maniera inconsueta: anziché sotto gli scintillanti riflettori di un Salone internazionale, il primo prototipo è utilizzato come auto del direttore di gara della 24 Ore di Le Mans nel mese di giugno del 1960. A Parigi, nell'autunno successivo, l'edizione definitiva segna l'inizio della produzione.

La 250 GT 2+2 adotta la meccanica tipica delle Ferrari del tempo: il V12 di 3 litri è alimentato da 3 carburatori doppio corpo da 36, le sospensioni posteriori sono a balestra, ma da metà produzione si adottano le molle. L'unica modifica di rilievo nella carrozzeria è lo spostamento dei fari di profondità all'esterno della mascherina, verso la fine del 1962. **R**



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
Alesaggio 73 mm - Corsa 58,8 mm
Cilindrata 2953 cm³
Rapporto di compressione 8,8:1
Potenza 240 CV a 7000 giri/minuto
3 carburatori doppio c. Weber 36 DCL/6
Accensione a doppio spinterogeno
Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 4 marce
Pneumatici 6.50x15.

Corpo vettura Coupé 2+2 posti
Telaio tubolare in acciaio
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali
Sospensioni posteriori a ponte rigido, puntoni laterali, balestre longitudinali
Ammortizzatori idraulici telescopici
Freni idraulici a disco
Sterzo a vite senza fine e settore
Serbatoio carburante 100 litri.

Dimensioni e peso Passo 2600 mm
Carreggiata ant. 1354 mm, post. 1394 mm
Lunghezza 4700 mm - Larghezza 1710 mm
Altezza 1340 mm - Peso a vuoto 1280 kg.

Prestazioni Velocità 230 km/h.

Finiture di classe

Con l'abitacolo spostato in avanti e l'importante sbalzo posteriore per permettere di realizzare un bagagliaio capiente, la 250 GT 2+2 è caratterizzata da finiture di livello elevato, di gusto tipicamente artigianale. Ferrari e Pinin Farina approfondono in questo modello ogni sforzo possibile per realizzare una vettura all'altezza dell'immagine e del prezzo di listino.





IL CAPOLAVORO PIÙ AMBITO

Derivata dalla 250 GT SWB, rappresenta la massima evoluzione delle granturismo da corsa con motore anteriore. Il suo valore ormai ha raggiunto vette da capogiro: 40 milioni di euro



La genesi della GTO (la sigla significa "Granturismo Omologato", e prende origine dal telegramma inviato alla Ferrari dalla Csaì, la Commissione sportiva dell'Acì, che informa il costruttore dell'avvenuta omologazione di questo modello nella categoria GT) è avvolta dalla leggenda. A occuparsene inizialmente è l'ingegner Giotto

Bizzarrini che, oltre a essere un tecnico motorista straordinario, se ne intende di aerodinamica ed è persino un collaudatore smaltizzato, ardimentoso e sopraffino. Il compito affidato all'ingegnere livornese è di rendere più competitiva la 250 GT SWB, che nel 1961 inizia a temere una nuova rivale inglese: la Jaguar E Type. I collaudi si svolgono sulle strade dell'Appennino modenese e sul circuito di Monza.

A settembre, durante le prove sulla pista

brianzola, al volante c'è niente di meno che Stirling Moss, in procinto di correre per la scuderia di Maranello nel 1962, ma un gravissimo incidente a Goodwood al volante di una Lotus a inizio stagione lo costringe ad abbandonare la Formula 1. L'esemplare del test, con carrozzeria provvisoria non verniciata, è di una bruttezza rara per una Ferrari, tant'è che viene soprannominato il "mostro".

Quando a gennaio, durante l'usuale conferenza stampa di presentazione della stagio-

Prese d'aria ovunque

Per raffreddare il motore della Testa Rossa, la GTO è infarcita di prese d'aria, alcune delle quali, come le tre anteriori a forma di "D" rovesciata tra i fari, sono oscurabili. Quelle diagonali sui parafranghi anteriori nei primi esemplari sono due anziché tre.



ne sportiva, la 250 GTO è rivelata nella sua forma definitiva, i presenti sono colpiti invece dalla sua bellezza assoluta, frutto delle sperimentazioni aerodinamiche di Bizzarrini (che nel frattempo ha lasciato Maranello assieme ad altri sette top manager della Ferrari, per una misteriosa polemica con il Commendatore di cui ancora oggi non si conoscono le vere motivazioni) e dell'abilità dei battilastra di Sergio Scaglietti. La 250 GTO è l'unica auto presente alla conferenza ad avere il motore

anteriore, il che fa supporre agli astanti che il destino di questa formula costruttiva sia ormai segnato (infatti la sua erede, la 250 LM, avrà il motore centrale-posteriore).

ASSO PIGLIATUTTO

Le caratteristiche tecniche della GTO sono impressionanti: pur derivata dalla SWB, adotta il solito motore di 3 litri, ma nell'evoluzione destinata alle vetture Sport, ovvero la 250 Testa Rossa. Il V12 progettato da Gio-

achino Colombo ha sempre un singolo albero a camme in testa per bancata, ma con la lubrificazione a carter secco. L'alimentazione è affidata a una batteria di sei carburatori Weber doppio corpo da 38. La potenza dichiarata è di 300 CV, sufficienti a imprimere alla GTO una velocità di punta di 280 km/h (con i rapporti al ponte e al cambio allungati). Anche il cambio è derivato da quello delle vetture Sport: un 5 marce con una torretta di selezione a settori, che poi diventerà ➔



➔ diffuso anche sulle altre Ferrari stradali.

La 250 GTO è prodotta in 36 esemplari, più tre che adottano il motore da 4 litri (chiamati quindi, non ufficialmente, 330 GTO). Per il 1964, ultimo anno di utilizzo ufficiale di questo modello, la GTO cambia in molti dettagli estetici, dando origine appunto alla GTO '64 prodotta in tre esemplari (compresi nei 36 totali). Alcune unità della versione precedente (sembrano essere quattro) sono aggiornate secondo le nuove specifiche.

La GTO vince a mani basse ovunque: Tour de France, Le Mans, Targa Florio, Nürburgring. La categoria GT è un suo territorio di pertinenza dominante esclusiva. Ma talvolta riesce persino a conquistare l'assoluto, davanti alle più specialistiche Sport.

La carriera collezionistica della GTO è incredibile, fino a incarnare il simbolo per antonomasia della rivalutazione: nella seconda metà degli anni Sessanta diventa semplicemente un'auto da corsa vecchia e non più competitiva. Fabrizio Violati, l'ex patron della Ferrarelle, noto in seguito come uno dei più importanti collezionisti di Ferrari nel mondo, ma all'epoca semplice gentleman driver di belle speranze, ne acquista un esemplare da Ernesto Prinoth, già ottimo pilota e in seguito famoso costruttore di gatti delle nevi, per la ridicola somma di 2,5 milioni di lire, dopo una serrata trattativa. Violati ha raccontato che a quei tempi non la voleva nessuno! Questa stessa 250 GTO, numero di telaio 3851 GT, dopo la scomparsa di Violati, è stata venduta un paio d'anni fa per 38 milioni di dollari durante un'asta pubblica. **R**





↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
 Alesaggio 73 mm - Corsa 58,8 mm
 Cilindrata 2953 cm³
 Rapporto di compressione 9,8:1
 Potenza 300 CV a 7400 giri/minuto
 2 valvole per cilindro
 6 carburatori doppio corpo Weber 38 DCN
 Accensione a doppio spinterogeno
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Frizione monodisco
 Pneumatici anteriori 6.00x15,
 posteriori 7.00x15.

Corpo vettura Coupé 2 posti
 Telaio tubolare in acciaio
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti,
 quadrilateri trasversali, molle elicoidali
 coassiali con gli ammortizzatori telescopici,
 barra stabilizzatrice
 Sospensioni posteriori a ponte rigido, doppi
 puntoni laterali, balestre longitudinali, molle
 elicoidali coassiali con gli ammortizzatori
 telescopici
 Freni idraulici a disco
 Sterzo a vite e rullo
 Serbatoio carburante 130 litri.

Dimensioni e peso Passo 2400 mm
 Carreggiata ant. 1354 mm, post. 1350 mm
 Lunghezza 4325 mm - Larghezza 1600 mm
 Altezza 1210 mm
 Peso a vuoto 880 kg.

Prestazioni Velocità 280 km/h



Melodia meccanica

Aspirazione possente, scarico tonante: il sound del V12 della 250 GTO è quanto di più coinvolgente si possa udire. Anche il maestro Herbert von Karajan, appassionato di Ferrari, ha definito la musica del V12 di Maranello una vera sinfonia.



BELVA ADDOMESTICATA

Ultima evoluzione della famiglia, riprende alcuni concetti tecnici e stilistici delle corsaiole berlinette e della GTO, ma in chiave meno esasperata, per un utilizzo stradale

Una due posti ispirata dalle corse, ma destinata esclusivamente all'uso stradale, con qualche piccola, ma evidente, concessione al confort e all'apparenza estetica. La denominazione aggiuntiva di "Lusso" all'abituale 250 GT berlinetta è assolutamente azzeccata. In verità, dei 350 esemplari costruiti fino al 1964, tre sono allestiti in versione "gara", ma la GTL è in effetti una vera splendida granturismo la cui linea è l'ennesima opera d'arte di Pininfarina (scritto in parola unica in virtù di un decreto presidenziale che concesse nel 1961 al fondatore Giovanbattista "Pinin" Farina di cambiare il suo cognome).

A sottolinearne il legame con le corse è la costruzione eseguita, anziché a Torino, a Modena da Scaglietti.

COMPROMESSO RIUSCITO

La GT Lusso è svelata al Salone di Parigi del 1962: ha un corpo elegante ed esclusivo, ma un cuore corsaiolo, appena mitigato nelle prestazioni perché il V12 di 3 litri ha potenza "contenuta" in 240 CV. Lo stile sinuoso ha qualcosa della GTO, soprattutto nell'accento di spoiler posteriore, e qualche dettaglio della SWB, soprattutto nel frontale. Che però è caratterizzato dall'inedito paraurti in tre parti, a ricordare la vocazione quasi esclusivamente turistica di questo modello. L'interno è un trionfo di pelle Connolly, ma il richiamo allo sport è evidente anche qui: gli strumenti principali (tachimetro e contagiri) sono collocati al centro del cruscotto. I posti a disposizione sono soltanto due: alle spalle di guidatore e passeggero c'è ampio spazio per i bagagli, da alloggiare sull'opulento rivestimento di cuoio. Su strada la Lusso offre prestazioni sicuramente superiori a quelle della precedente 250 GT seconda serie del 1958, ma non così "assatanate" come le altre berlinette SWB.

Insomma, questo modello è il preludio della 275 GTB che arriverà nel 1964 e, più ancora, della mitica 365 GTB/4 Daytona di quattro anni dopo. Una granturismo che racchiude in sé una rara sintesi delle Ferrari più vere: stile, prestazioni ed esclusività. **R**





↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
 Alésaggio 73 mm - Corsa 58,8 mm
 Cilindrata 2953 cm³
 Rapporto di compressione 9,2:1
 Potenza 240 CV a 7000 giri/minuto
 3 carburatori doppio corpo
 Weber 36 DCS
 Accensione a doppio spinterogeno
 Lubrificazione a carter umido
 Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 4 marce
 Pneumatici 185x15.

Corpo vettura Coupé 2 posti
 Telaio tubolare in acciaio
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici coassiali
 Sospensioni posteriori a ponte rigido, doppi puntoni, balestre longitudinali, ammortizzatori idraulici telescopici coassiali
 Freni idraulici a disco sulle 4 ruote
 Sterzo a vite senza fine e settore
 Serbatoio carburante 114 litri.

Dimensioni e peso Passo 2400 mm
 Carreggiata ant. 1395 mm, post. 1387 mm
 Lunghezza 4370 mm - Larghezza 1670 mm
 Altezza 1345 mm
 Peso a vuoto 1020 kg.

Prestazioni Velocità 240 km/h.

Livrea raffinata

Pur se non verniciata nel colore "ufficiale" delle Ferrari, la 250 GT Lusso attira gli sguardi per la sua linea senza tempo, che offre parecchie reminiscenze dei contemporanei modelli da corsa. L'interno è un vero salotto esclusivo.





SENSUALE E ARRABBIATA

Sotto una carrozzeria seducente c'è una meccanica raffinata, con soluzioni sperimentate nelle corse, come lo schema transaxle e le sospensioni posteriori a ruote indipendenti. È la prima con i cerchi in lega



Al Salone di Parigi del 1964 la Casa di Maranello presenta la sostituta della 250 GTL. Lo stile di Pininfarina riprende le linee della 250 GTO, ed è quindi molto più aggressivo rispetto a quello della Lusso. Curve sensuali, frontale lungo e affusolato, coda tronca. I fari anteriori incassati sono protetti da carenature di plexiglas. La costruzione dei 454 esemplari prodotti fino al 1966 è affidata allo stabilimento modenese di Scaglietti.

Due sono le serie realizzate: la cosiddetta "muso corto" (239 unità) e la successiva "muso lungo" (215 unità), che appare per la prima volta sempre all'esposizione parigina, ma del 1965. La seconda serie è modificata soprattutto nel frontale, che ha un cofano appiattito che rinuncia alla gobba tipica delle "muso corto". Cresce la dimensione del lunotto e le cerniere del bagagliaio diventano esterne, per migliorare la capacità del baule.

La 275 GTB monta un V12 maggiorato del 10%: 3,3 litri di cilindrata da 280 CV. L'adozione del carter secco permette di abbassare il motore e quindi il baricentro, e consente anche di disegnare una linea più schiacciata a terra. Il passo è di soli 2,4 metri. Il telaio,

pur derivato da quelli precedenti, è modificato al posteriore con l'adozione di tubi rastremati, per alloggiare la nuova sospensione posteriore e il cambio transaxle. La carrozzeria è in acciaio, con cofani e portiere in alluminio.

Per la prima volta, una Ferrari stradale adotta i cerchi in lega al posto dei classici a raggi Borrani. Due sono gli stili: sui primi esemplari il disegno è a stella, su quelli successivi (le "muso lungo") sono presenti dieci fori. Per accontentare la clientela più tradizionalista, sono comunque disponibili a richiesta i classici cerchi a raggi.

SPECIALI PER CORRERE

Una piccola serie di 25 esemplari (10 prima serie, 3 berline con carrozzeria speciale e 12 seconda serie) è destinata ai clienti sportivi: vengono denominati 275 GTB/C (cioè "Competizione"). Le tre berline speciali corrono per la squadra ufficiale. Le "Competizione" hanno la carrozzeria tutta in alluminio, l'alimentazione a sei carburatori Weber 40 DCN3 al posto dei tre Weber doppio corpo 40 DCZ6 o DFI. Il motore è oggetto di una messa a punto e una bilanciatura particolare, cosicché la potenza cresce a oltre 300 CV. Il serbatoio della benzina è maggiorato e il bocchettone di rifornimento è esterno. **R**





Che muso lungo

Una 275 GTB seconda serie: si riconosce per il cofano piatto e per le ruote in lega con disegno a 10 fori. Pagina a fianco, la plancia e il motore monoalbero alimentato da sei carburatori Weber doppio corpo da 40, un allestimento a richiesta.

↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
 Alesaggio 77 mm - Corsa 58,8 mm
 Cilindrata 3285 cm³
 Rapporto di compressione 9,2:1
 Potenza 280 CV a 7600 giri/minuto
 3 carburatori doppio corpo Weber 40 DCZ/6 (a richiesta 6 carburatori)
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Differenziale e cambio in blocco al retrotreno (schema transaxle)
 Pneumatici 195x14.

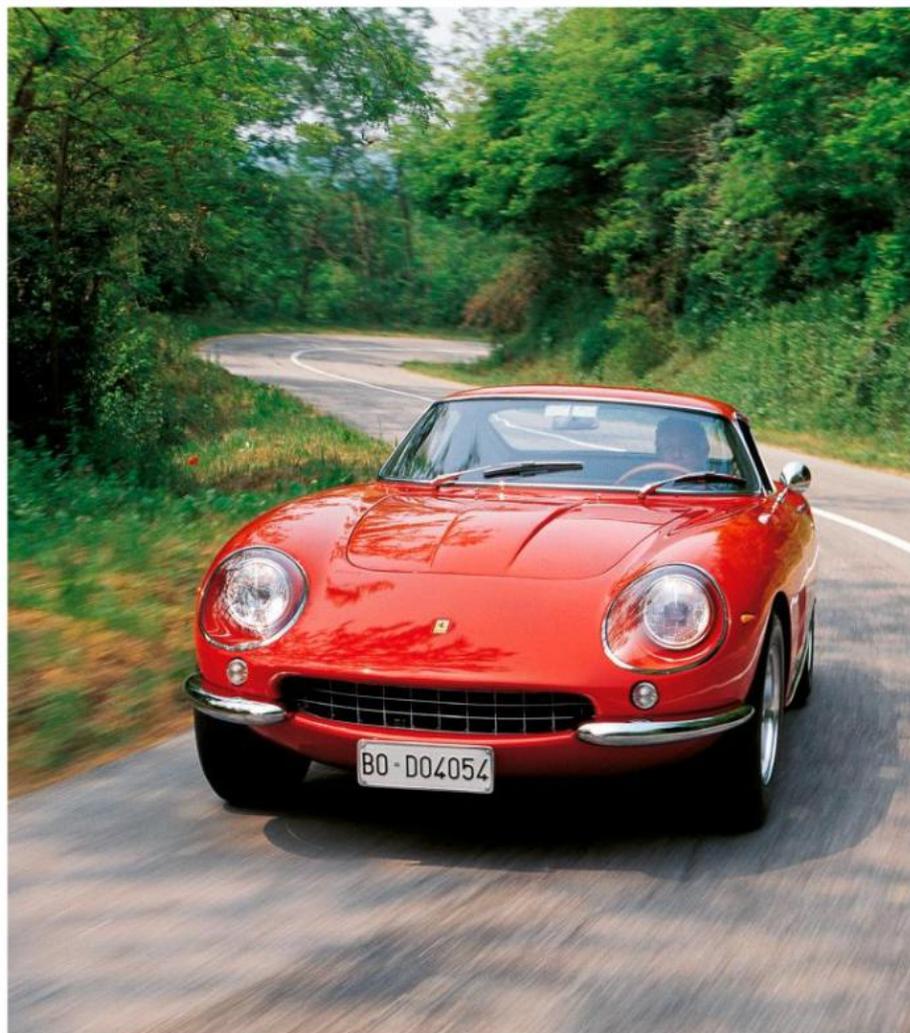
Corpo vettura Coupé 2 posti
 Telaio tubolare in acciaio
 Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici, barre stabilizzatrici
 Freni idraulici a disco
 Serbatoio carburante 94 litri.

Dimensioni e peso Passo 2400 mm
 Carreggiata ant. 1377 mm, post. 1393 mm
 Lunghezza 4350 mm - Larghezza 1725 mm
 Altezza 1245 mm - Peso a vuoto 1100 kg.

Prestazioni Velocità 258 km/h.

↓ 275 GTB/4

Al Salone di Parigi del 1966 la 275 GTB cambia ancora: è la prima Ferrari di serie con il V12 dotato di doppio albero a camme per bancata. La novità è sottolineata dalla sigla del modello: 275 GTB/4 dove la cifra indica appunto i quattro alberi a camme. Il nuovo motore è strettamente imparentato con quello adottato dalla Sport-Prototipo 275 P2, ovviamente un po' "addomesticato". La potenza massima raggiunge ufficialmente i 300 CV grazie anche all'alimentazione a sei carburatori da 40 di serie. La 275 GTB/4 rimane in produzione solamente per un anno e mezzo, per complessivi 350 esemplari costruiti. La linea è pressoché identica a quella delle precedenti 275 GTB seconda serie ("muso lungo"), tranne che nel cofano del motore, leggermente rigonfiato al centro per ospitare il propulsore a 4 alberi a camme. La sagoma rialzata, però, non è così evidente come quella delle prime 275 GTB "monoalbero". Anche per le 275 GTB/4 il cerchio di serie è in lega leggera (del tipo a 10 fori come per le 275 GTB seconda serie), mentre a richiesta rimangono le ruote Borrani a raggi. Sono disponibili sia la guida a sinistra sia quella a destra. Le versioni destinate al mercato Usa sono contraddistinte dai fanali circolari posteriori completamente rossi (quelli europei hanno la metà superiore arancione), con un catadiottro rettangolare al centro. La "/4" raggiunge prestazioni superiori di 10 km/h: la punta massima sfiora i 270 km/h anziché i 260.





RITORNA SCOPERTA

Dopo due anni di assenza, una spider di serie rientra nel listino della Casa di Maranello. Deriva dalla berlinetta 275, ma la potenza del V12 è ridotta di 20 cavalli

Presentata in contemporanea alla berlinetta 275 GTB al Salone di Parigi del 1964, la 275 GTS è una scoperta a due posti con un'impostazione tecnica molto simile a quella della berlinetta (motore V12 monoalbero di 3,3 litri, sospensioni posteriori indipendenti, cambio al retrotreno), ma caratterizzata da uno stile ben distinto. Pi-

ninfarina ne concepisce le forme (sono evidenti alcuni stilemi della 250 GT Spider California) e si incarica della produzione, a differenza della 275 GTB, realizzata da Scaglietti. Le scocche vengono prodotte a Torino e allestite di tutte le rifiniture, poi sono inviate a Maranello per l'assemblaggio della meccanica.

Il motore è un'edizione calmierata del monoalbero a carter secco: 20 CV in meno significano un totale di 260, comunque

abbastanza per non permettere critiche da parte dei guidatori più "facinorosi". Semplicemente in Ferrari ritengono (giustamente) che una spider debba privilegiare la coppia massima e quindi un'erogazione più progressiva, piuttosto che un picco di potenza esagerato. Il telaio è lo stesso della 275 GTB, quindi realizzato sul passo corto di 2400 mm. Nell'abitacolo, il sedile del passeggero è appena più largo di quello dedicato al guidatore: in caso di emergenza può



La regina delle spider

La 275 GTS si impone sul mercato della metà degli anni Sessanta come la più sportiva delle spider di lusso. Eleganti le finiture, particolarmente curate da Pininfarina: pelle Connolly ed ebanisterie di alto livello. Il paraurti anteriore è a lama unica, diversamente dalle successive 330 GTS e 365 GTS (a destra). Il motore, con 3 carburatori doppio corpo, eroga 260 CV.



ospitare due persone affiancate. Questa originale soluzione, però, rimane in produzione soltanto sui primissimi esemplari.

Nel 1965, quando anche la contemporanea 330 GT 2+2 viene sottoposta a un lifting, la 275 GTS riceve nuovi sfoghi laterali sui parafranghi anteriori. Le ruote sono a raggi Borrani, a sottolineare la vocazione più turistica della GTS rispetto alla GTB. Le 275 GTS costruite sono 199, di cui 19 con guida a destra.

R



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
 Alésaggio 77 mm - Corsa 58,8 mm
 Cilindrata 3285 cm³
 Rapporto di compressione 9,2:1
 Potenza 260 CV a 7000 giri/minuto
 3 carburatori doppio c. Weber 40 DCZ/6
 Accensione a doppio spinterogeno
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Differenziale e cambio in blocco al retrotreno (schema transaxle)
 Pneumatici 195x14.

Corpo vettura Spider 2 posti
 Telaio tubolare in acciaio
 Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici, barre stabilizzatrici
 Freni idraulici a disco
 Serbatoio carburante 90 litri.

Dimensioni e peso Passo 2400 mm
 Carreggiata ant. 1377 mm, post. 1393 mm
 Lunghezza 4350 mm - Larghezza 1675 mm
 Altezza 1250 mm - Peso a vuoto 1120 kg.

Prestazioni Velocità 242 km/h.

↓ 330 GTS-365 GTS

L'erede della 275 GTS è la 330 GTS. Pur simile (soprattutto nella coda, pressoché identica), in realtà è derivata dalla 330 GTC. La coupé GTC nasce nei primi mesi del 1966, la GTS debutta al Salone di Parigi, quindi un semestre dopo, e rimane in listino fino agli ultimi mesi del 1968 per complessivi 100 esemplari. Il motore è il 4 litri della 400 Superamerica, opportunamente aggiornato. In questa edizione torna a essere identificato con la cilindrata unitaria (circa 330 cm³). La potenza è di 300 CV, ben 40 in più rispetto al 3,3 della 275 GTS. A febbraio del 1969, entra in produzione la 365 GTS, che monta un'edizione ancora maggiorata del V12, portato a 4,4 litri (320 CV), ma sempre monoalbero. Rimane in listino per pochi mesi: solamente fino a ottobre, per complessivi 20 esemplari.





UN NETTO SUCCESSO

Supera per la prima volta il traguardo delle 1000 unità costruite, a sottolineare il gradimento delle 2+2 di Maranello. Due le serie, diverse nel frontale, ma identiche nelle prestazioni

Il tema delle Ferrari a quattro posti "quasi veri" ha dato alla Casa di Maranello grandi soddisfazioni commerciali nella prima metà degli anni Sessanta. La 250 GT 2+2, che negli ultimi esemplari è stata equipaggiata col motore 4 litri (330 America), a gennaio del 1964 cede il posto alla 330 GT 2+2. Come è ormai tradizione, la 330 GT è disegnata e costruita da Pininfarina, che aggiorna lo stile con linee più morbide ma classiche, con l'unico "estro" del frontale a 4 fari di diametro differente. Il passo cresce di 5 cm rispetto a quello della 250 GTE, a tutto vantaggio dell'abitabilità posteriore. La coda più tonda e prominente permette di ottenere un bagagliaio più capiente.

Questo modello ottiene un successo strabi-

liante: in un anno e mezzo ne vengono costruiti 625 esemplari. Ferrari però non riposa sugli allori. La metà degli anni Sessanta è caratterizzata da un fervore progettuale senza precedenti: è un periodo particolarmente felice anche sul versante delle corse: la Casa di Maranello domina le categorie Sport e GT e torna alla vittoria in Formula 1 nel 1964. Questo si traduce in ottimi risultati economici che consentono lo sviluppo serrato dei modelli di serie.

CAMBIA VOLTO

Anche la 330 GT 2+2, dunque, dopo solo un anno e mezzo viene sottoposta a significativi aggiornamenti. In particolare si interviene sulla parte frontale, che vede la sostituzione dei doppi proiettori con un gruppo singolo, come la 275 GTS. Le ruote a raggi diventano optional e al loro posto si adottano i più moderni cer-

chi in lega. I paraurti presentano un profilo di protezione in gomma, negli interni la pedaliera, in precedenza infulcrata al pianale, diventa di tipo sospeso, viene aggiunta una console centrale, gli interruttori cambiano e ci sono nuove bocchette di ventilazione. Dal punto di vista meccanico, il cambio a quattro marce viene sostituito da un'unità a cinque rapporti (già presente sulle ultime "prima serie").

Il motore è il 4 litri da 300 CV, che permette di sfiorare una punta massima di 250 km/h. Comoda, veloce e brillante, la 330 GT 2+2 è un modello di successo, che viene acquistato anche da chi pensa più all'immagine che alle prestazioni. Non che sia più facile da guidare rispetto alle precedenti Ferrari GT, ma almeno è più confortevole: già dopo pochi mesi dal lancio viene infatti reso disponibile a richiesta il servosterzo. **R**



Numeri mai visti

La 330 GT 2+2 è, fino a quel momento, la Ferrari di maggiore successo commerciale: ne vengono realizzate 625 unità della prima serie e 474 della seconda. Questo modello continua la tradizione delle 4 posti "quasi veri" iniziata con la 250 GT 2+2.

↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
Alesaggio 77 mm - Corsa 71 mm
Cilindrata 3967 cm³
Rapporto di compressione 8,8:1
Potenza 300 CV a 6600 giri/minuto
3 carburatori doppio c. Weber 40 DCZ/6
Accensione a doppio spinterogeno
Lubrificazione a carter umido
Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 4 marce
(dal 1965 a 5 marce)
Pneumatici 205x15.

Corpo vettura Coupé 2+2 posti
Telaio tubolare in acciaio
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti,
quadrilateri trasversali, molle elicoidali,
barra stabilizzatrice
Sosp. post. a ponte rigido, doppi puntoni
laterali, balestre longitud., molle elicoidali
Ammortizzatori telescopici
Freni idraulici a disco
Serbatoio carburante 90 litri.

**Dimensioni
e peso** Passo 2650 mm
Carreggiata ant. 1397 mm, post. 1389 mm
Lunghezza 4840 mm - Larghezza 1715 mm
Altezza 1360 mm - Peso a vuoto 1380 kg.

Prestazioni Velocità 245 km/h.





330 GTC 1966

IN MEDIO STAT VIRTUS

Occupa la giusta via di mezzo tra la super sportiva 275 GTB e la più confortevole 330 GT 2+2. Con una linea che ricorda lo stile della 500 Superfast. È prodotta in 598 esemplari fino al 1968





Debutta al Salone di Ginevra del 1966, quindi alla vigilia della primavera: la 330 GTC colpisce per la linea sinuosa ed elegante, frutto degli stilisti di Pininfarina, che raccolgono il meglio della produzione più recente del Cavallino Rampante. Il frontale ricorda da vicino la supercar a produzione limitata 500 Superfast (e quello della coeva 365 California che, come "speciale" a tiratura ridotta, ne è in un certo senso l'erede spirituale), con una snella griglia ovoidale; l'abitacolo risulta luminoso grazie ai montanti molto sottili e alle ampie superfici vetrate. La coda riprende quella della 275 GTS. Sul cofano posteriore, la sigla 330 specifica il nome del modello (un fatto raro nella produzione di Maranello all'epoca, spesso riservato agli esemplari unici da salone) e identifica quindi la cilindrata unitaria (per complessivi 4 litri di cubatura del V12). La 330 GTC è molto compatta (la lunghezza è inferiore ai 4 metri e mezzo) grazie al passo corto (2,4 metri). Se il motore è praticamente identico a quello della 330 GT 2+2, il resto della meccanica è derivato dalla 275 GTB: quindi con il cambio a cinque marce in blocco col differenziale.



Il motore a carter umido sviluppa 300 CV ed è dotato di una batteria di carburatori Weber da 40 (DCZ/6 oppure DFI/2). Nel corso della produzione, si introduce il doppio radiatore dell'olio. La 330 GTC rappresenta una rara sintesi di bellezza e sportività: sicuramente un'auto stradale, ma con prestazioni molto elevate, raggiungibili con estrema scioltezza. Nell'abitacolo, un trion-

fo di pelle, legni pregiati e dettagli cromati, come se a Maranello si fossero decisi finalmente a contrastare le supercar britanniche come le Aston Martin.

Il progetto 330 GTC è destinato ad avere una vita commerciale relativamente breve, ma rinasce a fine 1968 sotto forma di 365 GTC che come novità presenta praticamente soltanto il nuovo motore di 4,4 litri con 20 CV in più. **R**





↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
 Alesaggio 77 mm - Corsa 71 mm
 Cilindrata 3967 cm³
 Rapporto di compressione 8,8:1
 Potenza 300 CV a 6600 giri/minuto
 3 carburatori doppio corpo
 Weber 40 DCZ/6 o 40 DFI/2
 Accensione a doppio spinterogeno
 Lubrificazione a carter umido
 Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Pneumatici 205x15.

Corpo vettura Coupé 2 posti
 Telaio tubolare in acciaio
 Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici, barre stabilizzatrici
 Freni idraulici a disco
 Sterzo a vite senza fine e settore
 Serbatoio carburante 90 litri.

Dimensioni e peso Passo 2400 mm
 Carreggiata ant. 1401 mm, post. 1417 mm
 Lunghezza 4470 mm - Larghezza 1665 mm
 Altezza 1300 mm - Peso a vuoto 1300 kg.

Prestazioni Velocità 245 km/h.



↓ 365 GTC

Dopo due anni abbondanti di produzione, la 330 GTC è sostituita dalla 365 GTC, soprattutto per l'esigenza di uniformare la produzione dei motori. Adotta infatti il nuovo blocco di 4,4 litri nell'edizione da 320 CV. A livello di stile, poche le modifiche rispetto alla 330, che a distanza di meno di tre anni rimane ancora attualissima. Le prese d'aria nei parafanghi anteriori scompaiono e vengono posizionate sul cofano motore. Eliminata la targhetta 330 sul cofano posteriore. All'interno, l'unica variazione degna di nota consiste nelle due bocchette di climatizzazione rotonde al centro del cruscotto. Il motore più grosso, identico a quello della 365 GT 2+2 che al momento del debutto della 365 GTC è già in produzione, è caratterizzato da una coppia più corposa e disponibile a un regime inferiore: insomma è più "trattabile". Con la 365 GTC (e la contemporanea 365 GTS) il V12 è per l'ultima volta con un solo albero a camme per bancata. Il suo ciclo vitale termina nel 1970 e scompare soltanto perché questa edizione del V12 non riesce a superare i nuovi limiti antinquinamento americani. Ne vengono prodotte 168 unità. richiestissima all'epoca, è ancora oggi una delle Ferrari più apprezzate degli anni Sessanta, tant'è che le sue quotazioni sono in costante ascesa.



Volante Nardi

Con la 330 GTC la Ferrari compie un deciso salto di qualità nell'utilizzo di finiture eleganti e lussuose. Al legno che guarnisce il cruscotto si abbina un volante prodotto dalla Nardi. L'esemplare qui raffigurato è del 1967.





LUSSO E VELOCITÀ

Una maestosa granturismo con quattro posti veri: ormai definirla una 2+2 è riduttivo, anche se conserva questa denominazione nella sigla. V12 di 4,4 litri da 320 CV; sfiora i 245 km/h

Sembra la versione chiusa della mirabolante 365 Spider California questa 365 GT che viene presentata a Parigi negli ultimi mesi del 1967. Pur legandosi alla tradizione delle 250 e 330 GT 2+2, è ancora più elegante e imponente. Questo modello è in effetti l'erede della 500 Superfast, anche se viene prodotta in grande serie (per gli standard Ferrari, ovviamente...). 803 sono infatti gli esemplari costruiti fino al 1971 di cui, udite udite, ben sei con il... cambio automatico! Il frontale è simile a quello della coeva Ca-

lifornia, ma i paraurti angolari sono irrobustiti e dotati di luci di posizione e indicatori di direzione. La linea della fiancata è allungata e inclinata, con il lunotto che scende fino a integrarsi nel cofano posteriore. Gli sbalzi anteriore e posteriore sono allungati complessivamente rispetto a quelli della 330 GT 2+2 di 13 centimetri. Il passo, invece, rimane quello di 2,65 metri, anche se l'auto appare quasi smisurata.

Per migliorare il confort e incrementare la tenuta di strada a massimo carico, viene adottato un sistema di sospensioni autolivellanti. Di serie, il servosterzo. Chi immagina che questa sia una Ferrari "addomesticata", si sbaglia di grosso: grazie al V12 di 4,4

litri con 320 CV (l'alesaggio varia per la prima volta, mentre la corsa è la medesima del motore "330") le prestazioni sono di rilievo assoluto. La punta massima sfiora i 250 all'ora e l'accelerazione da fermo è in grado di tenere (quasi) testa alle berlinette GT a 2 posti.

La 365 GT 2+2 aggiunge un altro optional, che è di serie sul mercato americano, ma molto richiesto anche in Europa: l'impianto di condizionamento dell'aria. Il primo esperimento per l'adozione del cambio automatico si risolve in soli sei esemplari: in effetti il gruppo motopropulsore non si sposa alla perfezione, ma Ferrari avrà il tempo per rifarsi ampiamente negli anni seguenti... **R**



Assetto costante
 Con le sospensioni autolivellanti posteriori, la 365 GT 2+2 sopporta agevolmente il carico di quattro persone a bordo. Pur con un passo inalterato, l'abitabilità posteriore cresce di qualche centimetro.



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
 Alesaggio 81 mm - Corsa 71 mm
 Cilindrata 4390 cm³
 Rapporto di compressione 8,8:1
 Potenza 320 CV a 6600 giri/minuto
 3 carburatori doppio corpo Weber 40 DFI/5
 Accensione a doppio spinterogeno
 Lubrificazione a carter umido
 Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Pneumatici 205x15.

Corpo vettura Coupé 2+2 posti - Telaio tubolare in acciaio
 Sosp. ant. a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici, barra stabilizzatrice
 Sosp. post. a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali coassiali con gli ammortizzatori telescopici, dispositivo autolivellante oleopneumatico, barra stabilizz. Freni idraulici a disco
 Sterzo a circolazione di sfere, servoassistenza
 Serbatoio carburante 100 litri.

Dimensioni e peso Passo 2650 mm
 Carreggiata ant. 1438 mm, post. 1468 mm
 Lunghezza 4974 mm - Larghezza 1786 mm
 Altezza 1345 mm - Peso a vuoto 1480 kg.

Prestazioni Velocità 245 km/h.





LA SVOLTA DI MARANELLO

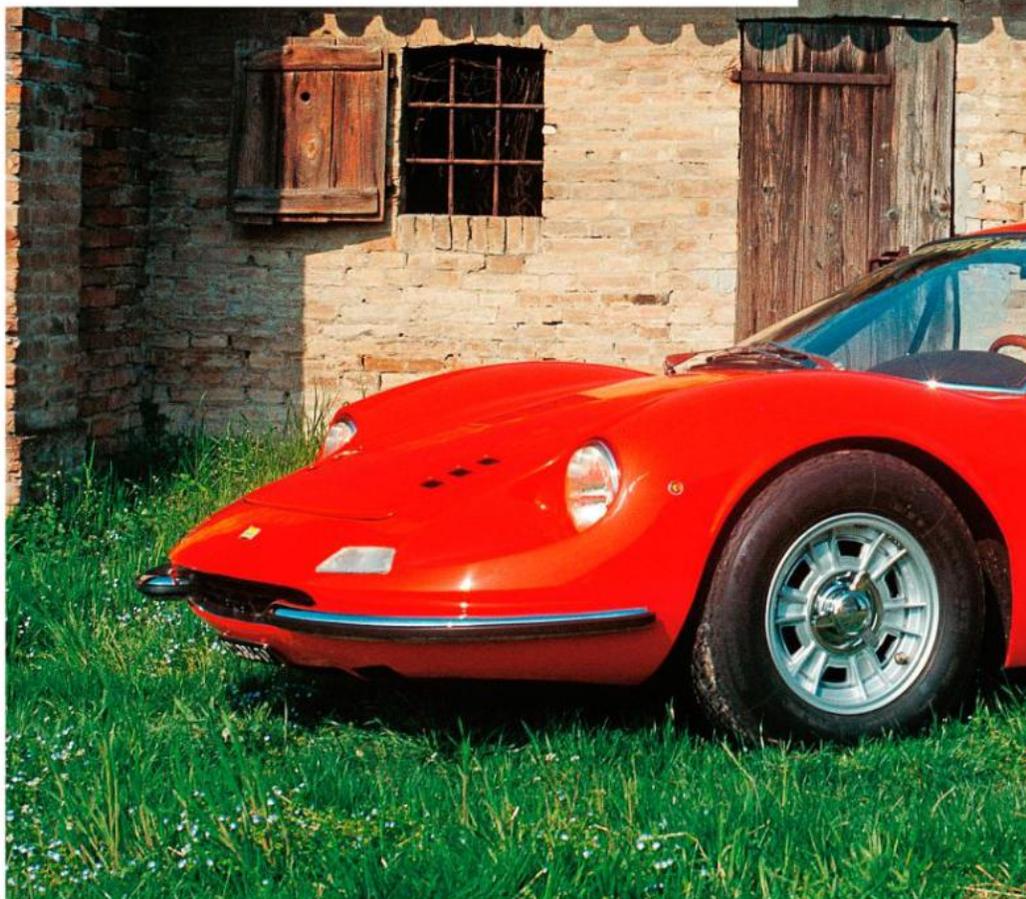
Il Cavallino non compare, ma il codice genetico è indubbiamente Ferrari. Qui si sperimenta lo schema a motore centrale, soluzione poi definitivamente sposata dal costruttore

La Dino 206 GT è un'auto rivoluzionaria per la Casa di Maranello: innanzitutto permette di testare lo schema a motore centrale-posteriore su un'auto di serie, in secondo luogo consente di creare una "seconda linea" costruttiva per aumentare la produzione. La scelta del nome Dino non è casuale: Alfredo (Dino) Ferrari era il figlio di Enzo, scomparso per malattia a soli 24 anni nel 1956, quando già collaborava in fabbrica. Tra i progetti che aveva seguito, il motore V6 da corsa, che si sarebbe dimostrato un'arma vincente. Questo V6 alla metà degli anni Sessanta si rivela adatto all'impiego sulle vetture di Formula 2 (e su alcune Sport), ma necessita di una produzione di serie di almeno 500 esemplari per ottenere l'omologazione. Nasce così un accordo con Fiat: il primo passo per l'avvicinamento della Ferrari alla galassia degli Agnelli.

IN RICORDO DEL FIGLIO

Con il nome Dino, nasce una gamma di sportive: la berlinetta della Ferrari e una coppia di Fiat: la Coupé (di Bertone) e la Spider (di Pininfarina). Queste ultime due, però, con il medesimo motore, ma posto davanti. La Dino 206 GT di serie deriva da un prototipo di Pininfarina esposto a Parigi nel 1965: quando entra in produzione la piccola Ferrari ne ricorda da vicino le forme sinuose. Le prestazioni non sono poi così distanti dalle prestigiose sorelle V12: il V6 a 65° di soli due litri sviluppa una potenza di 180 CV. In realtà la 206 rimane in produzione soltanto per pochi mesi a cavallo tra il 1968 e il 1969. Ne vengono costruiti 152 esemplari (due sono con la guida a destra), perché sta per entrare in produzione la 246 GT, con motore portato a 2,4 litri e 15 CV in più: questa è la prima vera Dino di "grande" serie (2487 unità).

La Dino 206 è la prima Ferrari da strada che utilizza un tipo diverso di numerazione: le prime due cifre indicano la cilindrata (2 litri, poi 2,4 nella 246), l'ultima il numero dei cilindri. Questa berlinetta è costruita su un passo di soli 2280 mm, il che la rende agilissima. Il legame con le corse, da cui deriva per molti aspetti questa vettura, è sottolineato dal fatto che la numerazione dei telai utilizza le cifre pari. **R**





↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore-centrale, trasversale - V6 di 65°
 Aliesaggio 86 mm - Corsa 57 mm
 Cilindrata 1986 cm³
 Rapporto di compressione 9,0:1
 Potenza 180 CV a 8000 giri/minuto
 Quattro alberi a camme in testa
 3 carburatori Weber 40 DCN/F1
 Lubrificazione a carter umido
 Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Pneumatici 185VR 14.

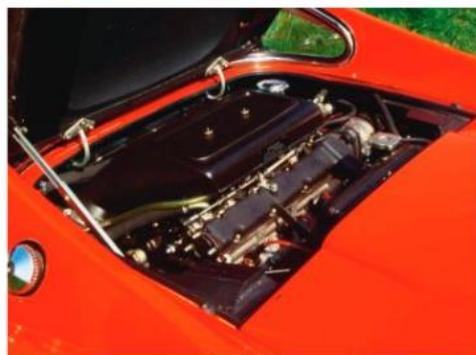
Corpo vettura Coupé 2 posti
 Telaio tubolare in acciaio
 Sospensioni ant. e post. a ruote indipendenti,
 quadrilateri trasversali, molle elicoidali,
 ammortizzatori telescopici, barre
 stabilizzatrici
 Freni idraulici a disco
 Sterzo a pignone e cremagliera
 Serbatoio carburante 65 litri.

Dimensioni e peso Passo 2280 mm
 Carreggiata ant. 1425 mm, post. 1400 mm
 Lunghezza 4170 mm - Larghezza 1700 mm
 Altezza 1115 mm - Peso a vuoto 900 kg.

Prestazioni Velocità 235 km/h.

↓ DINO 246 GT-246 GTS

Nel 1969 la 206 è sostituita dalla 246 GT, che ha il motore di maggior cubatura (2,4 litri per 195 CV) e col monoblocco in ghisa anziché in alluminio. La linea è pressoché identica, ma il passo è maggiorato a 2340 mm. Piccole modifiche danno origine a tre serie diverse di 246 GT: "L", "M" ed "E". La produzione complessiva, fino al 1974, è di 2487 esemplari, di cui 488 con guida a destra. Nel 1972 arriva la GTS, una spider tipo "Targa" con montanti posteriori rivisti rispetto a quelli della versione chiusa. La GTS ha un successo notevole soprattutto negli Stati Uniti. Ne vengono assemblate 1274 unità, di cui 235 con guida "all'inglese". La Dino viene accolta sul mercato con grande favore. Il motore centrale permette a Ferrari di sperimentare uno schema che verrà ripreso sulla poderosa BB.



Un marchio a parte

La Dino è pubblicizzata come una marca separata, anche se distribuita dalla rete di vendita Ferrari e, sulle brochure pubblicitarie, viene definita "piccola, brillante, sicura... quasi una Ferrari". Il Cavallino Rampante non compare in alcun dettaglio, ma il DNA della Ferrari è evidente.



LA RIVINCITA IN AMERICA

Il nickname, non ufficiale, è per la celebre vittoria alla 24 ore Usa. È l'ultima berlinetta 2 posti con i "buoi davanti al carro" fino alla 550 Maranello. Vera pietra miliare

Il 1967 è l'anno del famoso arrivo in parata delle tre Ferrari 330 P3/P4 alla 24 Ore di Daytona: una rivincita spettacolare per la Ferrari, che l'anno precedente le aveva prese di santa ragione da Ford sia a Le Mans sia sul circuito americano. L'evento desta sensazione, così come la nuova GT stradale che la Casa di Maranello presenta al Salone di Parigi dell'anno seguente. Naturale che la stampa affibbi alla 365 GTB/4 il soprannome di Daytona. Una denominazione mai ufficialmente riconosciuta, ma da tutti utilizzata.

Impresa ardua per Pininfarina realizzare una linea ancora più aggressiva di quella della 275 GTB/4, che la Daytona si appresta a sostituire, ma il prestigioso atelier firma un altro capolavoro: la 365 GTB/4 ha un muso affilato che ricorda uno squalo, dominato dalla coppia di fari tondi coperti da un pannello in plexiglas che segue tutta la linea del frontale e termina sui fianchi inglobando gli indicatori di direzione. Nel 1971 il frontale è modificato con l'adozione dei fari retrattili, perché la legislazione americana non permette più l'uso di proiettori con carenatura di plexiglas.

Il mercato Usa è fondamentale per la Ferrari, tant'è che la 365 GTB/4 viene costruita in una versione specifica per questo mercato, con numerosissime modifiche distintive. Dopo la Daytona Ferrari non potrà più permettersi (per un decennio) di vendere ufficialmente una V12 negli Usa, fino alla Testarossa del 1984.

PRESTAZIONI AL VERTICE

La 365 GTB/4 utilizza il telaio "corto" con passo di 2400 mm. Il motore deriva dal V12 della 275 GTB/4 con cilindrata maggiorata a 4,4 litri (il 25% in più) e ha la lubrificazione sempre a carter secco; l'alimentazione è affidata a sei carburatori doppio corpo Weber da 40 DCN 20 o DCN 21 (con il suffisso "A" per le versioni Usa). Doppia bobina e due distributori d'accensione (elettronica per gli esemplari destinati all'America). La potenza dichiarata è di 352 CV. Carrozzeria in acciaio con porte in alluminio. Le prestazioni sono "spaventose": velocità massima di 280 km/h e accelerazione 0-100 km/h 





↓ 365 GTS/4 DAYTONA SPIDER

Al Salone di Francoforte del 1969 la Ferrari fa debuttare la versione scoperta della Daytona. Dalla linea di cintura in giù, è la copia esatta della berlinetta. L'eliminazione del padiglione porta a modificare il profilo del cofano dei bagagli. Questa versione è pensata soprattutto per il mercato americano, dove infatti raggiunge un successo immediato: pur con un prezzo di vendita superiore del 20% rispetto alla versione chiusa, la Ferrari arriva a produrne il 10% sul totale delle 365 GTB/4. Le cifre ufficiali parlano di 122 esemplari (sette con guida a destra), ma in circolazione sono assai di più. A partire dagli anni Ottanta infatti, quando le quotazioni delle GTS/4 salgono a dismisura, molti proprietari si affrettano a "tagliare il tetto" alla propria coupé. Se il carrozziere è bravo, il lavoro non è difficile. Ma nei registri della Casa di Maranello i numeri di telaio delle Spider originali sono facilmente rilevabili. Le prestazioni della Daytona scoperta sono praticamente identiche a quelle della coupé, anche se la struttura evidenzia qualche flessione in più.



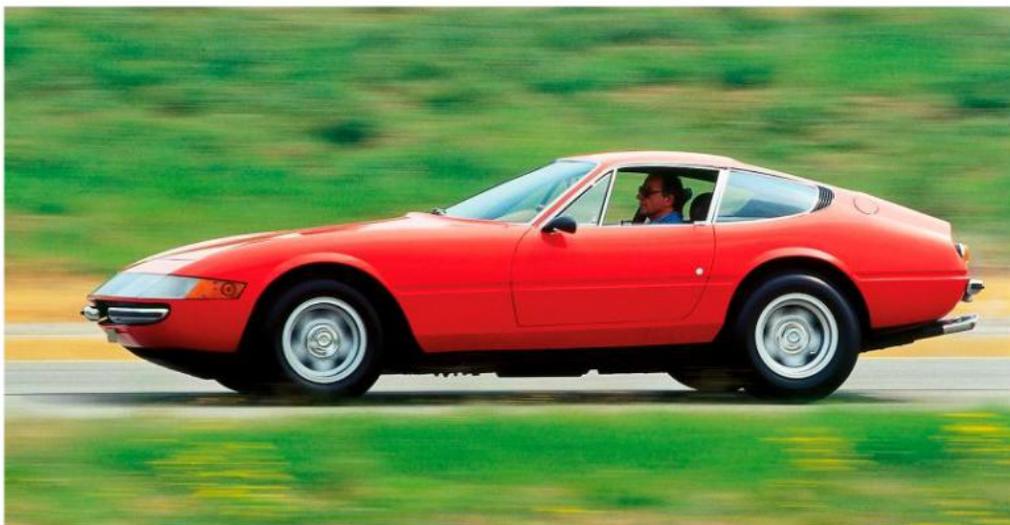
Purosangue meraviglioso

La 365 GTB/4 rappresenta il massimo vertice prestazionale raggiunto dalle granturismo a motore anteriore degli anni Sessanta a livello mondiale. Ma, oltre che per le prestazioni, è anche una delle più belle granturismo di sempre.



→ in 5,5 secondi effettivi. La Daytona si scontra sul mercato con la Lamborghini Miura, che ha il motore posteriore-centrale: appare più convenzionale rispetto alla supercar di Sant'Agata, ma su strada riesce a starle davanti anche quando il guidatore non è un mago del volante. Viene considerata ancora oggi la massima espressione delle granturismo Ferrari V12 con motore anteriore. Una soluzione che la Casa abbandona quasi suo malgrado per lasciare il posto alla BB e poi alla sua derivata (in termini di meccanica) Testarossa. Soltanto nel 1996, con la 550 Maranello, tale schema costruttivo tornerà in auge.

La produzione della 365 GTB/4 termina nel 1974 dopo 1284 esemplari (di cui 7 con carrozzeria in alluminio destinati all'utilizzo in gara e 158 con guida a destra). **R**



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
Alésaggio 81 mm - Corsa 71 mm
Cilindrata 4390 cm³
Rapporto di compressione 8,8:1
Potenza 352 CV a 7500 giri/minuto
6 carburatori doppio c. Weber 40 DCN 20/21
Accensione a doppio spinterogeno
Lubrificazione a carter secco
Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 5 marce
Pneumatici 215/70VR 15.

Corpo vettura Coupé 2 posti
Telaio tubolare in acciaio
Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici, barre stabilizzatrici
Freni idraulici a disco
Sterzo a vite e rullo conico
Serbatoio carburante 128 litri.

Dimensioni e peso Passo 2400 mm
Carreggiata ant. 1440 mm, post. 1453 mm
Lunghezza 4425 mm - Larghezza 1760 mm,
Altezza 1245 mm - Peso a vuoto 1200 kg.

Prestazioni Velocità 280 km/h.



MOTORE AL CENTRO E V8

Il simbolo degli anni Settanta, per il Cavallino Rampante, è la nuova generazione di berline a motore posteriore-centrale con frazionamento a 8 cilindri: le 308 GTB e GTS. Con un precedente atipico: la Dino 308 GT4, che adotta una carrozzeria disegnata da Bertone. Le 308 GTB e derivate costituiranno l'ossatura della produzione di Maranello fino al 1989, per un totale di oltre 20.000 esemplari. Ancora oggi sono considerate le Ferrari per antonomasia. Ma gli anni Settanta sono anche l'epoca della Berlinetta Boxer, la potentissima supercar, sempre col motore dietro, che monta un V12 con le bancate disposte a 180 gradi, quindi (impropriamente) definito boxer. È una berlinetta da 300 all'ora che, in apparenza, stona parecchio con l'austerità che sconvolge il mondo occidentale, ma che in realtà contribuisce a rendere sempre più inossidabile il mito di Maranello. Ferrari è arrivato in leggero ritardo al motore dietro, rispetto ad alcuni concorrenti,

ma riesce a recuperare il "gap" in maniera brillante, proprio mentre gli avversari risentono della crisi del mercato. Nello stesso periodo debutta la 365 GT4 2+2, il cui stile di Pininfarina è talmente sublime da durare fino alla fine degli anni Ottanta attraverso pochi affinamenti, soprattutto di natura tecnica. I Settanta sono anni difficili: terrorismo, tensioni sociali, inflazione, ma la Ferrari è la marca sportiva che riesce a cavarsela meglio, grazie all'immagine che le deriva dalle corse in Formula 1 (dove vince a mani basse, dopo un lungo periodo di astinenza) e alla capacità di affrontare con il prodotto adeguato qualsiasi mercato internazionale. I cassetti dei progettisti si riempiono di soluzioni innovative che vedranno luce nel decennio seguente, quando torneranno tempi migliori. Nel frattempo, lo sforzo della compagine di Maranello è concentrato sulla continua escalation delle prestazioni e sull'affinamento della qualità costruttiva: le Ferrari iniziano a essere supercar utilizzabili tutti i giorni.



365 GTC/4 - PAG. 62



365 GT4 BB - PAG. 64



365 GT4 2+2 - PAG. 66



DINO 308 GT4 - PAG. 68



308 GTB-GTS - PAG. 70



ANNI 70

**IL MEGLIO
DEL CAVALLINO
LE GT**



UNA STORIA A SÉ

La sagoma incurvata dà origine al soprannome "Gobbone". Prodotta per meno di due anni è un modello di passaggio, con tantissimi pregi. È stata da poco riscoperta

N

el 1970 esce di produzione la 365 GTC, l'anno seguente la 365 GT 2+2. Ferrari sostituisce entrambe con un unico modello: la 365 GTC/4.

È un'auto che fa veramente storia a sé: nasce su un passo inedito e intermedio, né corto né lungo: 2500 mm. Dal punto di vista stilistico ha una linea a cuneo che si distacca nettamente dal passato ma che ricorda, seppure molto vagamente, alcuni elementi della Daytona. Ha i fari a scomparsa e la classica griglia ovoidale sparisce per lasciare il posto a una sottile bocca rettangolare incorniciata da un paraurti rivestito in gomma che abbraccia tutto il frontale. Nell'abitacolo spiccano i rivestimenti dei sedili che, nella parte centrale, sono ricoperti in tessuto scozzese (in pelle totale a richiesta). Dietro alle due poltrone anteriori, un divanetto ridotto (ma ribaltabile, per dare spazio ai bagagli) permette l'ospitalità d'emergenza a due bambini oppure a due adulti con notevole spirito di sacrificio.

CARBURATORI ESTERNI

Nella meccanica, parecchie novità. Innanzitutto il motore: è un 4 alberi come sulla Daytona, ma ha la lubrificazione a carter umido e quindi, per abbassare la linea del cofano, i tecnici di Maranello modificano le teste per utilizzare i carburatori orizzontali all'esterno e non al centro della V. La potenza è di poco inferiore a quella della GTB/4: 340 CV, comunque 20 in più rispetto alla 365 GTC. A indicare la vocazione leggermente più turistica, l'adozione del servosterzo di serie e delle sospensioni autolivellanti. La 365 GTC/4 rimane in produzione dalla primavera del 1971 all'autunno dell'anno seguente, quando viene sostituita dalla 365 GT4 2+2, che ne riprende pari pari la parte meccanica, ma su un passo allungato. La "Gobbone" viene costruita in 503 esemplari, di cui 42 con guida a destra: non pochi per un periodo di produzione così breve. Senza dimenticare che il suo schema costruttivo rimarrà pressoché inalterato fino alla 412 della metà degli anni Ottanta. **R**





↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
 Alésaggio 81 mm - Corsa 71 mm
 Cilindrata 4390 cm³
 Rapporto di compressione 8,8:1
 Potenza 340 CV a 6200 giri/minuto
 6 carb. doppio c. Weber 38 DCOE 59/60
 Accensione a doppio spinterogeno
 Lubrificazione a carter umido
 Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Pneumatici 215/70VR 15.

Corpo vettura Coupé 2+2 posti - Telaio tubolare in acciaio
 Sospensioni ant. a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali coassiali con gli ammortizzatori telescopici
 Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali coassiali con gli ammortizzatori telescopici, dispositivo autolivellante oleopneumatico
 Barre stabilizzatrici - Freni idraulici a disco
 Sterzo a circolazione di sfere, servoassistenza
 Serbatoio carburante 100 litri.

Dimensioni e peso Passo 2500 mm
 Carreggiata ant. 1470 mm, post. 1470 mm
 Lunghezza 4550 mm - Larghezza 1780 mm
 Altezza 1270 mm - Peso a vuoto 1450 kg.

Prestazioni Velocità 260 km/h.

Moderna e innovativa

La 365 GT4 è una "finta" 2+2, che ha fatto da appripista alle V12 a 4 posti di quattro generazioni successive: la 365 GT4 2+2, la 400 a carburatori, la 400i e la 412. Da notare l'adozione dei carburatori orizzontali all'esterno della V.





BB IN ALTRO ABITO

Presentata al Salone di Torino, entra in produzione solo nel 1973: due anni per mettere a punto l'innovativo schema meccanico e valutare, con molta attenzione, le reazioni del pubblico

Berlinetta Boxer: ecco svelato l'acronimo di BB, destinato a cavalcare la fama di Brigitte Bardot che all'epoca spopolava. In due sole parole quello che oggi definiremmo il marketing della Ferrari, in quei giorni costituito da Enzo Ferrari in persona e da un paio di collaboratori fidati, esprime con magnifica sintesi quelle che sono le caratteristiche della nuova mirabolante supercar di Maranello: una berlina a due posti secchi, con motore a cilindri contrapposti. Quello che la sintesi non riesce a documentare è che il motore è in posizione posteriore-centrale, ed è un'anteprima assoluta per una Ferrari V12 stradale di serie.

La 365 GT4 BB è un'automobile straordinaria, che proietta (a razzo, è il caso di dirlo) il Cavallino Rampante nel futuro, sebbene con un lustro abbondante di ritardo rispetto alla Lamborghini Miura. A voler essere pignoli, il motore della BB non è esattamente un "boxer", ma un 12 cilindri con la V a 180 gradi, perché le bielle sono montate a coppie sullo stesso supporto, soluzione costruttiva tipica dei motori a V, mentre i boxer impiegano un supporto per ciascuna biella, come nei motori in linea.

STILE DERIVATO DALLA P6

Oltre al "bue dietro al carro", la BB ha altre innovazioni: per esempio nello stile, che è strettamente derivato da quello del prototipo di Pininfarina P6. Il muso, privo di motore, è abbassato, mentre la fiancata è divisa in due e alleggerita dalla finitura nera satinata (a prescindere dal colore scelto per la carrozzeria). La coda è tronca e, per accedere alla meccanica, si solleva tutta la parte posteriore, come sulle Sport di pari epoca. Il telaio è come sempre tubolare, realizzato sul passo di 2,5 metri ma, a differenza che in passato, i pannelli centrali fanno parte della struttura della cellula dell'abitacolo, quasi fossero una specie di scocca portante, collegata a due semi-telai davanti e dietro, a supporto dell'avantreno e del gruppo propulsore con le sospensioni posteriori. La BB raggiunge i 300 km/h grazie ai suoi 380 CV. Rimane in produzione fino al 1976 ed è allestita in 387 esemplari. Ma la sua storia continua per quasi altri dieci anni. **R**



Tutto triplo

La 365 GT4 BB si differenzia dalle 512 BB successive per le luci posteriori con tre elementi e per l'impianto di scarico a tre uscite per ciascun lato. All'esterno si nota l'esteso utilizzo del nero opaco antiriflesso: ogni dettaglio cromato è bandito.

↓ 512 BB - 512 BBi

Nel 1976 nasce la seconda serie della BB: il motore arriva a 5 litri di cilindrata, ma la potenza scende a 360 CV. Il 12 cilindri è un po' più trattabile e inquina meno. Piccole modifiche estetiche: nel frontale un piccolo spoiler contribuisce a schiacciare al suolo il muso in velocità; nella coda i gruppi ottici tripli cedono il posto a due coppie di lenti circolari più grandi; due prese d'aria Naca si aggiungono nei parafanghi posteriori. La produzione, fino al 1981, assomma a 929 esemplari. Nello stesso anno arriva la 512 BBi, che abbandona i quattro carburatori triplo corpo per adottare l'iniezione. La potenza scende a 340 CV. Esteticamente, la principale differenza consiste nell'abolizione della fascia satinata nera laterale, comunque disponibile a richiesta. 1007 le unità costruite fino al 1984.



↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore-centrale, longitudinale
12 cilindri contrapposti
Alésaggio 81 mm - Corsa 71 mm
Cilindrata 4390 cm³
Rapporto di compressione 8,8:1
Potenza 380 CV a 7500 giri/minuto
4 carburatori triplo corpo Weber 40 IF3C
Accensione elettronica
Lubrificazione a carter umido
Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 5 marce
Pneumatici 215/70VR 15.

Corpo vettura Coupé 2 posti
Telaio tubolare in acciaio
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali coassiali con gli ammortizzatori telescopici
Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, doppie molle elicoidali coassiali con gli ammortizzatori telescopici,
Barre stabilizzatrici
Freni idraulici a disco
Sterzo a pignone e cremagliera
Serbatoio carburante 120 litri.

Dimensioni e peso Passo 2500 mm
Carreggiata ant. 1500 mm, post. 1500 mm
Lunghezza 4360 mm - Larghezza 1800 mm
Altezza 1120 mm - Peso a vuoto 1160 kg.

Prestazioni Velocità 300 km/h





365 GT4 2+2 1972

UN CAVALLINO CLASSICO

Nata nel 1972, rimane in produzione fino al 1989, pur attraversando tre aggiornamenti stilistici e meccanici e mutando denominazione. Un record che non è mai stato eguagliato



La più classica delle Ferrarì, dotata di una linea fuori dal tempo, in grado di passare dai primi anni Settanta alla vigilia degli anni Novanta senza mai perdere un colpo: la 365 GT4 2+2 (con le sue derivate) per quasi un ventennio è rimasta a listino come unica V12 a quattro posti del Cavallino.

La storia di questo modello inizia al Salone di Parigi del 1972: Pininfarina svolge il tema delicatissimo di realizzare una Ferrari a 4 posti in maniera sublime. La 365 GT4 nasce sul telaio della 365 GTC/4 allungato (il passo è di 2,7 metri). Le linee sono tese e inedite, con poche reminiscenze dei modelli precedenti: soltanto i gruppi ottici a scomparsa ricordano la soluzione adottata dalla GTC/4, mentre l'intaglio che corre lungo tutta la fiancata è preso dalla Daytona e caratterizzerà tutta la produzione

fino all'ultima serie (la 412). La linea è a tre volumi ben distinti, con il lungo cofano che cela il grosso V12 di 4,4 litri da 340 CV (quasi identico a quello della "Gobbone") e il bagagliaio perfettamente orizzontale e molto capiente. All'interno è un tripudio di pellami pregiati ed ebanisterie. Il tetto, contrariamente ai modelli precedenti, non scende verso il lunotto, contribuendo a rendere l'abitabilità posteriore ottimale per due adulti. Alzacristalli elettrici, servosterzo, sospensioni livellanti e aria condizionata fanno parte della dotazione di serie.

EVOLUZIONE DELLA SPECIE

La 365 GT4 2+2 rimane in listino fino al 1976, quando è sostituita dalla 400 GT. La produzione totalizza 524 esemplari, tutti col cambio manuale, con guida a sinistra o a destra. La 400 GT è la sua evoluzione naturale: il motore V12 cresce di cilindrata fino alla soglia dei 4,8 litri (sempre 340 CV). Disponibile un cambio

automatico a tre rapporti di costruzione General Motors che, a sorpresa, riscuote un successo superiore alle previsioni: 355 esemplari della 400 Automatic contro i 147 della 400 GT con cambio manuale a 5 marce. La produzione si arresta nel novembre del 1979, quando entrano in listino la 400 GTi e la 400i Automatic. Come si evince dalla sigla, queste due versioni adottano l'impianto di iniezione meccanica Bosch K-Jetronic, che riduce la potenza a 310 CV, ma inquina e consuma meno. Le 400 hanno qualche dettaglio differente rispetto alle 365 GT4: un piccolo spoiler anteriore, il fissaggio delle ruote con cinque bulloni anziché il gallettone centrale, le luci posteriori a due elementi anziché tre e la scomparsa del Cavallino dalla griglia anteriore. All'interno, sedili più lussuosi e qualche dettaglio differente sulla console centrale. Ulteriori modifiche nel corso della produzione delle versioni a iniezione (422 esemplari con cambio manuale, 883 automatiche). **R**



Quasi tremila esemplari
 Considerando tutta la produzione dalla 365 GT4+2 alla 412, questo modello è stato costruito in 2907 unità. La più diffusa è la 400i Automatic (883 esemplari). L'assemblaggio della carrozzeria e la cura delle finiture avviene presso la Pininfarina, mentre il montaggio della parte meccanica è svolto a Maranello.

↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
 Alesaggio 81 mm - Corsa 71 mm
 Cilindrata 4390 cm³
 Rapporto di compressione 8,8:1
 Potenza 340 CV a 6200 giri/minuto
 6 carburatori doppio c. Weber 38 DCOE
 Lubrificazione a carter umido
 Impianto elettrico 12 V, batteria 70 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Pneumatici 215/70VR 15.

Corpo vettura Coupé 2+2 posti - Telaio tubolare in acciaio
 Sosp. ant. a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali coassiali con gli ammortizzatori idraulici telescopici
 Sosp. post. a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali coassiali con gli ammortizzatori telescopici, dispositivo autovelante oleopneumatico
 Barre stabilizzatrici - Freni idraulici a disco
 Sterzo a circolazione di sfere, servoassistenza
 Serbatoio carburante 102 litri.

Dimensioni e peso Passo 2700 mm
 Carreggiata ant. 1470 mm, post. 1500 mm
 Lunghezza 4810 mm - Larghezza 1796 mm
 Altezza 1310 mm - Peso a vuoto 1500 kg.

Prestazioni Velocità 245 km/h.

↓ 412

Nel 1985, al Salone di Ginevra, debutta l'ultima serie della 4 posti di Maranello: si chiama 412 e monta un motore di 5 litri, con l'8% in più di potenza (340 CV, ritornando così al valore originario) e il 9,5% di coppia. Piccole modifiche alla scocca: una linea più alta del cofano bagagli, uno spoiler anteriore di maggiori dimensioni, paraurti in tinta con la carrozzeria. Qualche dettaglio inedito anche all'interno: la vera novità, oltre al motore, consiste nell'adozione dell'impianto ABS: prima Ferrari a utilizzarlo. Il cambio può essere manuale a 5 marce o automatico a 3 rapporti. Gli esemplari prodotti fino al 1989 sono 576. Per vedere una nuova Rossa a 4 posti occorrerà attendere il 1992, quando verrà presentata la 456 GT.





IL CUNEO DI BERTONE

Mai amata dai ferraristi, vanta però diversi primati: è infatti la prima Rossa con motore a 8 cilindri, la prima 2+2 con motore centrale e la prima (e ultima) vettura di serie disegnata da Nuccio



Non ha avuto vita facile la 308 GT4, decisamente. Nasce infatti proprio in concomitanza con l'esplosione della prima crisi petrolifera, nel tardo 1973, un fenomeno che porta tutti i costruttori di auto sportive sull'orlo del fallimento. Come se non bastasse, ha il compito di sostituire la riuscitissima 246 GT: quindi porta il nome Dino, ma anziché un'agile e compatta berlinetta, è una vera coupé 2+2. Conserva il motore posteriore-centrale, ma è un V8 e, dunque, per definire una linea gradevole gli stilisti di Bertone devono sudare più di sette camicie. Già, Bertone: contrariamente alla tradizione consolidata, Ferrari affida la sua nuova GT "di volume" non a Pininfarina, bensì al suo principale competitor. Screzi o dissapori con Pininfarina? Oppure la lunga manus di Fiat ha imposto un fornitore dif-

ferente? Probabile più la seconda rispetto alla prima. Fatto sta che Bertone compie un vero miracolo: condensa in soli 4,3 metri (e un passo di 2,55 metri, solo 21 cm in più rispetto alla 246 GT) una coupé a cuneo, molto sportiva, con due strapuntini posti appena davanti al motore che, naturalmente, è trasversale. Discreto il bagagliaio posteriore, cui si aggiunge un po' di spazio supplementare sotto il cofano anteriore. Il propulsore, un inedito V8, è eccellente: sviluppa 255 CV che permettono una velocità di punta (molto teorica, visto che in tutta Europa, tranne che in Germania, debuttano i limiti di velocità in autostrada) di 250 km/h.

NÉ POCHI NÉ TANTI

Definirla un successo commerciale non è propriamente corretto: la Dino 308 GT4 rimane in produzione per sette anni abbondanti (fino al 1980) e viene costruita in 2826 unità (più 840 della versione 208 GT4 destinata solo

al mercato italiano, con motore di cubatura al di sotto dei 2 litri, con 180 CV, molti dei quali solo sulla carta). Non pochi esemplari, quindi, ma nemmeno tanti. La Dino è poco Ferrari, secondo i detrattori di ieri e di oggi, soprattutto per via delle sue linee squadrate, così tanto Bertone, ma così poco in sintonia con la tradizione di Maranello.

La Storia però, quella con la "S" maiuscola, ha giudicato diversamente questa sportiva, perché è stata la capostipite delle Ferrari V8, una genia che prosegue ancora oggi. Un modello importantissimo, dunque.

La Dino 308 GT4 è per alcuni anni l'unica Ferrari che si può vendere negli Usa. Il fatto che porti il marchio Dino, mentre le insegne dei dealer americani hanno l'effigie del Cavallino Rampante, crea un certo disorientamento. Tant'è che dalla metà del 1976 la 308 GT4 adotta gli stemmi Ferrari, che peraltro indossa più che degnamente. **R**



↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore-centrale, trasversale - V8 di 90°
 Alésaggio 81 mm - Corsa 71 mm
 Cilindrata 2926 cm³
 Rapporto di compressione 8,8:1
 Potenza 255 CV a 7500 giri/minuto
 4 carburatori doppio c. Weber 40 DCNF
 Accensione a doppio spinterogeno
 Lubrificazione a carter umido
 Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Pneumatici 205/70VR14.

Corpo vettura Coupé 2+2 posti
 Telaio tubolare in acciaio
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici
 Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali coassiali con gli ammortizzatori telescopici
 Barra stabilizzatrice
 Freni idraulici a disco
 Sterzo a pignone e cremagliera
 Serbatoio carburante 80 litri.

Dimensioni e peso Passo 2550 mm
 Carreggiata ant. 1460 mm, post. 1460 mm
 Lunghezza 4300 mm - Larghezza 1800 mm
 Altezza 1180 mm - Peso a vuoto 1150 kg.

Prestazioni Velocità 250 km/h.



Paternità tardiva

Soltanto dalla metà del 1976 la 308 GT4 si può fregiare del Cavallino Rampante anziché del marchio Dino, come nell'esemplare qui raffigurato. Il V8 di tre litri da 255 CV è montato in posizione trasversale immediatamente alle spalle degli strapuntini posteriori.





UNA NUOVA STIRPE

Debutta il modello che costituirà l'ossatura delle 2 posti con motore V8 fino alla soglia degli anni Novanta. È la Rossa per antonomasia, replicata nelle varie serie in ben 20.972 esemplari

Nasce in un momento difficile la 308 GTB: scioperi, inflazione, terrorismo, crisi petrolifera ed economica. Eppure questa berlina è un inno alla gioia e alla speranza per un domani migliore, che in effetti arriverà negli anni Ottanta dell'edonismo reaganiano, quando questo modello sarà ancora in auge. Se la Dino 246 GT è solo una "little Ferrari" e la 308 GT4 è un Ufo a se stante, la 308 GTB diventa subito il vero simbolo della Casa di Maranello. Anche se non ha un V12 sotto il cofano. Anche se la sua carrozzeria è in vetroresina (almeno inizialmente, per i primi 712 esemplari fino al 1977). La GTB è bellissima: sinuosa, con alcuni dettagli di forma che ricordano la 246 GT e altri che si ispi-

rano alla BB. Sotto il cofano posteriore, il V8 della GT4 subisce alcune modifiche, come per esempio la lubrificazione a carter secco (che perderà a partire dal 1977).

ADDIO PLASTICA

La 308 GTB, disegnata da Pininfarina, è costruita negli stabilimenti di Scaglietti a Modena. Sul finire del 1976 le scocche delle versioni destinate al mercato americano sostituiscono la vetroresina con l'acciaio e l'alluminio; dal 1977, in contemporanea con la presentazione della 308 GTS (con tettuccio asportabile tipo "Targa"), tutte le carrozzerie escono di fabbrica in acciaio. Il peso effettivo cresce di almeno 100 kg rispetto ai soli 1090 delle 308 GTB "Vetroresina", ma le prestazioni non ne risentono più di tanto, o almeno non come a causa della successiva adozione dell'impianto

di iniezione (vedere le pagine seguenti). La berlina rimane in produzione fino al 1980: oggi le più preziose sono ovviamente le "Vetroresina", che sono state realizzate in un numero inferiore della metà rispetto alle "Acciaio" (1473 esemplari). Ma la vera regina delle vendite è la 308 GTS, che dal 1977 al 1980 viene replicata in 3219 unità. Per la prima volta a Maranello una "spider" (le virgolette sono d'obbligo, perché la GTS non è una vera spider, in quanto è asportabile solamente il tetto di vetroresina) surclassa nella produzione la berlina da cui deriva.

Accadrà sempre per tutta la famiglia delle 208-308-328, tranne in un paio di casi (la 208 GTS e la 208 GTS Turbo): la produzione complessiva fino al 1989 di queste serie arriverà a totalizzare 20.972 esemplari, di cui 5676 coupé e 15.296 GTS. **R**

Pochi dettagli di differenza

Le "Vetroresina", come l'esemplare raffigurato, si differenziano esteriormente per pochissimi dettagli, tra cui le luci di retromarcia incassate nel paraurti posteriore e non, come sulle successive 308, nelle luci arancio degli indicatori di direzione. Lo spoiler molto pronunciato montato su questo esemplare è un optional.





↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore-centrale, trasversale - V8 di 90°
 Alesaggio 81 mm - Corsa 71 mm
 Cilindrata 2926 cm³
 Rapporto di compressione 8,8:1
 Potenza 255 CV a 7700 giri/minuto
 4 carburatori doppio c. Weber 40 DCNF
 Accensione a doppio spinterogeno
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Pneumatici 205/70VR.14.

Corpo vettura Coupé 2 posti
 Telaio tubolare in acciaio
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali con ammortizzatori idraulici telescopici
 Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali coassiali con gli ammortizzatori telescopici
 Barre stabilizzatrici - Freni idraulici a disco
 Sterzo a pignone e cremagliera
 Serbatoio carburante 80 litri.

Dimensioni e peso Passo 2540 mm
 Carreggiata ant. 1460 mm, post. 1460 mm
 Lunghezza 4230 mm - Larghezza 1720 mm
 Altezza 1120 mm - Peso a vuoto 1090 kg.

Prestazioni Velocità 252 km/h.

↓ 208 GTB-GTS

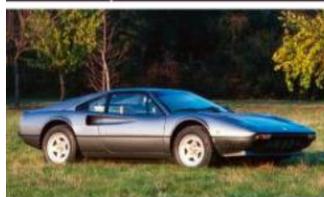
Nel 1980, per aggirare l'Iva "pesante" in vigore in Italia che colpisce le auto oltre i due litri di cilindrata, la Ferrari propone (solo per il nostro Paese) una versione depotenziata della 308, denominata 208 (GTB o GTS), come avvenuto in precedenza con la Dino GT4. Questa volta il valore di potenza massima dichiarato è più "onesto": 155 CV. Ne vengono costruiti 160 esemplari (GTB), più 140 di GTS. Del tutto identiche esteticamente alle omologhe 308, hanno prestazioni decisamente inferiori: la velocità di punta è di 215 km/h. Farà nettamente meglio, invece, la successiva 208 Turbo del 1982, rivitalizzata dal compressore secondo uno schema testato all'epoca nelle Formula 1.



INIEZIONE, TURBO E LIMITED EDITION

Il travaso di tecnologia dalle corse alla produzione di serie è sempre stato un credo per la Ferrari, che utilizza la sperimentazione in gara per migliorare e incrementare le prestazioni delle vetture stradali. Ne è un chiaro simbolo l'avvento della sovralimentazione nei motori della 208 GTB e, più ancora, nell'edizione a tiratura limitata 288 GTO, che rispolvera una sigla mitica e scatena la caccia all'acquisto di uno dei 272 esemplari costruiti a Maranello. Per la prima volta una Ferrari di serie ha 400 CV veri, per prestazioni monstre. Ancora più spettacolare la successiva F40, che festeggia nel migliore dei modi il quarantesimo compleanno della Casa. I modelli "normali" non sono da meno: la punta di diamante è la Testarossa, l'auto che più di ogni altra riesce a colpire la fantasia di chi può permettersela e di chi può solo sognarla. Sotto la sua sagoma inconfondibile si cela la meccanica della vecchia BB, seppure aggiornata. Però Ferrari è anche altro: la gamma 308 adotta l'iniezione, poi le quattro valvole per

cilindro, poi ancora diventa 328 con un aumento della cilindrata. E infine esce di produzione per lasciare il posto alla 348, una sorta di "mini Testarossa". In questo periodo c'è spazio anche per la Mondial, nata sotto una cattiva stella (il tema della 2+2 a motore centrale è arduo), ma via via migliorata con costanza, pazienza e capacità. La Mondial, tra l'altro, segna il ritorno di una cabriolet vera nel listino del Cavallino Rampante, e serve da cavia per la sperimentazione del motore longitudinale abbinato al cambio trasversale e del cambio robotizzato. Nel 1988, alla vigilia di Ferragosto, se ne va il Grande Vecchio, quasi in punta di piedi. Istrionico, caratterialmente difficile, ha dedicato tutta la vita alla sua passione: i motori e le competizioni. Ha vissuto sempre di corsa con caparbia e ostinazione tra le sue "gioie terribili" (è il titolo di uno dei suoi libri). Alla domanda: "Quale frase vorrebbe come epigrafe sulla sua tomba?" aveva risposto con la consueta ironia "Dimenticatemì". Ovviamente non sarà così.



308 GTB-GTSi - PAG. 74



MONDIAL 8 - PAG. 76



308 QUATTROVALVOLE
GTB-GTS - PAG. 78



288 GTO - PAG. 80



TESTAROSSA - PAG. 82



ANNI 80

IL MEGLIO DEL CAVALLINO LE GT



328 GTB-GTS - PAG. 84



GTB-GTS TURBO - PAG. 86



F40 - PAG. 88



348 TB-TS - PAG. 92



CARBURATORI ADDIO

Con la legislazione mondiale che si avvia a ridurre le emissioni prodotte dai gas di scarico, Maranello adotta l'iniezione. Il che si traduce in una perdita secca di 41 cavalli

Nel 1980 avviene il primo cambiamento sostanziale per la 308 GTBi/GTSi. La piccola "i" che fregia la sigla sul pannello posteriore indica ovviamente l'adozione dell'alimentazione a iniezione. Al posto dei classici 4 carburatori doppio corpo si impiega l'iniezione meccanica Bosch K-Jetronic, che fa sparire 41 CV: 214 sono i CV dichiarati ufficialmente, ottenuti però a un regime nettamente inferiore (6600 giri anziché 7700). Nelle versioni Usa, dotate di dispositivi antinquinamento più complessi, la potenza scende addirittura a 205 CV. Quel che non cambia un granché è la coppia, anch'essa più in basso sulle versioni a iniezione rispetto alle "carburatori". Tuttavia la 308 GTBi/GTSi non è affatto una Ferrari fiacca: la punta massima scende di soli 12 km/h (240 anziché 252 km/h) e l'accelerazione è quasi simile. In anni di limiti di velocità (negli Usa addirittura fissati a 55 miglia orarie, meno di 100 km/h, con i tachimetri che, per legge, devono riportare la scala massima di 80 miglia), l'effetto sui clienti è assai poco traumatico...

DIFFICILE DISTINGUERLA

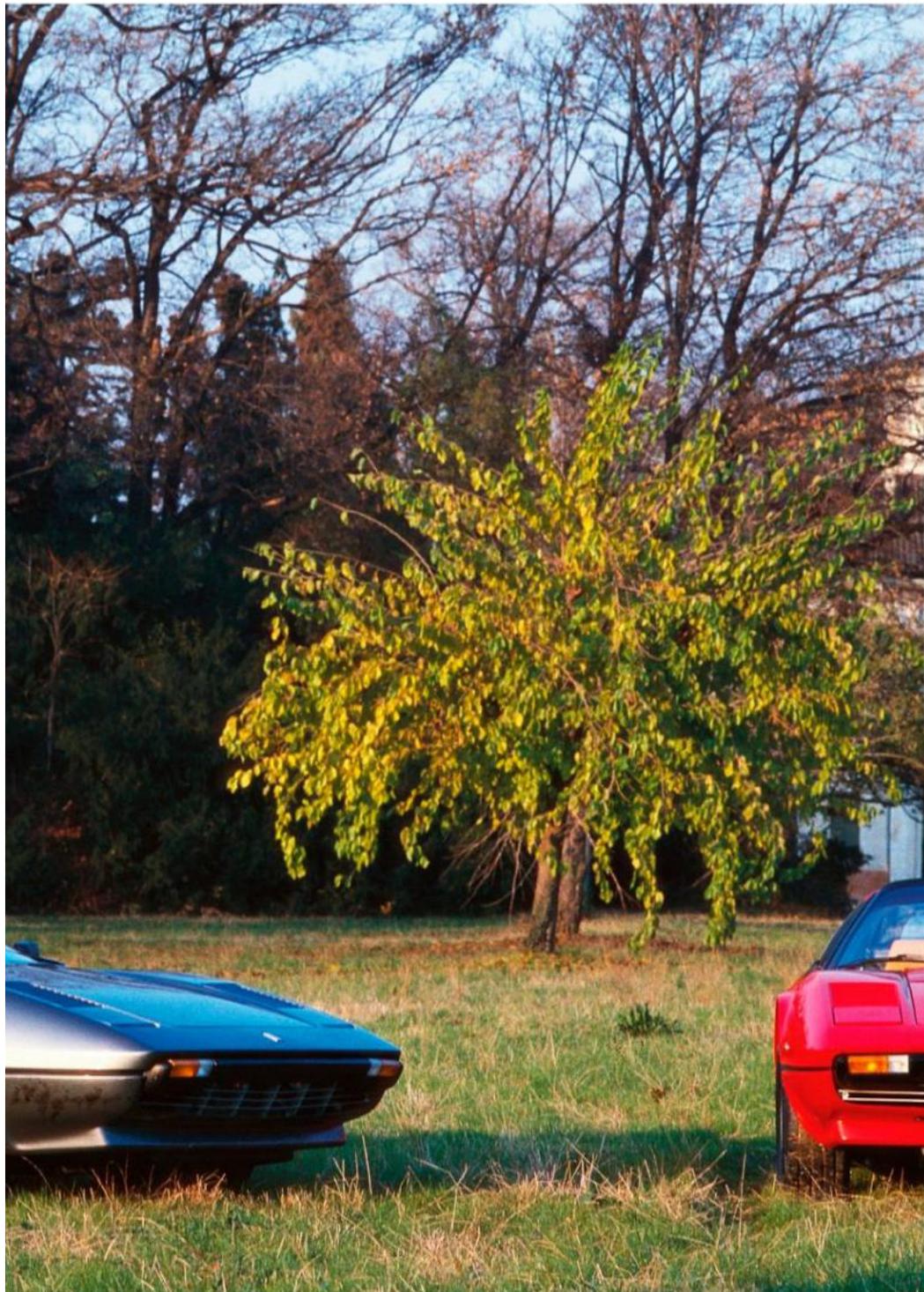
Riconoscere una GTBi/GTSi non è facilissimo, scritta posteriore a parte. I cerchi di serie, per esempio, sono leggermente differenti, perché di tipo adatto a utilizzare i pneumatici Michelin TRX (a richiesta, comunque, rimanevano i cerchi da 14 per gli XWX o quelli da 16 per i Pirelli P7). All'interno, qualche dettaglio modificato in più: il disegno delle cuciture dei sedili in pelle è differente, l'orologio e il termometro dell'olio vengono spostati in un pannello al centro della console, anziché nella parte bassa a sinistra del volante. Quest'ultimo ha le razze nere satinato anziché grigio-argento.

La produzione delle 308 a iniezione dura soltanto negli anni 1980-82, perché Ferrari ha scovato il sistema per far salire di nuovo la potenza del suo V8 di 3 litri: le quattro valvole per cilindro. Le 308 GTBi prodotte sono 494, le GTSi 1749. La "forbice" tra la versione chiusa e quella aperta, dunque, si divarica ulteriormente, soprattutto grazie al mercato americano, dove le "Targa" costituiscono la quasi totalità delle vendite. **R**



Quattro scarichi sempre

Le 308 a iniezione conservano l'impianto di scarico a quattro uscite (mentre le 208 aspirate avranno sempre il terminale singolo). Qualche modifica in più nell'abitacolo, con il volante a razze nere satinato e gli strumenti supplementari posti davanti alla leva del cambio.



↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore-centrale, trasversale - V8 di 90°
 Alésaggio 81 mm - Corsa 71 mm
 Cilindrata 2926 cm³
 Rapporto di compressione 8,8:1
 Potenza 214 CV a 6600 giri/minuto
 Iniezione Bosch K-Jetronic
 Accensione elettronica
 Lubrificazione a carter umido
 Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Pneumatici 220/55VR 390 Michelin TRX.

Corpo vettura Berlinetta 2 posti
 Telaio tubolare in acciaio
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici
 Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali coassiali con gli ammortizzatori telescopici
 Barre stabilizzatrici
 Freni idraulici a disco
 Sterzo a pignone e cremagliera
 Serbatoio carburante 74 litri.

Dimensioni e peso Passo 2340 mm
 Carreggiata ant. 1460 mm, post. 1460 mm
 Lunghezza 4230 mm - Larghezza 1720 mm
 Altezza 1120 mm - Peso a vuoto 1250 kg.

Prestazioni Velocità 240 km/h.





PARTENZA IN SORDINA

La prima serie, col motore a iniezione da 214 CV, non è accolta a furor di popolo perché il peso penalizza le prestazioni. Negli anni seguenti, però, è un crescendo rossiniano...



Al Salone di Ginevra del 1980 la novità Ferrari è l'erede della 308 GT4. Come abbiamo visto, il tema è sempre difficile: collocare (quasi) quattro persone in una GT a motore centrale.

Pininfarina fa meglio di Bertone, anche perché è agevolato dal passo allungato di 10 cm. Se però il vantaggio è indiscutibile per migliorare l'abitabilità, il rischio è di creare una vettura sproporzionata. Pininfarina realizza un'auto con il cofano anteriore corto, e quindi con l'abitacolo slanciato in avanti, per sfruttare al meglio ogni centimetro a disposizione. A proposito di centimetri: la Mondial non è solo più lunga, ma ha anche le carreggiate allargate: 3,5 cm davanti e 5,7 dietro. Gli elementi più caratteristici, però, sono le prese d'aria grigliate nei parafranghi posteriori, un motivo stilistico poi enfatizzato nella Testarossa.

IL PRIMO V8 A INIEZIONE

La Mondial 8 (la cifra ovviamente ricorda il numero dei cilindri, mentre il nome è preso in prestito - indegnamente - dalle Sport degli anni Cinquanta) presenta molte novità all'interno. Innanzitutto la forma squadrata del cruscotto e della plancia tra i sedili, che comprende l'autoradio in posizione molto arretrata. I sedili mostrano un design moderno: quelli posteriori sono di dimensioni più abbondanti. Il motore della Mondial è il primo dei V8 a iniezione (la 308 GTBi arriverà pochi mesi dopo): i 214 CV penalizzano le prestazioni rispetto alla 308 GT4, ma soprattutto perché il peso è cresciuto notevolmente: oltre 250 kg in più. Nella meccanica, però, la vera novità consiste nel telaio ausiliario posteriore che raccoglie tutta la meccanica: una soluzione che facilita il distacco completo del blocco e che caratterizzerà tutta la produzione successiva delle Ferrari a motore centrale.

La Mondial 8 rimane in listino fino al 1982 ed è realizzata in 703 esemplari. Il problema delle prestazioni non in linea col blasone della Casa è risolto con la successiva Quattrovalvole (1982-84), la cui potenza sale a 240 CV. La produzione conta 1145 esemplari, oltre a 629 cabriolet; già, perché la Mondial Quattrovalvole è la prima vettura aperta dai tempi della Daytona Spider. **R**



Bentornata cabriolet

La Quattrovalvole è la prima Mondial disponibile con carrozzeria cabriolet. Le versioni seguenti (3.2, e T) saranno anch'esse declinate in versione coupé e scoperta. In totale la Mondial sarà prodotta in 6129 esemplari (3680 chiuse e 2449 aperte).





↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore-centrale, trasversale - V8 di 90°
 Alesaggio 81 mm - Corsa 71 mm
 Cilindrata 2926 cm³
 Rapporto di compressione 8,8:1
 Potenza 214 CV a 6600 giri/minuto
 Coppia 24,8 kgm a 4800 giri/minuto
 Iniezione Bosch K-Jetronic
 Accensione elettronica
 Lubrificazione a carter umido
 Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Pneumatici 220/55 VR 390 Michelin TRX.

Corpo vettura Coupé 2+2 posti
 Telaio tubolare in acciaio
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici
 Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali coassiali con gli ammortizzatori telescopici
 Barre stabilizzatrici
 Freni idraulici a disco
 Sterzo a pignone e cremagliera
 Serbatoio carburante 87 litri.

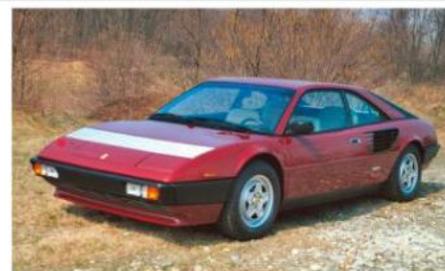
Dimensioni e peso Passo 2650 mm
 Carreggiata ant. 1495 mm, post. 1517 mm
 Lunghezza 4580 mm - Larghezza 1790 mm
 Altezza 1260 mm - Peso a vuoto 1400 kg.

Prestazioni Velocità 230 km/h.



↓ LEVOLUZIONE: QUATTROVALVOLE-3.2-T

La Mondial rimane in listino fino al 1993. Questo modello viene migliorato progressivamente per incrementare le prestazioni e per innalzare il livello qualitativo. Dopo la Quattrovalvole (1982-84, fino al 1985 la cabriolet), è la volta della 3.2 (1985-88), che adotta il motore di 3,2 litri della 328: 270 CV e una punta massima di 250 km/h. Nuovi paraurti integrati. Nel 1988 (1989 la cabriolet) debutta la T, che monta un inedito motore di 3,4 litri da 300 CV (sei mesi dopo andrà a equipaggiare la 348). Il V8 è collocato in posizione longitudinale, mentre il cambio è trasversale (da qui la "T" della sigla). La Mondial T è una sportiva di razza, anni luce avanti rispetto alle prime asfittiche Mondial 8. Raggiunge una punta massima di 260 km/h. Con la T, Ferrari sperimenta il cambio robotizzato F1.





RITORNA LA CAVALLERIA

Se l'adozione dell'iniezione aveva mortificato il V8, i tecnici corrono ben presto ai ripari, adottando le quattro valvole per cilindro. E la potenza si riattesta a livelli consoni: 240 CV

Nel 1982, sempre nella tradizionale sede espositiva del Salone di Parigi, la Ferrari fa debuttare la 308 Quattrovalvole, disponibile in contemporanea in versione GTB e GTS. Esteticamente si riconosce per la griglia di estrazione dell'aria calda dal radiatore, posta sul cofano anteriore. Inediti anche le prese d'aria sul cofano motore, gli specchi esterni regolabili elettricamente dotati di un piccolo scudetto col Cavallino e gli indicatori laterali di direzione

ne, di forma rettangolare anziché rotonda sui parafranghi. All'interno spicca il nuovo volante. Sotto al cofano, il motore V8 mantiene la cilindrata di tre litri, ma grazie alle 32 valvole complessive, la potenza sale a 240 CV, ottenuti a 7000 giri. Quanto basta per recuperare una punta massima di 255 km/h. Le versioni Usa montano di serie il convertitore catalitico (e la potenza scende a 235 CV). La produzione continua fino al 1985: gli esemplari costruiti sono 748. Ben più consistente, invece, è la tiratura della versione GTS: 3042 esemplari, cioè oltre quattro volte le berlinette.

Ma il 1982 riserva ai clienti Ferrari, in particolare quelli italiani, un'altra graditissima sorpresa. L'asfittica 208 GTB viene sostituita dalla 208 GTB Turbo che, con i suoi 220 CV ottenuti dal piccolo V8 di due litri, riporta il modello entry level al mondo Ferrari a livelli consoni al marchio in fatto di prestazioni. La velocità massima, infatti, è di 242 km/h, ma quel che conta di più è che l'accelerazione, superato il leggero "turbo lag" iniziale, è quasi identica a quella della 308 Quattrovalvole.

Il fervore progettuale della Ferrari porta dunque la Casa di Maranello a propor-



Trentadue valvole

Le nuove teste a quattro valvole per cilindro consentono un incremento di potenza, rispetto alla 308 a iniezione, di 26 CV. La 308 GTB Quattrovalvole illustrata sotto è dotata dello spoiler anteriore più pronunciato, un optional del listino, mentre la GTS non ne è provvista.

re due soluzioni tecniche differenti, ma entrambe in voga nei primi anni Ottanta: l'induzione plurivalvole e la sovralimentazione. Con prestazioni simili, ma che nel caso della 208 Turbo permettono di evitare gli strali del fisco italiano.

All'inizio la 208 Turbo c'è soltanto in versione GTB, ma nel 1983, a seguito delle richieste dei clienti, viene messa in produzione anche la GTS. Le 208 sovralimentate costruite sono in totale 687: 437 GTB e soltanto 250 GTS, perché quest'ultima, come accennato, entra in listino parecchi mesi dopo. **R**



↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore-centrale, trasversale - V8 di 90°
Alesaggio 81 mm - Corsa 71 mm
Cilindrata 2926 cm³
Rapporto di compressione 9,2:1
Potenza 240 CV a 7000 giri/minuto
Coppia 26,5 kgm a 5000 giri/minuto
Iniezione Bosch K-Jetronic
Accensione elettronica
Lubrificazione a carter umido
Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 5 marce
Pneumatici anteriori 205/55VR 16,
posteriori 225/55VR 16.

Corpo vettura Coupé 2 posti
Telaio tubolare in acciaio
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici
Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali coassiali con gli ammortizzatori telescopici
Barre stabilizzatrici
Freni idraulici a disco
Sterzo a pignone e cremagliera
Serbatoio carburante 74 litri.

Dimensioni e peso Passo 2340 mm
Carreggiata ant. 1460 mm, post. 1460 mm
Lunghezza 4230 mm - Larghezza 1720 mm
Altezza 1120 mm - Peso a vuoto 1275 kg.

Prestazioni Velocità 255 km/h.





NASCE LA HYPERCAR

Viene progettata per correre nel Gruppo B, che però è abolito prima che l'auto possa prendere parte alle gare GT. I 272 esemplari sono tutti venduti prima ancora di essere prodotti

Con questo modello Ferrari torna a costruire un'auto a tiratura limitata (sono previsti soltanto 200 esemplari). Era dai tempi della 365 California che non lo faceva.

L'obiettivo iniziale è dare ai clienti un'auto che possa scendere in pista, ma anche essere utilizzata quotidianamente. Le specifiche rispondono al Gruppo B, che però viene presto abolito. Commercialmente non è affatto un problema, perché appena Enzo Ferrari comunica ufficialmente la nascita della GTO (alla fine del 1983), che viene presentata al Salone di Ginevra del 1984, si scatena la caccia alla prenotazione. Quando entra in listino, la produzione è già stata tutta venduta, al punto che, per accontentare i clienti, ne sono assemblate 272 unità.

La 288 GTO, in apparenza, è una 308 GTB "iper-vitaminizzata". In realtà è molto di più: il telaio presenta un passo leggermente allungato (11 cm); il propulsore è posizionato longitudinalmente; la carrozzeria è in resina e materiali compositi. Il V8 ha una cilindrata di 2,8 litri (da qui la sigla, anche se ufficialmente la Ferrari chiama questo modello semplicemente GTO), doppio turbo, 400 CV di potenza, per una velocità di punta di 305 km/h e un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 4,9 secondi: qualcosa di straordinario per l'epoca.

LA PRIMA BITURBO

E straordinaria la GTO lo è veramente, al punto da diventare la capostipite di tutte le hypercar moderne: vetture a tiratura limitata che trovano compratori in tutto il mondo disposti a fare follie pur di accaparrarsene una. Chi nel 1984 ha per le mani una prenotazione di una GTO, può venderla a qualsiasi prezzo.

Le sue caratteristiche tecniche giustificano assolutamente il valore: il suo V8 è il primo in una Ferrari di serie a essere installato longitudinalmente, il primo ad avere due turbocompressori. Altre caratteristiche: quattro valvole per cilindro, doppio intercooler, accensione e iniezione Weber Marelli IAW, differenziale in blocco col cambio a cinque marce. Quest'ultimo ha un coperchio rimovibile per facilitare la sostituzione dei rapporti, in vista di un impiego in gara. **R**

Solo rossa, ovviamente

Nella comunicazione commerciale della Ferrari, a proposito delle personalizzazioni della 288 GTO, si scrive: "potete averla di qualsiasi colore vi piaccia, a condizione che vi piaccia il rosso!". Gli interni, invece, sono personalizzabili: sellerie in pelle nera, oppure con parte centrale in tessuto arancio. Climatizzatore e vetri elettrici sono a richiesta.





↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore-centrale, longitudinale - V8 di 90°
 Alésaggio 80 mm - Corsa 71 mm
 Cilindrata 2855 cm³
 Rapporto di compressione 7,6:1
 Potenza 400 CV a 7000 giri/minuto
 Coppia 50,6 kgm a 3800 giri/minuto
 4 valvole per cilindro
 Accensione e iniezione integrate Weber
 Marelli IAW
 Due turbocompressori IHI con intercooler
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Pneumatici anteriori 225/55VR 16,
 posteriori 265/50VR 16.

Corpo vettura Coupé 2 posti
 Telaio tubolare in acciaio
 Sospensioni anteriori e posteriori a ruote
 indipendenti, quadrilateri trasversali, molle
 elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici,
 barre stabilizzatrici
 Freni idraulici a disco
 Sterzo a pignone e cremagliera
 Serbatoio carburante 120 litri.

**Dimensioni
 e peso** Passo 2450 mm
 Carreggiata ant. 1559 mm, post. 1562 mm
 Lunghezza 4290 mm - Larghezza 1910 mm,
 Altezza 1120 mm - Peso a vuoto 1160 kg.

Prestazioni Velocità 305 km/h.





ICONA EIGHTIES

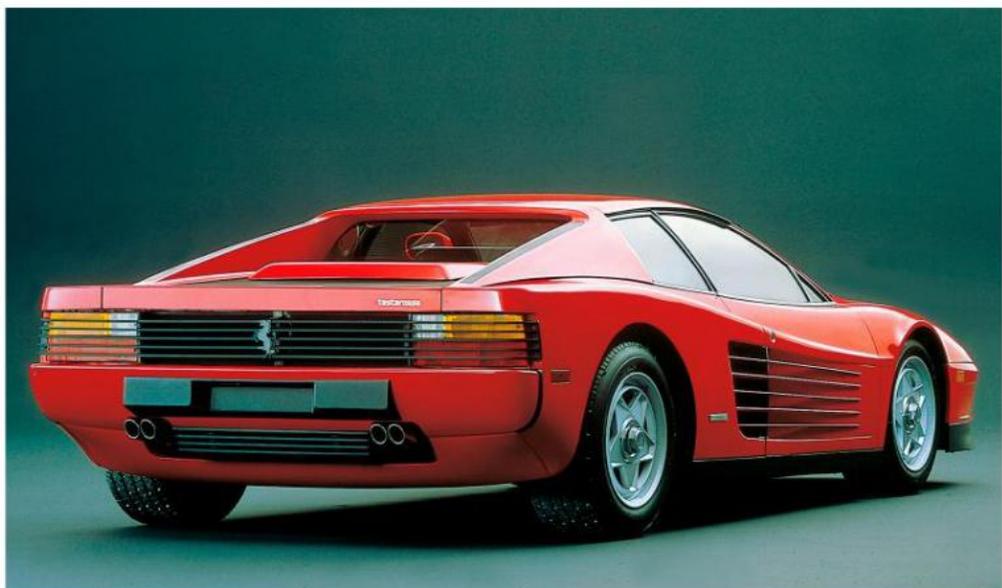
La Pininfarina realizza una supercar completamente diversa dalle precedenti, che diventa subito il punto di riferimento. Sotto l'inedito vestito c'è la 512 BB

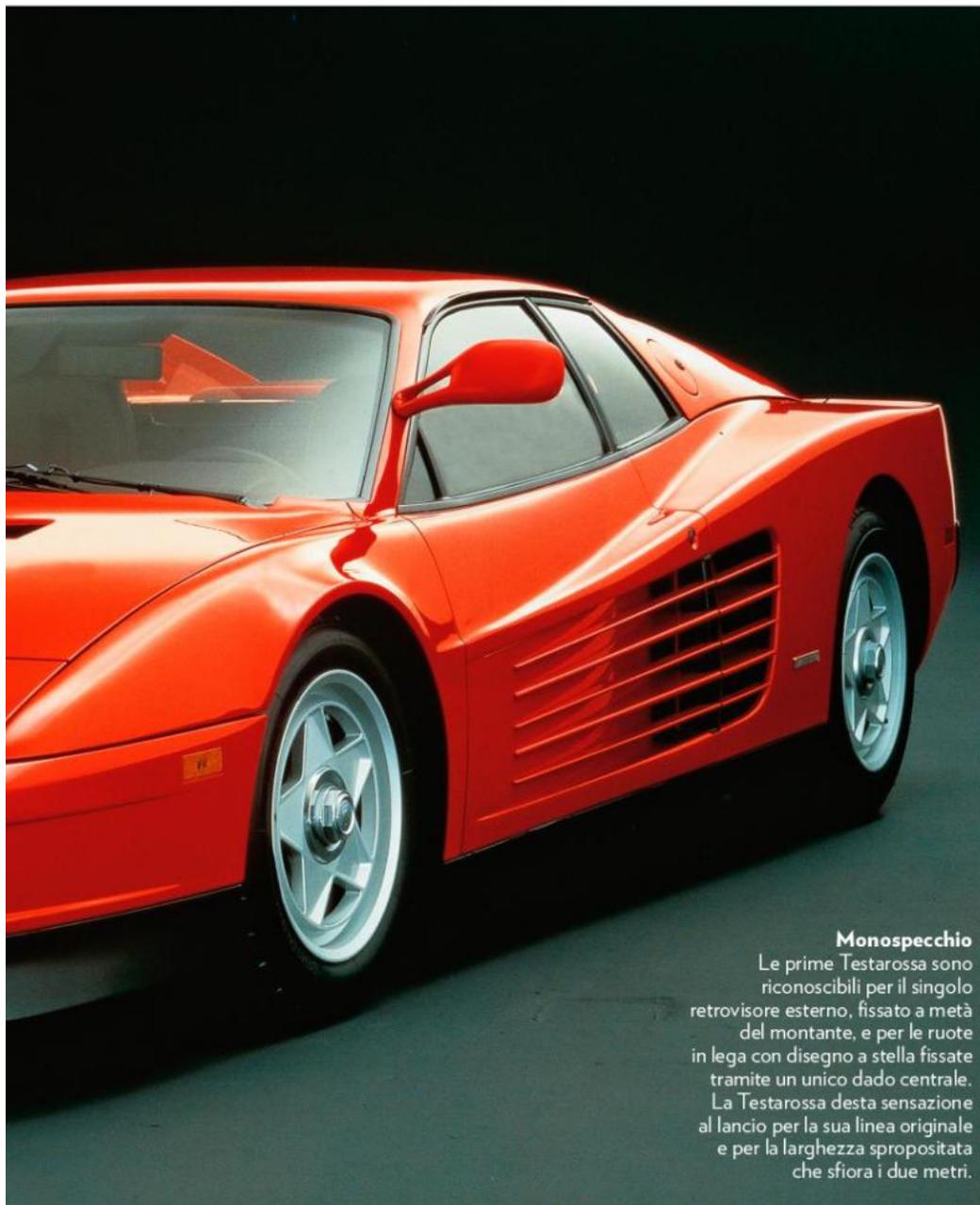
Dopo un decennio abbondante, la BB, punta di diamante delle berline Ferrari, va in pensione, sostituita dalla Testarossa. Riprende il nome di una serie di vetture Sport da corsa degli anni Cinquanta (la cui denominazione era però Testa Rossa). Per disegnarla Pininfarina parte da un foglio bianco, anche se i vincoli della meccanica della BB, che deve essere conservata, vanno rispettati. Abbandona il profilo a cuneo del frontale per adottare un muso arrotondato. In coda le luci tonde lasciano il posto a una griglia che occupa tutta la larghezza e comprende fari rettangolari. Ma la parte più innovativa consiste nella fiancata che si allarga a dismisura ed è caratterizzata da enormi griglie che partono dalla portiera fino ai parafranghi posteriori e che celano le prese d'aria di raffreddamento del propulsore posteriore-centrale. È il tratto distintivo della Testarossa. La larghezza esagerata ha una motivazione tecnica: davanti alle ruote posteriori sono celati i radiatori di raffreddamento. Il telaio ha un passo di 2550 mm. Il motore, il V12 della 512 BBi a carter secco montato in posizione longitudinale, adotta le quattro valvole per cilindro, per una potenza che sale a 390 CV (380 per le versioni Usa: con la Testarossa il Cavallino torna con una 12 cilindri sul mercato americano).

Altra caratteristica distintiva di questa supercar è il monospecchio (un piccolo capolavoro di design), inserito sul montante dal lato del guidatore. Dato che la visibilità posteriore è problematica, a partire da marzo del 1987, dopo circa due anni e mezzo di produzione, viene rimpiazzato da una coppia di specchi che, pur conservando il design originale, sono montati in posizione abbassata.

CERCHI DIFFERENZIATI

La carriera commerciale della Testarossa dura fino al 1991: ne sono prodotte 7177 unità. Un successo straordinario. Durante la produzione, i cerchi vengono modificati: l'unico dado centrale viene sostituito da cinque bulloni nel corso del 1988. La Testarossa inaugura il ritorno ai cerchi di dimensioni differenziate: davanti sono degli 8x16", dietro dei 10x16". **R**





Monospecchio

Le prime Testarossa sono riconoscibili per il singolo retrovisore esterno, fissato a metà del montante, e per le ruote in lega con disegno a stella fissate tramite un unico dado centrale. La Testarossa desta sensazione al lancio per la sua linea originale e per la larghezza spropositata che sfiora i due metri.

↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore-centrale, longitudinale
12 cilindri contrapposti
Alesaggio 82 mm - Corsa 78 mm
Cilindrata 4343 cm³
Rapporto di compressione 9,3:1
Potenza 390 CV a 6300 giri/minuto
Coppia 50 kgm a 4500 giri/minuto
4 valvole per cilindro
Iniezione Bosch K-Jetronic
Accensione elettronica Marelli Microplex
Lubrificazione a carter secco
Impianto elettrico 12 V, batteria 100 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 5 marce
Pneumatici anteriori 225/50VR 16,
posteriori 255/50VR 16.

Corpo vettura Coupé 2 posti - Telaio tubolare in acciaio
Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali coassiali con ammortizzatori idraulici telescopici, barre stabilizzatrici
Freni idraulici a disco
Sterzo a pignone e cremagliera
Serbatoio carburante 120 litri.

Dimensioni e peso Passo 2550 mm
Carreggiata ant. 1518 mm, post. 1660 mm
Lunghezza 4485 mm - Larghezza 1976 mm
Altezza 1130 mm - Peso a vuoto 1500 kg.

Prestazioni Velocità 290 km/h.



↓ 512 TR-F512 M

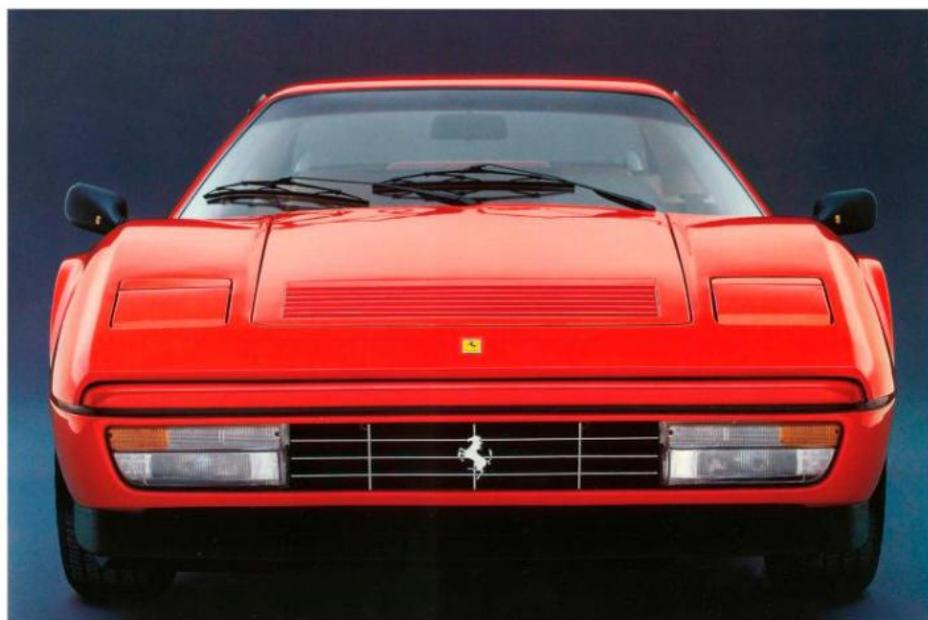
Nel 1991 la Testarossa si aggiorna e diventa 512 TR (2261 esemplari fino al 1994). Qualche dettaglio modifica l'aerodinamica (soprattutto nel frontale, simile a quello della 348 TB). L'interno è ristilizzato per accrescere lusso e confort. Il motore, montato in posizione più bassa, è oggetto di una miriade di perfezionamenti, che portano a una potenza di 428 CV. Nel 1994 debutta l'ultima evoluzione: la F512 M ("Modificata"), prodotta fino al 1996 in soli 501 esemplari. L'intervento più evidente sono i fari carenati non più retrattili, ma gli aggiornamenti sono una miriade, dentro e fuori. Il motore raggiunge i 440 CV e viene adottato l'ABS.





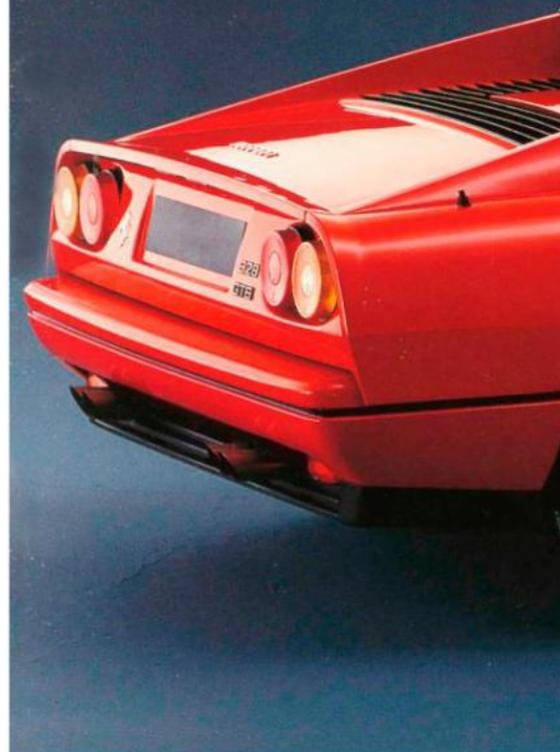
EVOLUZIONE MASSIMA

Segna l'ultimo capitolo della saga iniziata con le 308. Ed è anche quella che raggiunge il maggior successo commerciale: 7412 esemplari tra versione coupé e spider



Un pizzico di novità

Formula vincente non si cambia: anche se, per stare al passo coi tempi, la nuova 328 presenta alcuni dettagli innovativi rispetto alle precedenti 308 Quattrovalvole. In particolare nel frontale e nella coda, con i paraurti integrati, e negli interni ammodernati.



Sul mercato dal 1975, il modello di punta della produzione Ferrari, la 308, riceve un ultimo aggiornamento, sostanzioso nella meccanica e nelle prestazioni, meno appariscente nello stile e nell'abitacolo, a conferma dell'ottimo lavoro svolto da Pininfarina un decennio prima. Al Salone di Francoforte del 1985, in contemporanea con il debutto della Mondial 3.2, equipaggiata con lo stesso motore, esordisce la 328, disponibile come sempre in versione GTB e GTS. La novità più succosa è il motore, con cilindrata portata a 3,2 litri e potenza di 270 CV a 7000 giri (la potenza specifica cresce da 82 a 85 CV/litro).

Le novità estetiche sono piccole ma numerose: il muso è ridisegnato e più morbido, con un nuovo frontale che ingloba i paraurti più integrati nella sagoma e in tinta con la carrozzeria (lo stesso trattamento è adottato al posteriore). Scompare la caratteristica griglia dietro i fari retrattili, mentre l'alettatura alla base del cofano anteriore cresce di dimensioni. Nuove le maniglie porta, incassate e in tinta. All'interno, nuovi sedili, pannelli porta aggiornati, pulsantiera più moderna.

Una ventata di freschezza, dunque, che

consente alla 328 di rimanere sul mercato ancora per un lustro: esce infatti di produzione nel 1989, sostituita dalla 348. Non prima, però, di ricevere un importante aggiornamento sotto il profilo della sicurezza: l'adozione nel 1988 dell'impianto freni con ABS (disponibile a richiesta), che comporta anche l'impiego di cerchi ruota, sempre a stella, ma con le razze piatte anziché convesse. Le nuove ruote vengono adottate anche sugli esemplari non equipaggiati col dispositivo antibloccaggio.

IL TELAIO CAMBIA NUMERAZIONE

Con la 328 Ferrari inizia a distinguere la produzione sulla base dei mercati di destinazione: alcuni dettagli, tecnici soprattutto, ma anche estetici, differenziano gli esemplari. Per esempio, lo spoiler sopra il lunotto, che negli altri mercati è a richiesta, per il Giappone è di serie.

Le 328 hanno il numero di telaio dispari, come tutte le GT sino a quel momento, ma solo fino al numero 75.000. Da lì in poi, la numerazione è progressiva, pari e dispari per tutti i modelli di Ferrari. La 328 GTB è realizzata in 1344 esemplari, mentre la GTS in volumi nettamente superiori. Di tutta la famiglia della 308 e derivate, è la versione di maggior successo commerciale: in tutto 7412 unità. **R**

↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore-centrale, trasversale - V8 di 90°
Alésaggio 83 mm - Corsa 73,6 mm
Cilindrata 3185 cm³
Rapporto di compressione 9,8:1
Potenza 270 CV a 7000 giri/minuto
Coppia 31 kgm a 5500 giri/minuto
4 valvole per cilindro
Iniezione Bosch K-Jetronic - Acc. elettronica
Lubrificazione a carter umido
Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 5 marce
Pneumatici anteriori 205/55 VR 16,
posteriori 225/55 VR 16.

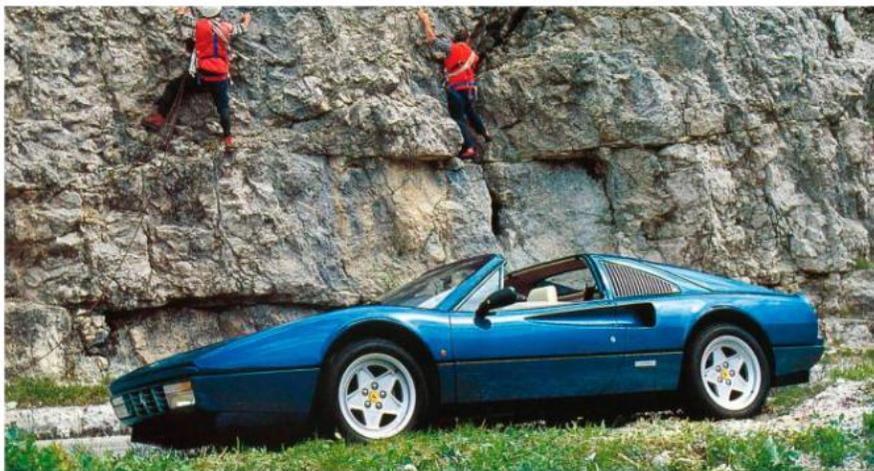
Corpo vettura Berlinetta 2 posti
Telaio tubolare in acciaio
Sospensioni anteriori e posteriori a ruote
indipendenti, quadrilateri trasversali, molle
elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici,
barre stabilizzatrici
Freni idraulici a disco
Sterzo a pignone e cremagliera
Serbatoio carburante 74 litri.

**Dimensioni
e peso** Passo 2350 mm
Carreggiata ant. 1485 mm, post. 1465 mm
Lunghezza 4255 mm - Larghezza 1730 mm
Altezza 1128 mm - Peso a vuoto 1263 kg.

Prestazioni Velocità 263 km/h.

↓ 328 GTS

La versione "Targa" della 328, come per le precedenti 308, si conferma quella più gradita dal pubblico. A fronte di un aumento di prezzo piuttosto contenuto (in ragione del 5-7%), la GTS offre il tetto asportabile e quindi è più godibile durante la bella stagione, senza rinunciare all'uso invernale grazie alla copertura rigida. Per i puristi e gli amanti della guida al limite, le GTS hanno un telaio meno rigido, che flette leggermente nelle condizioni più critiche. Ma sono sfumature che pochi sanno apprezzare. La 328 GTS viene costruita in 6068 esemplari: è la versione di maggiore successo: esattamente il doppio della precedente 308 GTS Quattrovalvole, rimasta in listino per un lasso di tempo pressoché identico.





L'ULTIMA DUE LITRI

Anche questa evoluzione della "piccola" berlinetta si rivolge al mercato italiano, dove è in vigore l'Iva "pesante". La potenza sale a 254 cavalli, ben 34 in più rispetto al modello precedente

Dopo aver aggiornato la 308 in 328, la Ferrari si occupa, nel 1986, di migliorare la versione specifica per il mercato italiano: la 208 GTB (e GTS) Turbo. Come per le precedenti 208, il nuovo modello è esclusivo per il mercato nazionale, dove l'Iva pesante che grava sulle vetture con motore oltre i due litri di cilindrata ne penalizza fortemente la diffusione. L'esperienza con i motori sovralimentati effettuata in Formula 1 permette alla Casa di Maranello di incrementare la potenza del motore, fino ad arrivare a 254 CV (sono 127 CV/litro), anziché 220. Le prestazioni salgono fino ad avvicinarsi a quelle della 328, così come la precedente Turbo garantiva soddisfazioni simili a quelle consentite dalla 308 Quattrovalvole. I 34 CV in più sono ottenuti soprattutto grazie all'adozione dell'intercooler.

NON CHIAMATELA 208

Gli aggiornamenti esterni rendono la GTB Turbo (che non si chiama più ufficialmente 208) molto simile alla 328. Le uniche differenze estetiche riguardano le prese d'aria Naca alla base dei parafranghi posteriori (come sulle 208 Turbo precedenti), che consentono al motore sovralimentato un maggior afflusso d'aria fresca, e le cinque sottili feritoie poste sul paraurti posteriore, per facilitare l'espulsione dell'aria calda dal vano motore. L'alettone posteriore sopra il lunotto, che sulle 328 è a richiesta, sulle Turbo fa invece parte della dotazione di serie.

La produzione di GTB e GTS inizia in contemporanea durante il 1986 e prosegue fino al 1989. Essendo una versione specifica per il mercato italiano, i volumi produttivi sono modesti, se confrontati con quelli della 328: 308 le coupé e 828 le "tetto asportabile", confermando la tendenza a una maggior diffusione per le GTS.

Con le nuove Turbo, si completa l'aggiornamento della gamma delle Ferrari a 8 cilindri, che ora evidenziano un frontale con uno spiccato family feeling: dalla Mondial 3.2 alla 328 e alla Turbo. **R**



↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore-centrale, trasversale - V8 di 90°
Alésaggio 66,8 mm - Corsa 71 mm
Cilindrata 1990 cm³
Rapporto di compressione 7,5:1
Potenza 254 CV a 6500 giri/minuto
Iniezione Bosch K-Jetronic
Turbocompressore con intercooler
Accensione elettronica
Lubrificazione a carter umido
Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 5 marce
Pneumatici anteriori 205/55VR 16,
posteriori 225/55VR 16.

Corpo vettura Coupé 2 posti - Telaio tubolare in acciaio
Sospensioni anteriori e posteriori a ruote
indipendenti, quadrilateri trasversali, molle
elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici,
barre stabilizzatrici
Freni idraulici a disco
Sterzo a pignone e cremagliera
Serbatoio carburante 74 litri.

**Dimensioni
e peso** Passo 2350 mm
Carreggiata ant. 1485 mm, post. 1465 mm
Lunghezza 4255 mm - Larghezza 1730 mm
Altezza 1128 mm - Peso a vuoto 1232 kg.

Prestazioni Velocità 253 km/h.

↓ LA GAMMA 208

L'idea di Ferrari di proporre sul mercato italiano una versione con il V8 di cilindrata ridotta sotto la soglia dei due litri nasce all'indomani della crisi petrolifera: nel 1975, infatti, viene derivata dalla Dino 308 GT4 la 208 GT4, dotata di finiture semplificate, scarico singolo e con motore di 1990 cm³ da 180 CV (ottenuti secondo la misurazione SAE, quindi molto virtuale rispetto all'effettiva potenza). Ne vengono costruite 840 unità. Dal 1980, quando la produzione della Dino è ormai tramontata, si rende disponibile la 208 GTB-GTS (rispettivamente 160 e 140 esemplari), che però si rivela poco all'altezza nelle prestazioni a causa dei suoi modesti 160 CV. Con la 208 Turbo (inizialmente soltanto GTB) del 1982, le prestazioni tornano su alti livelli; 437 le coupé, 250 le GTS (dal 1983). Infine le Turbo con intercooler del 1986: 308 le GTB e 828 le GTS. Complessivamente il motore due litri è stato prodotto in 2963 unità.



Respira con le Naca

L'ultima serie della Turbo, che perde la denominazione 208, ha carrozzeria quasi identica a quella della 328. Si riconosce per la presa d'aria Naca sulla fiancata, alla base del parafango posteriore e per le cinque poste di estrazione dell'aria poste sul paraurti posteriore.





40 COI MUSCOLI

Nata per celebrare l'importante anniversario della Casa, deriva dalla GTO e ne costituisce l'evoluzione. In sintesi è una vettura da corsa adattata all'uso stradale. I suoi numeri? Quasi 500 CV e 324 km/h

Probabilmente la F40 è stata la Ferrari che ha destato più sensazione, tra i modelli stradali. Quando nasce, nel 1987, viene preceduta da una serie di indiscrezioni che ne preannunciano l'arrivo: sono cinque prototipi, derivati dalla 288 GTO, che vengono chiamati "Evoluzione", che girano per le strade attorno a Maranello, pesantemente camuffati. Quello che si intuisce è che si tratta di una supercar ancora più estrema della GTO. Quando debutta

ufficialmente, alla presenza del "Drake" (sarà l'ultima volta, perché scompare il 18 agosto del 1988), la febbre dell'attesa è ormai giunta a temperature stratosferiche. Centinaia di appassionati si mettono in fila sventolando il libretto degli assegni, ossessionati dall'idea di non poter acquistare quella che si preannuncia come la supercar più mirabolante di tutti i tempi.

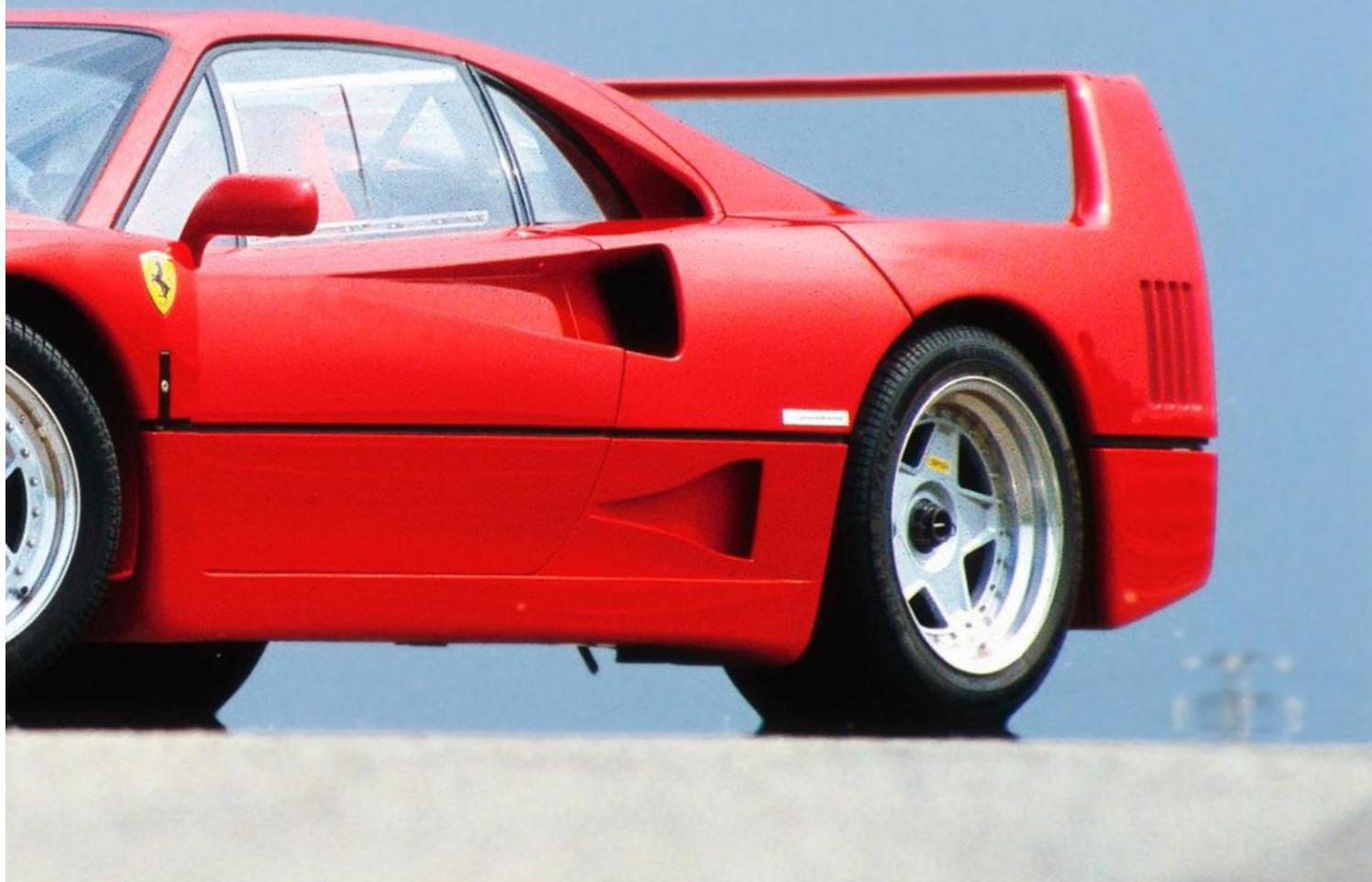
La F40 ha caratteristiche eccezionali, a cominciare dallo stile. Il disegno è di Pininfarina, che realizza una berlinetta che sprizza energia da ogni lato. Il corpo centrale è derivato da quello della 308: il profilo nero satinato che cor-

re a metà della scocca serve a ricollegare l'immaginazione alle vetture di serie. Ma tutto il resto risulta inedito: il frontale è basso, acquattato a terra, con una ridda di prese d'aria e sfoghi con funzione non soltanto estetica. Tutto il guscio anteriore si solleva, incernierato davanti, per dare accessibilità alla meccanica anteriore. Il posteriore, larghissimo, è sormontato da un alettone enorme. Il lunotto a cupola mette in bella vista la prestigiosa motorizzazione. Tutta la parte posteriore dell'auto si può alzare a ribalta, con le cerniere infulcrate sul tetto. Il cuore della F40 deriva da quello della GTO, ➔

Apertura totale

Caratteristici della F40 i sistemi di apertura dei cofani, che in realtà comprendono tutta la sezione anteriore e posteriore della scocca. Basso, largo e acquattato a terra, la supercar di Maranello è la protagonista assoluta del ristretto mercato delle auto d'altissima collezione di quel periodo.







➔ con minime variazioni di alesaggio e corsa che portano la cilindrata complessiva sopra i 2,9 litri. Il rapporto di compressione cresce a 7,7:1 e viene maggiorata la pressione dei due turbocompressori. La potenza raggiunge un picco di 478 CV (a 7000 giri) e la coppia massima sale a 58,8 kgm a 4000 giri. La potenza specifica è di ben 163 CV/litro. Le prestazioni sono mostruose: 324 km/h di punta massima e da 0 a 100 km/h in 4,1 secondi. Ovviamente senza alcun tipo di controllo elettronico...

DOTAZIONE ESSENZIALE

Differenziale e cambio sono in blocco; a richiesta è disponibile un'unità con innesti frontali, per i clienti che desiderano provare l'ebbrezza di una vera auto da competizione. L'abitacolo è in effetti di derivazione corsaiola: a parte il condizionatore d'aria, di serie, l'interno è spartano. Sedili sportivi ricoperti di stoffa rossa, padiglione, plancia e tunnel sono rivestiti in materiale fonoassorbente. Non sono previsti gli alzacristalli elettrici: una manovella posizionata sul pannello porta aziona i cristalli laterali, mentre nei primi esemplari addirittura ci sono dei semplici pannelli scorrevoli in plexiglas. L'apertura delle porte dall'interno è affidata a un cavetto da tirare. Nel corso della produzione viene reso disponibile il controllo elettronico delle sospensioni e dal 1990 entrano in produzione gli esemplari dotati di catalizzatore.

Al lancio Ferrari non annuncia la tiratura prevista, per non scatenare la speculazione (che comunque avviene lo stesso): la domanda è così alta che di F40 vengono costruite 1311 unità, quasi cinque volte la 288 GTO. **R**





↓ CARATTERISTICHE

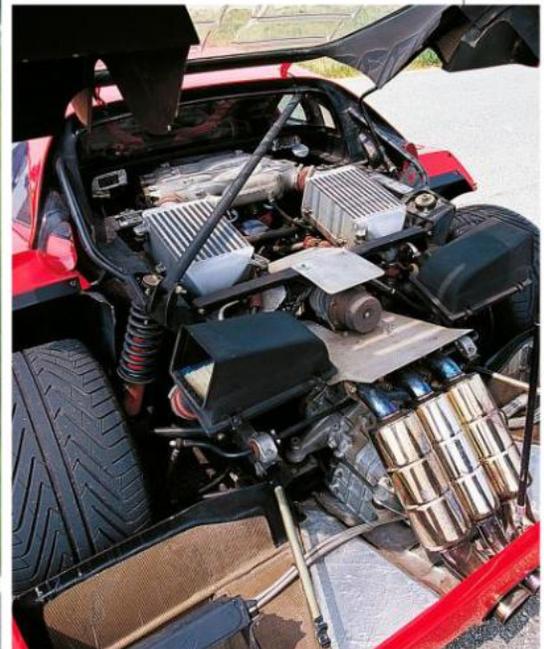
Motore Posteriore-centrale, longitudinale - V8 di 90°
 Alésaggio 82 mm - Corsa 69,5 mm
 Cilindrata 2936 cm³
 Rapporto di compressione 7,7:1
 Potenza 478 CV a 7000 giri/minuto
 Coppia 58,8 kgm a 4000 giri/minuto
 4 valvole per cilindro
 Accensione e iniezione integrate Weber
 Marelli IAW
 Due turbocompressori
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Pneumatici anteriori 245/40ZR 17,
 posteriori 335/35ZR 17.

Corpo vettura Coupé 2 posti
 Telaio tubolare in acciaio con
 elementi in composito
 Sospensioni anteriori e posteriori a ruote
 indipendenti, quadrilateri trasversali, molle
 elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici,
 barre stabilizzatrici
 Freni idraulici a disco
 Sterzo a pignone e cremagliera
 Serbatoio carburante 120 litri.

**Dimensioni
 e peso** Passo 2450 mm
 Carreggiata ant. 1594 mm, post. 1606 mm
 Lunghezza 4358 mm - Larghezza 1970 mm,
 Altezza 1124 mm - Peso a vuoto 1100 kg.

Prestazioni Velocità 324 km/h



Arma letale

La F40 garantisce prestazioni brutali: in accelerazione raggiunge il chilometro da fermo in 20 secondi e sviluppa una velocità di punta di 324 km/h. L'abitacolo è quello di un'auto da corsa: alleggerito e spoglio.



UNA MINI TESTAROSSA

Molti all'epoca la definiscono la prima Ferrari moderna. In effetti abbandona il classico telaio tubolare a favore di una struttura in lamiera scatolata. Ma non è la V8 più fortunata

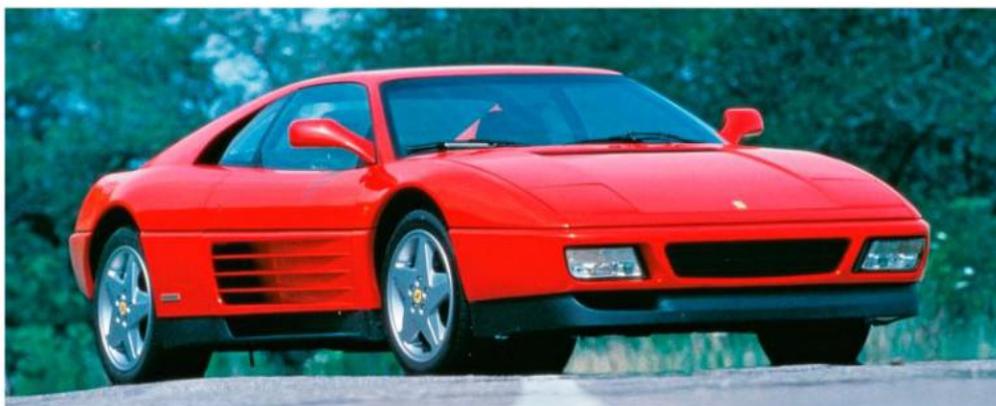
Il 1989 è anno di rivoluzioni. A Maranello il vento del cambiamento porta una nuova generazione di berlinette a 8 cilindri: le 348. Sono le prime Ferrari in cui la tradizionale struttura tubolare del telaio viene sostituita da uno scatolato in acciaio di sezione rettangolare con un sottotelaio posteriore che regge il gruppo motopropulsore. Lo stile di Leonardo Fioravanti per Pininfarina realizza una sorta di "mini Testarossa". Ma la linea è tutta nuova e l'abitacolo ha un design più moderno.

MOTORE LONGITUDINALE

La 348 è declinata, inizialmente, in due versioni TB e TS, in cui la lettera "T" significa "Trasversale" (e si riferisce al cambio, mentre il motore assume la posizione longitudinale), la "B", ovviamente, "Berlinetta", e la "S" simboleggia la carrozzeria "Spider" (in realtà la berlinetta con tetto asportabile tipo "Targa"). La Spider vera e propria, con la capote in tela reclinabile elettricamente, arriva invece nel 1993.

Il motore è sempre un V8 a 90°, siglato 119D (119G per le successive versioni catalizzate): 3,4 litri di cilindrata (da qui le prime due cifre che identificano il modello), che sviluppa 300 CV. L'adozione del carter secco abbassa il motore di 13 cm, e favorisce la maneggevolezza e la tenuta di strada. La 348 TS è più gradita della TB: 4228 unità contro 2894. La Spider in poco più di un anno raggiunge i 1146 esemplari.

Nel 1993, in contemporanea alla produzione della Spider, la TB e la TS ricevono piccole modifiche (il motore passa a 320 CV, lo spoiler anteriore e le minigonne sono in tinta con la carrozzeria anziché nere) e cambiano denominazione, diventando rispettivamente GTB e GTS. Di questa serie si assemblano 222 coupé e 218 "Targa". Due le serie limitate: la prima, riservata al mercato Usa, si chiama Speciale: i 100 esemplari costruiti tra il 1992 e il 1993 hanno sedili speciali avvolgenti, uno spoiler anteriore più pronunciato e i fari posteriori senza griglia. La seconda è battezzata GT Competizione (56 unità nel 1994): 330 CV, scarico in acciaio inox, sedili in carbonio, interni alleggeriti in kevlar e cerchi da 18 pollici scomponibili Speedline. **R**



Tutto in tinta

La 348 TS qui raffigurata ha le bandelle laterali e lo spoiler anteriore in tinta con la carrozzeria, come le successive GTS. Allestimento di serie per la 348 TB in alto a sinistra. L'abitacolo della 348 rappresenta un deciso salto in avanti in termini di qualità e confort rispetto alle precedenti 328.





↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore-centrale, longitudinale - V8 di 90°
 Alésaggio 85 mm - Corsa 75 mm
 Cilindrata 3405 cm³
 Rapporto di compressione 10,4:1
 Potenza 300 CV a 7200 giri/minuto
 4 valvole per cilindro
 Iniezione elettronica Bosch Motronic 2.5
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Pneumatici anteriori 215/50ZR 17,
 posteriori 255/50ZR 17.

Corpo vettura Coupé 2 posti
 Struttura portante in acciaio sciolato
 Sospensioni anteriori e posteriori a ruote
 indipendenti, quadrilateri con bracci
 trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori
 telescopici a gas, barre stabilizzatrici
 Freni idraulici a disco, ABS
 Sterzo a pignone e cremagliera
 Serbatoio carburante 95 litri.

Dimensioni e peso Passo 2450 mm
 Carreggiata ant. 1502 mm, post. 1578 mm
 Lunghezza 4230 mm - Larghezza 1894 mm
 Altezza 1170 mm - Peso a vuoto 1393 kg.

Prestazioni Velocità oltre 275 km/h.

↓ 348 GTS-348 SPIDER

La Spider (foto in basso), nata sul finire della produzione della serie 348, è la versione che i collezionisti amano di più. Anche all'epoca le vendite convergono sul modello con capote in tela: la contemporanea 348 GTS (nella foto qui sotto una precedente TS) viene infatti costruita in 218 esemplari contro i 1146 della Spider. Questo modello sostituisce di fatto la Mondial T Cabriolet, rispetto alla quale, però, perde i due piccoli posti dietro; tuttavia, grazie al passo accorciato e alla scocca rinforzata, si rivela più maneggevole e sportiva.



L'ETÀ MODERNA

Un decennio da ricordare per sempre. Si apre con l'ennesima sfida commerciale: riportare in auge il motore anteriore sia nel campo delle quattro posti sia in quello delle berlinette. La 456 GT 2+2 debutta nel 1992 e prende il posto della 412, il modello più longevo della Storia di Maranello. Quattro poltrone vere, tutti i confort e i 300 all'ora a portata di mano. Il secondo obiettivo è di quelli che fanno tremare i polsi: sostituire la Testarossa (quasi 10.000 pezzi costruiti) con una supercar completamente diversa, "con i buoi davanti al carro". Si chiama 550 Maranello. Ricorda, nello spirito e nelle prestazioni, la mitica 365 GTB/4 Daytona, ed è la madre di tutte le berlinette 2 posti della Ferrari, anche dei giorni nostri. La F12 odierna, per esempio, le deve ancora parecchio... In questo periodo c'è tempo ed energia anche per sviluppare al meglio le Ferrari di normale produzione, quelle con il V8 montato alle spalle del guidatore. Alla 348, che all'inizio del decennio

viene declinata pure nella versione vera Spider (ed è un ritorno al passato dopo vent'anni esatti dall'uscita di produzione della Daytona Spider) subentra la F355. Un'auto che oggi è un po' nel cono d'ombra, ma che all'epoca è stata amata moltissimo dai fedelissimi di Maranello. Perché rappresenta il travaso della tecnologia di Formula 1 nell'ambito della produzione di serie, per esempio nel campo della ricerca aerodinamica. Il suo motore adotta per la prima volta le 5 valvole per cilindro, e il cambio F1 sequenziale debutta nella produzione di serie. La F355 è la prima Ferrari "normale" che sfiora i 300 orari di velocità di punta. Ed è anche l'ultima a essere disponibile con carrozzeria "Targa", cioè con tetto rigido asportabile, un sistema che aveva permesso alle Ferrari "aperte" di sopravvivere lungo tutti gli anni Settanta e Ottanta. Al termine del decennio, debutta la 360 Modena. La prima delle Ferrari veramente moderne.



456 GT - PAG. 96



F355 BERLINETTA - PAG. 98



F50 - PAG. 100



550 MARANELLO - PAG. 104



360 MODENA - PAG. 106



ANNI 90

**IL MEGLIO
DEL CAVALLINO
LE GT**



RITORNO IN GRANDE STILE

Motore V12 anteriore, schema transaxle e quattro comodi posti: ecco la nuova granturismo made in Maranello, capace di viaggiare indifferentemente a 30 come a 300 all'ora. Col massimo confort

Da tre anni l'ultima 4 posti di Maranello, la 412, era uscita di produzione, quando nel 1992 viene annunciata la 456 GT. Si tratta di una vettura granturismo a motore anteriore che, nonostante la potenza impegnativa (442 CV) può essere utilizzata anche tutti i giorni. La linea di Pininfarina offre una rivisitazione in chiave moderna dello stile della Daytona, il che fa gridare al miracolo i ferraristi. La 456 GT prende il nome, come accadeva un tempo, dalla cilindrata unitaria: 456,16 cm³ che, moltiplicati per 12, fanno una cubatura complessiva di 5473,92. Cinque litri e mezzo di "motorone" che prende il posto del V12 da 5 litri della 412. Offre 100 CV in più ed è strutturalmente diverso: se in precedenza la V tra le bancate era di 60°, qui l'angolo è di 65°. La lubrificazione è a carter secco. Tutto in lega leggera, adotta l'iniezione elettronica Bosch Motronic 2.7, sostituita dal 1996 con la 5.2. Il cambio, posteriore e in blocco col differenziale, è un manuale a sei marce. Dal 1996 si aggiunge la 456 GTA, con trasmissione automatica a 4 rapporti.

STILE E MODERNITÀ

La 456, oltre che splendida, è anche comoda come mai una Ferrari in precedenza. I sedili anteriori, vere e proprie poltrone di lusso, si spostano in avanti automaticamente per far accedere ai posti dietro. Il doppio airbag arriva soltanto nel 1996. Bella, comoda e anche tecnologica: nella sua linea classica e al tempo stesso moderna cela materiali e tecnologie costruttive innovative. La maggior parte dei pannelli è d'alluminio, saldati al telaio d'acciaio mediante il Feran, un materiale a sandwich che consente l'"unione" di metalli diversi. Le sospensioni sono controllate elettronicamente, autolivellanti e regolabili. Servosterzo ad assistenza variabile e ABS fanno parte della dotazione di serie. Nel 1998 arriva la 456M (Modificata), in versione GT e GTA. Gli aggiornamenti sono un diverso disegno dei paraurti, la griglia allargata, la scomparsa degli sfoghi d'aria sul cofano. Meccanica inalterata, tranne l'adozione del controllo di trazione. La produzione della 456 (che termina nel 2003) è di 3207 esemplari (1534 GT, 402 GTA, 640 M GT e 631 M GTA). **R**





↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 65°
 Alesaggio 88 mm - Corsa 75 mm
 Cilindrata 5474 cm³
 Rapporto di compressione 10,6:1
 Potenza 442 CV a 6250 giri/minuto
 Coppia 56 kgm a 4500 giri/minuto
 4 valvole per cilindro
 Iniezione elettronica Bosch Motronic 2.7
 Accensione elettronica
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 90 Ah

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 6 marce
 Pneumatici anteriori 255/45 ZR 17,
 posteriori 285/40 ZR 17.

Corpo vettura Coupé 2+2 posti - Telaio tubolare in acciaio
 Sosp. ant. a ruote indipendenti, quadrilateri,
 bracci trasversali, molle elicoidali,
 ammortizzatori telescopici a gas
 Sosp. post. a ruote indipendenti,
 quadrilateri, bracci trasversali, molle
 elicoidali, ammortizz. telescopici a gas,
 impianto autolivellante idropneumatico
 Barre stabilizzatrici
 Freni idraulici a disco, ABS
 Serbatoio carburante 110 litri.

Dimensioni e peso Passo 2600 mm
 Carreggiata ant. 1585 mm, post. 1606 mm
 Lunghezza 4730 mm - Larghezza 1920 mm
 Altezza 1300 mm - Peso a vuoto 1690 kg.

Prestazioni Velocità oltre 300 km/h.



Passo accorciato

Pur con un interasse minore di 10 cm rispetto a quello adottato dalla vecchia 412, la 456 GT è nettamente più abitabile e comoda per 4 persone. La dotazione di altissimo livello e l'impiego di materiali di qualità superlativa ne fanno una delle auto preferite dai vip degli anni Novanta. A destra, la 456M GT: da notare l'inedita presa d'aria frontale e l'assenza degli sfoghi d'aria dietro i gruppi ottici a scomparsa.





SALTO DI QUALITÀ

Sostituisce la 348: motore nuovo, a 5 valvole per cilindro, sospensioni a controllo elettronico e sottoscocca completamente carenata per ottimizzare l'aerodinamica



La F355 inaugura, sulla scia della F40, la tradizione di mettere la lettera iniziale del marchio prima delle sigle numerica: un sistema che proseguirà con la F512 M, la F50 e la F430. Le cifre 355 indicano la cilindrata (le prime due, 3,5 litri) e la presenza di 5 valvole per ognuno degli 8 cilindri. Tra le novità della denominazione, la F355 coupé non si chiama più GTB, ma assume il nome di Berlinetta.

La carrozzeria ideata da Pininfarina non può essere semplicemente considerata un'evoluzione della rivoluzionaria 348, ma un progetto a se stante: le vere novità sono celate sul fondo scocca, che è piatto e completamente carenato per ottimizzare l'aerodinamica. Un

profondo studio sui flussi interessa anche la carrozzeria, che rispetto alla precedente viene ottimizzata in ogni dettaglio nella galleria del vento. I clienti possono apprezzare i risultati quando guidano la F355: è un'auto deliziosa, letteralmente incollata al terreno. Anche grazie alle sospensioni a controllo elettronico, regolabile in due settaggi dal posto di guida: Normale e Sport. È una delle tante derivazioni dalle esperienze nelle corse.

CAMBIO F1 POCO RICHIESTO

Il motore centrale-longitudinale sviluppa 380 CV (60 in più della 348 GTB) a un regime molto elevato: 8250 giri. Corposa anche la coppia: 4 kgm in più (da 33 a 37). La F355 è un'auto molto veloce perché sfiora i 300 km/h. È comoda da guidare anche grazie al servosterzo di serie (chi lo desidera, però,

può chiedere in fabbrica che il suo esemplare non ne sia dotato). Nel 1997, negli ultimi due anni di produzione, viene finalmente reso disponibile il cambio sequenziale F1 che, abbinato alle sospensioni elettroniche, permette in posizione Sport di incrementare la velocità di cambiata. È un primo passo verso il futuro che vedrà diffondersi questa soluzione su quasi tutte le Ferrari.

Per il momento, però, non equipaggia moltissimi esemplari: su 4915 Berlinette prodotte fino al 1999, solamente 88 sono equipaggiate con l'F1. Medesimo risultato sulla versione GTS, presentata nel 1995 pochi mesi dopo la Berlinetta: 74 esemplari F1 su un totale di 2577. Una quota appena più alta per la terza versione in gamma, anch'essa lanciata nel 1995: la Spider, costruita in 3714 unità, di cui 139 con il cambio sequenziale. **R**

Migliora la cura costruttiva

Rispetto alla 348, la F355 appare molto più essenziale nello stile: le appendici aerodinamiche non hanno alcuna funzione estetica, ma rivelano l'attento studio aerodinamico. All'interno, i clienti apprezzano lo sforzo della Ferrari per aumentare la qualità costruttiva e dei materiali.



↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore-centrale, longitudinale - V8 di 90°
Alesaggio 85 mm - Corsa 77 mm
Cilindrata 3495 cm³
Rapporto di compressione 11,0:1
Potenza 380 CV a 8250 giri/minuto
Coppia 37 kgm a 6000 giri/minuto
5 valvole per cilindro
Iniezione elettronica Bosch Motronic ML 2.7
Accensione elettronica
Lubrificazione a carter secco
Impianto elettrico 12 V, batteria 70 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 6 marce
Pneumatici anteriori 225/40 ZR 18,
posteriori 265/40 ZR 18.

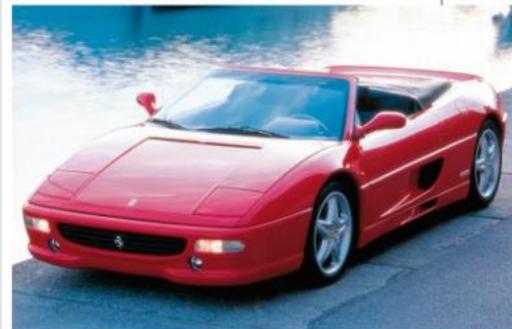
Corpo vettura Coupé 2 posti
Scocca in acciaio scatoletto con
sottotelaio posteriore a traliccio
Sospensioni anteriori e posteriori a ruote
indipendenti, quadrilateri trasversali, molle
elicoidali, ammortizzatori telescopici a gas,
barre stabilizzatrici
Freni idraulici a disco, ABS
Sterzo a pignone e cremagliera,
servoassistenza
Serbatoio carburante 88 litri.

Dimensioni e peso Passo 2450 mm
Carreggiata ant. 1514 mm, post. 1615 mm
Lunghezza 4250 mm - Larghezza 1900 mm
Altezza 1170 mm - Peso a vuoto 1350 kg.

Prestazioni Velocità 295 km/h.

↓ F355 SPIDER

La versione con capote elettrica (è la prima volta che viene adottato da Maranello questo sistema gestito da una centralina) ha la stessa meccanica della Berlinetta e della GTS. Le ottime doti del telaio la rendono adatta anche all'uso sportivo, in maniera più adeguata rispetto alla precedente 348 Spider. Tant'è che nel catalogo degli optional sono presenti i sedili racing in carbonio e, nel 1999, alla vigilia dell'uscita di produzione, Ferrari allestisce una serie limitata di 100 esemplari chiamati Serie Fiorano, con modifiche all'handling, sospensioni di derivazione corsaiole, sterzo più diretto, dischi forati e ventilati, pastiglie freni da corsa e dettagli nell'abitacolo in carbonio. Si riconosce anche per la griglia posteriore nera presa in prestito dalla F355 Challenge, la versione non targabile da usare nel campionato monomarca.





F50 1995

QUASI UNA F.1

Per i cinquant'anni della Casa, che si sarebbero celebrati nel 1997, viene realizzata l'erede della F40: V12 di 4,7 litri da 520 cavalli derivato dalle corse e telaio in carbonio. Solo 349 unità



Le Ferrari estreme hanno sempre colpito nel segno. Non può andare diversamente quando al Salone di Ginevra del 1995 il presidente Luca di Montezemolo annuncia la nascita della F50, che idealmente riprende il testimone della 288 GTO e della F40.

La produzione annunciata è di 349 esemplari ("Uno in meno di quelli richiesti dai clienti a cui è stata svelata in anticipo", dichiara il presidente). Poco più di un quarto delle F40 prodotte. Perché in quegli anni Novanta l'economia non se la passa troppo bene e la speculazione sulle supercar del decennio precedente aveva tirato brutti scherzi a parecchi collezionisti, quando la bolla si era sgonfiata.

Come per le progenitrici, la F50 attinge a piene mani dalla tecnologia di Formula 1, in particolare nella sperimentazione e utilizzo dei materiali compositi. Viene infatti impiegato un telaio monoscocca in fibra di carbonio, ove il poderoso V12 svolge una funzione portante. Il motore deriva dalla Formula 1 del 1990. Tant'è che la F50 viene descritta come l'auto stradale più vicina a



una Formula 1 di sempre. Anche le sospensioni sono mutate dalla massima serie delle competizioni.

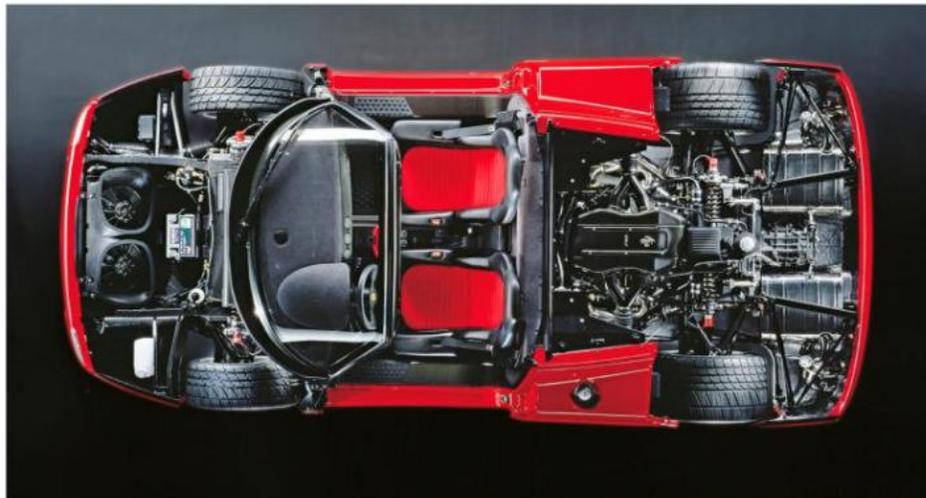
VISTOSO ALETTONE

Lo stile della F50 non è così brutale come nella F40: Pininfarina si stacca volutamente sia dall'illustre modello precedente sia dal resto della produzione di serie. Le li-

nee sono tondeggianti, e rispondono a esigenze aerodinamiche piuttosto che estetiche. L'unica reminiscenza della F40 è l'alettone posteriore, ancora più pronunciato rispetto a quello, già enorme, dell'auto del 1987. La configurazione è quella di una berlinetta tipo "Targa", dove il tetto rigido può essere tolto, ma non esiste alcuna soluzione sull'auto per poterlo riporre. Per questo mo-

tivo, la F50 è dotata di un ulteriore tettuccio in tela da utilizzare per emergenza in caso di condizioni meteo variate all'improvviso.

Quando la copertura rigida o morbida non è in uso, si notano i vistosi rigonfiamenti dei rollbar. Tra le due carenature posteriori una copertura trasparente, nella quale sono ricavati numerosi sfoghi per l'aria, mette in mostra il motore come una scultura. ➔



Più bella chiusa

L'attento studio aerodinamico eseguito dalla Pininfarina sulla F50 rivela molti dettagli imposti dalle esigenze tecniche. Asportando la copertura, sia rigida sia morbida, si nota che la purezza della linea perde un po' di efficacia.



↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore-centrale, longitudinale
V12 di 65°
Alesaggio 85 mm - Corsa 69 mm
Cilindrata 4698 cm³
Rapporto di compressione 11,3:1
Potenza 520 CV a 8500 giri/minuto
Coppia 48 kgm a 6500 giri/minuto
5 valvole per cilindro
Iniezione elettronica Bosch Motronic ML 2.7
Accensione elettronica
Lubrificazione a carter secco
Impianto elettrico 12 V, batteria 70 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 6 marce
Pneumatici anteriori 245/35ZR 18,
posteriori 335/30ZR 18.

Corpo vettura Coupé-Spider 2 posti
Telaio monoscocca in fibra di carbonio
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti,
triangoli trasversali, schema push-rod, molle
elicoïdali coassiali con gli ammortizzatori
telescopici a gas
Freni idraulici a disco
Sterzo a pignone e cremagliera
Serbatoio carburante 105 litri.

Dimensioni e peso Passo 2580 mm
Carreggiata ant. 1620 mm, post. 1602 mm
Lunghezza 4480 mm - Larghezza 1986 mm,
Altezza 1120 mm - Peso a vuoto 1230 kg.

Prestazioni Velocità 325 km/h.



→ La Ferrari è più generosa con i clienti della F50 rispetto a quanto fatto con la 288 GTO e la F40: si può scegliere tra cinque tonalità di carrozzeria: due rossi, il nero, il giallo e l'argento. La quasi totalità degli acquirenti sceglie però il rosso Ferrari. Il climatizzatore è di serie, mentre l'apertura dei cristalli laterali avviene a manovella.

Il motore, a differenza che nelle due supercar precedenti, è un V12 aspirato, con ci-

lindrata portata a 4,7 litri, in grado di sviluppare 520 CV a 8500 giri/minuto. Cinque le valvole per cilindro, doppio albero a camme in testa per bancata, con comando a catena. Lubrificazione a carter secco e sistema di iniezione e accensione integrati. Il cambio è a sei velocità in blocco con il differenziale. Le sospensioni a controllo elettronico sono indipendenti con bracci oscillanti, leveraggi collegati alle molle e ammortizza-

tori orizzontali (schema push-rod).

La produzione, avviata nel corso del 1995, termina nei primi mesi di due anni dopo, proprio quando il mezzo secolo della Ferrari è compiuto. Il prezzo di vendita è fissato in 850 milioni di vecchie lire e ai clienti viene imposto l'acquisto massimo di un esemplare a testa e l'obbligo di non rivenderlo prima che siano trascorsi due anni dalla consegna. **R**





I "BUOI" TORNANO DAVANTI

Sarebbe piaciuta al Commendatore questa berlinetta a due posti con il grosso V12 anteriore. Lo stile riprende la 456 GT, ma con molti spunti derivati dalle Rosse del passato, Daytona in primis

Innanzitutto occorre sfatare un mito: la 550 Maranello, che segna il ritorno del motore anteriore sulle grosse GT, è un'auto nettamente più veloce (oltre che facile da guidare) anche rispetto all'ultima evoluzione della famiglia delle Testarossa, la F512 M. Tant'è che per la presentazione si utilizza il Circuito del Nürburgring durante una manifestazione dedicata ai ferraristi nell'estate del 1996. Durante l'evento, si esibiscono in pista i due piloti ufficiali della Scuderia Ferrari, Michael Schumacher e Eddie Irvine (assieme agli ex campioni Ferrari Niki Lauda e Jody Scheckter) che deliziano il pubblico presente con le loro evoluzioni al volante della nuova granturismo.

In più, nell'ottobre del 1998, a Marysville nell'Ohio, una 550 Maranello stabilisce tre record di velocità per auto di produzione (tra cui quello sulle 100 miglia a 306,037 km/h). A grandi linee, la Maranello, disegnata da Pininfarina, ricalca le forme della 456 GT; tuttavia aggiunge parecchi riferimenti stilistici di alcune Ferrari del passato, come le feritoie trasversali sui parafranghi anteriori come nella 250 GTO e 275 GTB; i gruppi ottici posteriori, invece, sembrano prelevati dalla 365 GTB/4 Daytona, il modello a cui la 550 si ispira particolarmente nelle forme.

FORME CLASSICHE

Il disorientamento tra i clienti è dovuto al fatto che, dalla BB del 1971, la top car della gamma Ferrari era molto estrema nelle forme. La 550 invece è un classico. Ma, una volta preso il volante in mano, non c'è uno che non si ricreda. Il V12 ha la medesima cilindrata della 456 GT, ma i CV salgono a 485. La velocità dichiarata è di 320 km/h. L'interno è curato e lussuoso, ma per sole due persone. A richiesta, un'ampia gamma di personalizzazioni dal programma "Carrozzeria Scaglietti". La 550 rimane in produzione fino al 2001 (3083 esemplari), per essere sostituita dalla 575M Maranello ("Modificata"). Il V12 è maggiorato a 5,75 litri (da qui la sigla) e la potenza cresce a 515 CV: pochi gli aggiornamenti. Rimane in listino fino al 2006, quando arriva la 599 GTB Fiorano. La produzione della 575M è attorno alle 2000 unità (dato non ufficiale). **R**



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 65°
Alésaggio 88 mm - Corsa 75 mm
Cilindrata 5474 cm³
Rapporto di compressione 10,8:1
Potenza 485 CV a 7000 giri/minuto
Coppia 58 kgm a 5000 giri/minuto
Iniezione elettronica Bosch Motronic 2.5
Lubrificazione a carter secco
Impianto elettrico 12 V, batteria 90 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 6 marce
Pneumatici anteriori 255/40 ZR 18,
posteriori 295/35 ZR 18.

Corpo vettura Coupé 2 posti - Telaio tubolare in acciaio
Sosp. ant. e post. a ruote indipendenti,
quadrilateri trasversali, molle
elicoïdali, ammortizzatori telescopici,
barre stabilizzatrici
Freni idraulici a disco, ABS
Sterzo a pignone e cremagliera,
servoassistenza - Serbatoio carb. 114 litri.

Dimensioni e peso Passo 2500 mm
Carreggiata ant. 1632 mm, post. 1586 mm
Lunghezza 4550 mm - Larghezza 1935 mm
Altezza 1277 mm - Peso a vuoto 1620 kg.

Prestazioni Velocità 320 km/h.

↓ 575 SUPERAMERICA

Nel 2005 la Ferrari utilizza un brevetto dell'ingegner Leonardo Fioravanti (autore di alcune delle più belle Ferrari del passato per conto di Pininfarina, quali la Daytona, la BB, la 308 GTB e la 288 GTO) in una serie di 575 denominate Superamerica, un nome caro alla tradizione del Cavallino Rampante. Si tratta di una spider con tetto retrattile elettrico che si apre ribaltandosi all'indietro e andando a riporsi in un vano tra l'abitacolo e il bagagliaio. La copertura può essere in cristallo "revocromico" (un brevetto della Saint Gobain), la cui opacità può essere variata a piacimento fino a oscurarsi completamente. Ne sono state realizzate 559 unità, tutte con un motore potenziato a 540 cavalli.



Bella, lussuosa e potente

La 550 Maranello è realizzata sul telaio, accorciato di 10 cm, della 456 GT. La carrozzeria è tutta in alluminio, saldata al telaio in acciaio con un materiale sandwich appositamente formulato. Gli ammortizzatori sono a controllo elettronico.



UN'ALTRA RIVOLUZIONE

Partiti da un foglio bianco, i tecnici di Maranello per la sostituta della F355 sfogano tutta la loro esperienza e capacità: è la prima Ferrari con monoscocca in alluminio e con uno stile innovativo

Grazie alla collaborazione con Alcoa, il colosso mondiale della produzione dell'alluminio, la Ferrari è in grado di realizzare la sua prima berlina a motore centrale-posteriore interamente in lega leggera. Presentata al Salone di Ginevra del 1999, prende il posto della F355, rimasta in listino per cinque anni senza variazioni di sostanza. Dopo la bellezza classica di questo modello, la Ferrari volta pagina: abbandona la consueta griglia centrale nel frontale per adottare un muso levigato con due grosse "bocche" ai lati. Modernissima, anche se con qualche dettaglio rétro, come le prese d'aria del vano motore posizionate sui parafranghi posteriori, che ricordano quelle della 250 LM. Telaio monoscocca in alluminio, ma anche la carrozzeria, le fusioni del motore, la scatola della trasmissione e gli elementi delle sospensioni. I pannelli della scocca in lega leggera sono rivettati alla struttura portante.

ALLUNGA IL PASSO

Il passo cresce di 15 cm rispetto a quello della F355. Il motore è un aggiornamento del V8 precedente, con un minimo incremento di cubatura, che raggiunge i 3,6 litri (da qui il nome 360). La potenza arriva a 400 CV tondi (20 in più). Nuovo l'impianto di iniezione, che si avvale del comando dell'acceleratore senza cavo (fly by wire). Il cambio è manuale a 6 marce, a richiesta una versione aggiornata del sequenziale F1, introdotto sulla F355.

Il passo allungato permette di alloggiare nell'abitacolo una sacca o un paio di piccole valigie dietro i due sedili. Nella dotazione di serie, il climatizzatore e i doppi airbag. A richiesta le personalizzazioni della gamma "Carrozzeria Scaglietti". Rimane in produzione fino al 2004 e viene costruita in 8761 esemplari come berlina e 7483 nella versione Spider. Cui si aggiungono 1288 unità della Challenge Stradale (questi dati sono stimati). La Challenge Stradale, nata nel 2003, ha i freni con dischi carboni, l'assetto ribassato di 15 mm, cerchi derivati dalla Challenge, il motore con 25 CV in più, il cambio F1 più veloce. Il peso si ferma a 1180 kg (110 in meno della Modena). **R**



Dolce stil novo

Completamente rinnovata nella linea rispetto alle berline V8 precedenti, la 360 Modena diventa quest'anno maggiorenne, ma è ancora bellissima e attuale. Raffinata nella tecnica (tutta in alluminio) e lussuosa ma sportiva nell'interno, garantisce tuttora prestazioni appaganti.





↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore-centrale, longitudinale - V8 di 90°
 Alesaggio 85 mm - Corsa 79 mm
 Cilindrata 3586 cm³
 Rapporto di compressione 11,0:1
 Potenza 400 CV a 8500 giri/minuto
 Coppia 38 kgm a 4750 giri/minuto
 5 valvole per cilindro
 Iniezione elettronica Bosch Motronic ME 73
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 70 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 6 marce
 Pneumatici anteriori 215/45ZR 18,
 posteriori 275/40ZR 18.

Corpo vettura Coupé 2 posti - Scocca in alluminio
 Sospensioni ant. e post. a ruote indipendenti,
 quadrilateri trasversali, molle elicoidali,
 ammortizzatori telescopici,
 barre stabilizzatrici.
 Freni idraulici a disco, ABS
 Sterzo a pignone e cremagliera,
 servosterzo
 Serbatoio carburante 95 litri.

Dimensioni e peso Passo 2600 mm
 Carreggiata ant. 1669 mm, post. 1617 mm
 Lunghezza 4477 mm - Larghezza 1922 mm
 Altezza 1214 mm - Peso a vuoto 1290 kg.

Prestazioni Velocità oltre 295 km/h.



↓ 360 SPIDER

Dai tempi della 348, la Ferrari è solita affiancare alla berlina la versione con tetto in tela, completamente apribile. La tradizione viene rispettata anche per la 360, che perde l'appellativo Modena per chiamarsi semplicemente 360 Spider. Nasce nel 2000, a un anno circa di distanza dalla coupé e presenta numerosi segni di distinzione. Uno dei quali, oltre alla capote in tela ad azionamento elettrico, consiste nel fatto che il motore è in bella vista attraverso una generosa porzione del cofano posteriore trasparente. La meccanica della 360 Spider è identica a quella della Modena, ma la velocità di punta scende (di pochissimo: da 295 a 290 km/h). L'aumento di peso rispetto alla berlina è contenuto in 60 kg. Della Spider si ricorda anche un esemplare unico, che l'avvocato Agnelli regala per le seconde nozze al Presidente della Ferrari Luca di Montezemolo e che fa realizzare appositamente da Pininfarina. È chiamata 360 Barchetta LDM e ancora oggi appartiene all'ex numero uno della Ferrari.



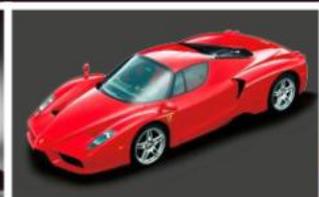
ROSSA SU MISURA

L'era Montezemolo, al timone della Ferrari dai primi anni Novanta, trova la sua definitiva consacrazione con il nuovo secolo. È il periodo di maggior fervore progettuale di sempre per la Casa. Dalle supercar "definitive" (Enzo e LaFerrari) alle berlinette ipertecnologiche F430, 458 Italia e 488 GTB), alla trazione integrale della Ferrari Four, senza trascurare il classico: la quattro posti 612 Scaglietti e le berlinette con motore dodici cilindri 599 e F12. Ma Ferrari apre anche nuovi fronti: con la California torna la spider col motore davanti. Non si tratta certo di una Ferrari "calmierata", anzi: è una vera sportiva da 315 km/h. Però la si può utilizzare tutti i giorni e considerarla la prima auto universale del Cavallino. Volendo, può diventare l'unica vettura in famiglia. La sperimentazione in sinergia con la Squadra Corse si fa sempre più stretta: il Circuito di Fiorano, di fronte alla factory di Maranello, è il polo di gravitazione attorno al quale vengono testate tutte le Rosse,

dalle monoposto di Formula 1 alle granturismo di serie. E il travaso di tecnologia è un flusso di interscambio nelle due direzioni. Se la sperimentazione della tecnologia raggiunge vertici assoluti, anche la qualità artigianale fa un balzo in avanti. Dapprima con l'ideazione del reparto di personalizzazione "Carrozzeria Scaglietti", che permette ai clienti di attingere a un catalogo di vestizione non più prêt-à-porter, ma d'alta moda, poi con l'offerta del programma SP (Special Project), una divisione della fabbrica che permette a ciascun cliente di farsi costruire una Ferrari unica. In mezzo, c'è tutto il nuovo mondo di Maranello: con una produzione che raggiunge circa 7000 unità all'anno (comunque insufficiente per soddisfare la domanda), la Ferrari mantiene lunga la lista d'attesa, contribuendo a far fibrillare le coronarie dei clienti. La lista degli optional e delle personalizzazioni è infinita. La parola d'ordine, ormai, è "sky is the limit".



550 BARCHETTA PININFARINA
PAG. 110



ENZO - PAG. 112



F430 - PAG. 116



612 SCAGLIETTI - PAG. 120



599 GTB FIORANO - PAG. 122



CALIFORNIA - PAG. 124



458 ITALIA - PAG. 128



599 SA APERTA - PAG. 130



599 GTO - PAG. 132



FF - PAG. 134



ANNI 2000

IL MEGLIO DEL CAVALLINO LE GT



F12 BERLINETTA - PAG. 136



LA FERRARI - PAG. 138



F12 TDF - PAG. 142



488 GTB - PAG. 144

FIOR DI TRADIZIONE

Per celebrare i 70 anni di attività della carrozzeria torinese, nel 2000 la Ferrari realizza 448 esemplari di questa scoperta che rinnova lo spirito della 166 MM



Più che una spider, una roadster: ossia una vettura sportiva aperta con il sistema di copertura del tetto in tela ridotto ai minimi termini, da utilizzare in situazioni d'emergenza climatica. Un acquazzone improvviso, la temperatura che si abbassa un po' troppo... insomma, serve una sorta di ombrello per ripararsi dalle intemperie e nulla più.

Questo è lo spirito di una roadster. O, per dirla in italiano, di una barchetta, appunto. L'idea di festeggiare Pininfarina con l'ennesimo richiamo al passato storico della Casa di Maranello è una ghiotta occasione che nel 2000 si traduce in realtà.

La 550 Barchetta Pininfarina è realizzata in 448 esemplari, l'ultimo dei quali varca (in uscita) la soglia della fabbrica nel dicembre del 2001. Come si accennava, la capote, da montare manualmente (una volta ripiegata trova po-

sto in una sacca da riporre nel bagagliaio), serve solo come riparo d'emergenza. Del resto l'etichetta stampigliata non lascia dubbi: "Capote solo per uso temporaneo - Da non utilizzare ad una velocità superiore ai 120 km/h". Sul tunnel centrale una targhetta con la firma di Sergio Pininfarina riporta il numero progressivo di ciascun esemplare.

PARABREZZA RIBASSATO

Oltre alla copertura in tela e alla sagoma differente per i rollbar e i cupolini, la 550 Barchetta si distingue per gli scudetti smaltati sui parafranghi anteriori e i cerchi ruota scomponibili, il tappo del serbatoio in alluminio e a vista sul parafrango posteriore destro. L'interno presenta sedili racing in pelle e carbonio (a richiesta con le cinture da corsa a quattro punti).

La palpebra della strumentazione e il tunnel centrale, rivestiti in tessuto nero tipo Lorica e carbonio formano una linea a "L" che avvol-

ge il guidatore. La sicurezza in caso di ribaltamento è affidata a due rollbar ad arco, imbottiti e rivestiti in pelle, assieme al parabrezza la cui cornice è adeguatamente rinforzata per resistere allo schiacciamento. Il parabrezza, per sottolineare la vocazione sportiva della 550 Barchetta Pininfarina, è ribassato di 10 centimetri rispetto a quello utilizzato sulla 550 Maranello. Per minimizzarne otticamente l'ingombro in altezza gli stilisti hanno nascosto la cornice dietro il cristallo e aggiunto due corti montanti verniciati in tinta con la carrozzeria, dai quali il parabrezza fuoriesce a filo. Il telaio tubolare viene irrigidito nella zona inferiore per compensare l'eliminazione del padiglione.

La meccanica è identica a quella della 550 Maranello: dunque V12 di 5,5 litri e 485 CV, il cambio è in blocco con il differenziale. Freni autoventilanti Brembo, naturalmente con ABS. Il sistema elettronico di taratura degli ammortizzatori e il controllo della trazione può essere regolato in posizione "Sport". **R**

Uguale dalla cintola in giù
Le modifiche alla carrozzeria della 550 Maranello sono in apparenza limitate alla capote e alla sagoma del cofano posteriore. In realtà, il parabrezza è più basso di 10 centimetri e il tappo di rifornimento è a vista. Inediti i cerchi scomponibili Speedline.



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 65°
Alésaggio 88 mm - Corsa 75 mm
Cilindrata 5474 cm³
Rapporto di compressione 10,8:1
Potenza 485 CV a 7000 giri/minuto
Coppia 58 kgm a 5000 giri/minuto
4 valvole per cilindro
Iniezione elettronica Bosch Motronic 2.5
Lubrificazione a carter secco
Impianto elettrico 12 V, batteria 90 Ah

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 6 marce
Pneumatici anteriori 255/40 ZR 18,
posteriori 295/35 ZR 18.

Corpo vettura Spider 2 posti - Telaio tubolare in acciaio
Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici a controllo elettronico, barre stabilizzatrici
Freni idraulici a disco, ABS
Sterzo a pignone e cremagliera, servoassistenza
Serbatoio carburante 114 litri.

Dimensioni e peso Passo 2500 mm
Carreggiata ant. 1632 mm, post. 1586 mm
Lunghezza 4550 mm - Larghezza 1935 mm
Altezza 1258 mm - Peso a vuoto 1580 kg.

Prestazioni Velocità 320 km/h.





ENZO 2002

NEL NOME DEL PADRE

Anche nel nuovo millennio arriva una Rossa estrema. Avrebbe dovuto chiamarsi F60. Il limite stilistico e meccanico è ancora una volta spostato in avanti. Materiali compositi, V12 da 660 CV, oltre 350 km/h



Con la Enzo del 2002, la Ferrari continua la sua politica di centellinare i clienti. Per comprarla, infatti, non basta un conto in banca esagerato (665.000 euro il prezzo fissato in Italia), ma occorre essere... invitato al banchetto. La Casa contat-

ta coloro che sono ritenuti all'altezza: devono aver posseduto almeno cinque Ferrari nuove, oppure essere vip veramente meritevoli. Il marketing di Maranello stima che la produzione sufficiente per accontentare le richieste, senza creare inflazione, sia di 349 esemplari. Ma, quando si sparge la voce della nascita della Enzo, è Montezemolo in persona a fare pubblica ammen-

da: "Anche se sono molto attento ai numeri e all'esclusività, ho dovuto prendere atto che avremmo scontentato troppi collezionisti". Quindi decide che la produzione sarà innalzata a 399 esemplari. Che vengono costruiti e consegnati tra la fine del 2002 e il 2004.

Poi, nel 2005, se ne fa un'altra, per un cliente molto speciale: Papa Giovanni Pa-

Maestra di stile

Una linea dal fortissimo carisma quella che i maestri carrozzieri hanno ideato per la Enzo. Se pochi possono sembrare, all'epoca, i legami con lo stile "maranelliano", negli anni seguenti diversi dettagli "inventati" con la Enzo troveranno un'applicazione nella serie.



olo II. Il quale ovviamente la mette all'asta per devolvere in beneficenza l'intero ricavato per soccorrere le persone colpite dallo tsunami in Sri Lanka. Chi la compra sborsa 950.000 euro. Questa stessa vettura è stata venduta ancora all'asta nel 2015 ed è stata pagata oltre 6 milioni di dollari.

Naturalmente la Enzo rappresenta il massimo della tecnologia di Maranello di

quindici anni fa: è costruita in materiali compositi avanzati, come sandwich in fibra di carbonio e nido d'ape d'alluminio. Il suo V12 di 6 litri eroga 660 CV. Lo studio aerodinamico è all'avanguardia e consente di raggiungere i 350 km/h. L'obiettivo della Ferrari è sviluppare attraverso la Enzo un sistema integrato nel quale anche il limite delle prestazioni ottenibili è innal-

zato attraverso un'interfaccia uomo-macchina identico a quello della Formula 1 contemporanea.

Se la F50 è l'auto che porta su strada la tecnologia di Formula 1, la Enzo segna un altro traguardo: ricordare al massimo gli insegnamenti appresi nelle competizioni per migliorare il comportamento stradale.

Il cliente può costruirsi su misura 🚗

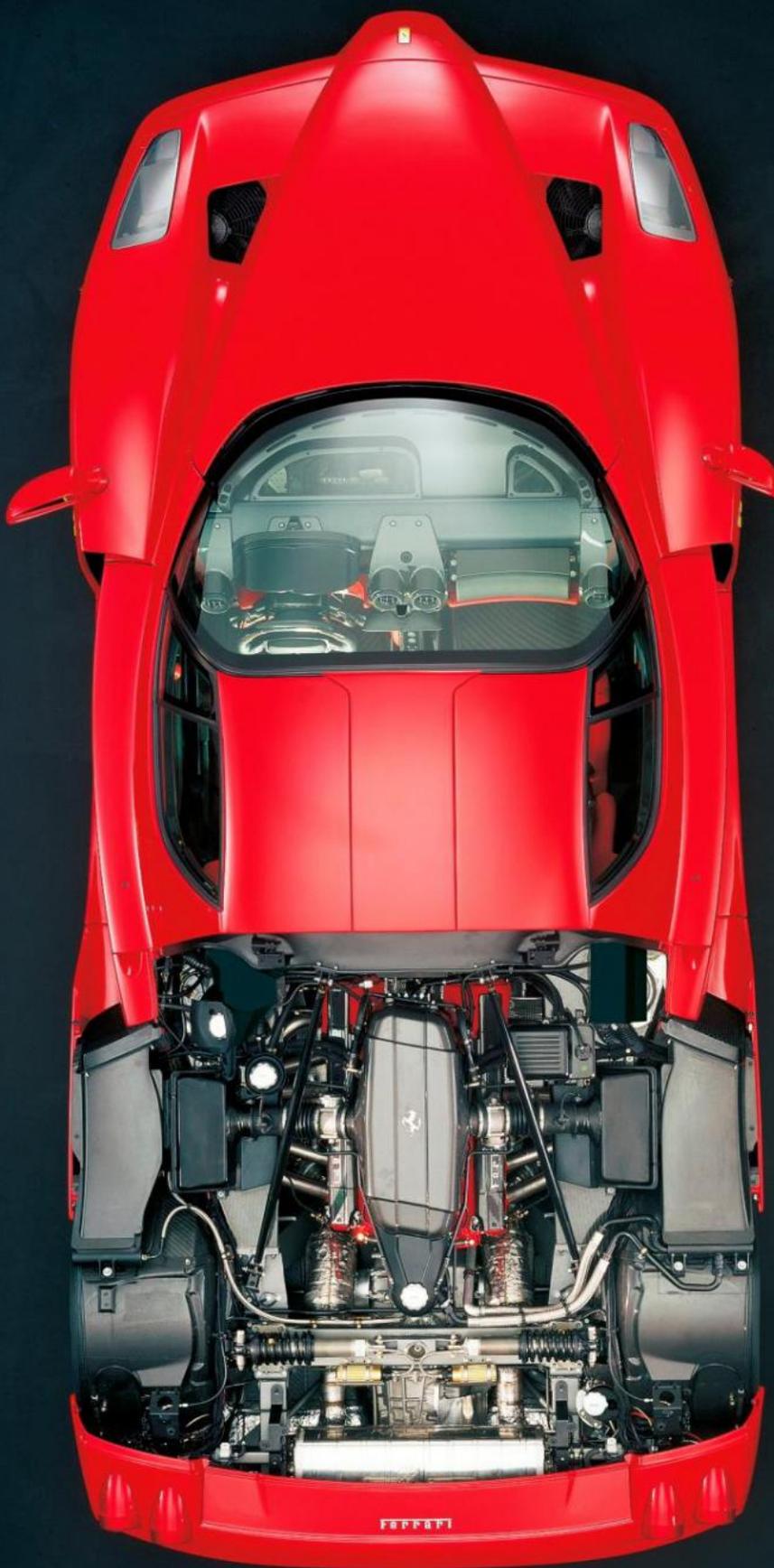


➔ (ed è la prima volta che accade per le supercar di Maranello) la sua Enzo: può scegliere il colore in tutta la gamma proposta dal listino Ferrari (in realtà saranno quasi tutte Rosso Corsa). Prima dell'assemblaggio il cliente viene invitato a recarsi a Maranello per trasmettere le proprie misure dimensionali, finalizzate alla realizzazione del sedile personalizzato e alla regolazione della pedaliera.

PRIVA DI ALETTONE

Le prestazioni della Enzo sono, secondo i criteri dell'epoca, decisamente straordinarie. La velocità massima effettiva non viene mai ufficialmente comunicata. La Casa asserisce un generico "oltre 350 km/h". Quanto sia questo oltre, non è mai stato accertato.

La linea della Enzo è altrettanto fuori dal comune, perché attraverso lo studio dei flussi Pininfarina riesce a fare a meno dell'alettone posteriore, utilizzando uno spoiler che fuoriesce oltre gli 80 km/h. Gran parte del carico aerodinamico è svolto tramite l'effetto suolo. E molto fa il musetto che sembra prelevato direttamente dalle coeve monoposto di Formula 1. La Enzo, oltre che straordinaria, è di una bellezza unica. Chi la possiede, però, deve pur rinunciare a qualcosa, per la legge del contrappasso: in questo caso il sacrificio è modestissimo. Deve infatti rinunciare soltanto agli alzacristalli elettrici e all'impianto radio. D'altra parte la musica migliore... è appena alle spalle di pilota e passeggero! Dalla Enzo derivano gli anni seguenti i prototipi del programma FXX (2005), FXX Evo (2008) e FXX-K (2014) che saranno altri fantascientifici laboratori su ruote per esplorare il futuro oltre ogni limite. **R**





↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore-centrale, longitudinale - V12 di 65°
 Alésaggio 92mm - Corsa 75,2 mm
 Cilindrata 5998 cm³
 Rapporto di compressione 11,2:1
 Potenza 660 CV a 7800 giri/minuto
 Coppia 67 kgm a 5500 giri/minuto
 4 valvole per cilindro
 Iniezione elettronica Bosch Motronic ME7
 Accensione elettronica
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 70 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio elettroidraulico F1 a 6 rapporti
 Pneumatici anteriori 245/35ZR 19,
 posteriori 345/35ZR 19.

Corpo vettura Coupé 2 posti
 Monoscocca in fibra di carbonio
 e honeycomb di alluminio
 Sospensioni anteriori e posteriori a ruote
 indipendenti, triangoli trasversali, schema
 push-rod, molle elicoidali coassiali,
 ammortizzatori telescopici
 a regolazione elettronica
 Freni idraulici a disco carboceramici
 Sterzo a pignone e cremagliera
 Serbatoio carburante 110 litri.

**Dimensioni
 e peso** Passo 2650 mm
 Carreggiata ant. 1660 mm, post. 1650 mm
 Lunghezza 4702 mm - Larghezza 2035 mm
 Altezza 1147 mm - Peso a vuoto 1255 kg.

Prestazioni Velocità oltre 350 km/h.

Portiere a elitra

Le altre supercar di Maranello non hanno mai avuto sistemi di apertura delle porte non convenzionali. Con la Enzo, invece, gli sportelli si aprono a elitra, sollevando anche una porzione del tetto.



F430 2004

CON I COMANDI DI "SCHUMI"

Alla sua realizzazione collabora la Gestione Sportiva Ferrari. L'innovativo "manettino" al volante consente di intervenire sull'elettronica che gestisce il comportamento dinamico della vettura





Un nuovo propulsore è in cantiere per traghettare le berlinette Ferrari a motore posteriore-centrale nella seconda metà degli anni Duemila: si tratta di un V8 compatto, alleggerito di 4,3 litri da 490 CV a 8500 giri (ben 90 CV in più rispetto alla 360 Modena). L'incremento di potenza è del 23%, la coppia del 25%, ma il peso cresce solamente di 4 kg. I due alberi per ciascuna bancata presentano tempi variabili continui sia sulle camme di aspirazione sia su quelle

di scarico: un'invenzione della Ges (Gestione Sportiva Ferrari). Ma l'altra novità tecnica di rilievo è l'E-Diff, un elemento che inserisce la F430, e di prepotenza, in una categoria di vetture a se stante.

Questa soluzione deriva ovviamente da anni di sperimentazione in F1: è la prima auto di serie che adotta un sistema così sofisticato per il controllo della tenuta di strada. Il sistema si adatta sia al cambio manuale sia a quello F1. Per intenderci, la F430 di serie riesce a girare a Fiorano in 3 secondi in meno rispetto alla 360 Modena.

Infine il "manettino": il guidatore ➔

→ della F430, proprio come su una Formula 1, può variare i diversi assetti grazie a un unico selettore montato sul volante. Il sistema consente di intervenire direttamente (e intuitivamente) sull'elettronica che governa le impostazioni delle sospensioni, il controllo della stabilità e della trazione, l'E-Diff, la velocità del cambio F1. Cinque sono le configurazioni principali: Ice, Bassa Aderenza, Sport, Race, CST. In quest'ultima posizione il controllo di stabilità e trazione vengono disattivati completamente. Soltanto l'ABS e il controllo di ripartizione della frenata non possono essere eliminati. Il "manettino" è posto in basso a destra sul volante.

IN TOTALE SONO 8406

La F430 esternamente è una rivisitazione in chiave muscolosa della 360 Modena. Spiccano i fari bixeno più compatti nel frontale e la coda con le luci circolari sporgenti mutuata dalla Enzo. L'interno è improntato a una maggiore connotazione "race": tutte le informazioni utili al pilota sono concentrate davanti ai suoi occhi. L'abitabilità è migliorata. I sedili sono di nuovo disegno, meglio imbottiti e confortevoli. A richiesta rimangono ovviamente i sedili tipo "corsa", anche con la possibilità di adottare le cinture di sicurezza a quattro punti.

Alle iniziali berlinetta e Spider si affianca nel 2007 la F430 Scuderia, una versione alleggerita (-100 kg) e potenziata (da 490 a 510 CV) realizzata per sostituire la 360 Challenge Stradale. I freni sono carboceramici e il cambio F1 è reso più rapido. Mutano anche le configurazioni disponibili sul "manettino". Alla messa a punto della Scuderia provvede Michael Schumacher in persona. Fino al 2009 ne vengono costruite 729 unità. La produzione delle berlinetta invece si arresta dopo 3338 esemplari, mentre le Spider sono 4103. Al totale occorre però aggiungere 142 F430 Challenge (la versione da corsa non omologata per l'utilizzo su strada) e 94 Scuderia Spider 16M (ne parliamo nel box a parte). Complessivamente sono 8406 le F430 costruite. **R**

Muscoli gonfiati

La F430 costituisce un'evoluzione stilistica della 360 Modena, cui si aggiungono contenuti tecnici da primato. Le prestazioni della versione berlinetta sono un ulteriore balzo in avanti: la velocità di punta arriva a 315 km/h.



↓ F430 SPIDER - SCUDERIA SPIDER 16M

La linea della versione scoperta della F430 è realizzata dalla Pininfarina in collaborazione con Frank Stephenson. A livello tecnico, il lavoro dei progettisti si concentra sull'irrigidimento della scocca, interamente in alluminio come la carrozzeria. I due solidi rollbar in acciaio si integrano alla struttura portante del parabrezza. La capote (disponibile in quattro colori: nero, blu, beige e bordeaux) si apre in maniera del tutto automatica e scompare completamente nella carrozzeria, per ottimizzare i flussi aerodinamici. Alla fine del 2008 la Ferrari presenta (ed è la prima volta) una versione scoperta dell'allestimento più sportivo, la Scuderia, che prende anche il nome di 16M, perché è intesa come un "regalo" ai suoi clienti in occasione della conquista del sedicesimo titolo mondiale di Formula 1. Ne vengono costruite solamente 94 unità.



↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore-centrale, longitudinale - V8 di 90°
Alesaggio 92 mm - Corsa 81 mm
Cilindrata 4308 cm³
Rapporto di compressione 11,3:1
Potenza 490 CV a 8500 giri/minuto
Coppia 474 kgm a 5250 giri/minuto
4 valvole per cilindro
Iniezione elettronica Bosch Motronic ME 73
Lubrificazione a carter secco
Impianto elettrico 12 V, batteria 70 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 6 rapporti o F1
Differenziale elettronico E-Diff
Pneumatici anteriori 225/35 ZR 19,
posteriori 285/35 ZR 19.

Corpo vettura Coupé 2 posti
Scocca in alluminio
Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici a gas, barre stabilizzatrici
Freni idraulici a disco, ABS
Sterzo a pignone e cremagliera, servosterzo
Serbatoio carburante 95 litri.

Dimensioni e peso Passo 2600 mm
Carreggiata ant. 1669 mm, post. 1616 mm
Lunghezza 4512 mm - Larghezza 1923 mm
Altezza 1214 mm - Peso a vuoto 1350 kg.

Prestazioni Velocità 315 km/h.





OMAGGIO A SERGIO

Dedicata al carrozziere Scaglietti, da sempre al fianco della Ferrari, questa 4 posti rappresenta un ulteriore balzo in avanti nella rincorsa alla potenza: 100 cavalli in più rispetto alla precedente 456 GT



Guidabilità da sportiva

Pur con le sue dimensioni da maggiorata, la 612 Scaglietti ha doti di guidabilità e prestazioni da berlina. Nel 2007, per festeggiare i 60 anni della Ferrari, viene prodotta una serie limitata (60 esemplari) con tetto panoramico in cristallo, verniciatura bicolore e interno ancora più esclusivo.

L'anima della 612 Scaglietti è quella di una coupé da granturismo di quasi cinque metri (con passo che sfiora i tre metri), con un abitacolo confortevole

quanto quello di una Rolls-Royce, ma con prestazioni da supercar: il suo V12 portato a 5,7 litri abbondanti (arrotondati nella sigla a 6 litri, 12 cilindri) sviluppa ben 540 CV, contro i 442 della 456 GT che sostituisce dopo oltre un decennio di produzione. Anche la Scaglietti avrà una vita commerciale intensa e piuttosto longeva: rimane infatti in listino fino al 2011. Proprio l'anno che vede la scomparsa di Sergio Scaglietti, l'amico di Enzo Ferrari protagonista in quasi tutta la produzione delle carrozzerie delle Ferrari da strada e da corsa.

LA PRIMA V12 IN ALLUMINIO

L'omaggio che la Casa di Maranello fa a Scaglietti dedicandogli questo nuovo modello segue di qualche anno il programma di personalizzazione delle vetture di serie che proprio al mitico Sergio era intitolato. La Scaglietti è una felicissima sintesi d'innovazione e progettazione: ha la maneggevolezza e le prestazioni di una berlina sportiva a motore anteriore, ma la comodità di

una coupé a quattro posti veri. Tra l'altro è la prima V12 di Maranello completamente in alluminio (preceduta in Casa Ferrari solamente dalla V8 berlina 360 Modena).

Il cofano anteriore è smisurato ma slanciato, lo sguscio concavo sulle fiancate ricorda l'esemplare unico di Ferrari 375 MM che lo stesso Sergio Scaglietti aveva realizzato per il regista Roberto Rossellini e Ingrid Bergman, alla metà degli anni Cinquanta. L'abitacolo è completamente personalizzabile nei materiali, nelle forme e nei colori da parte del cliente: ogni 612 è allestita su misura. Sedili e pannelli possono essere ispirati alla sportività o al lusso, persino la traversa sulla plancia può essere in alluminio chiaro, brunito o sellato. A richiesta, una delle tante novità della 612: il tetto panoramico elettrocromico con tre regolazioni di filtraggio della luce.

Ovviamente è il motore ad attirare i palati fini: il V12 di 65° ha una cilindrata di 5748 cm³ e sviluppa una potenza di 540 CV, che permette alla 612 di raggiungere una punta velocistica di 320 km/h. Cambio e differenziale elettronico autobloccante (con taratura differenziata: 25% in "tiro" e 45% in "rilascio") in blocco al retrotreno: il cambio manuale sulla quasi totalità degli esemplari (2699 su 3025) è sostituito dall'F1, che permette un tempo di cambiata quasi impercettibile. **R**





↓ CARATTERISTICHE

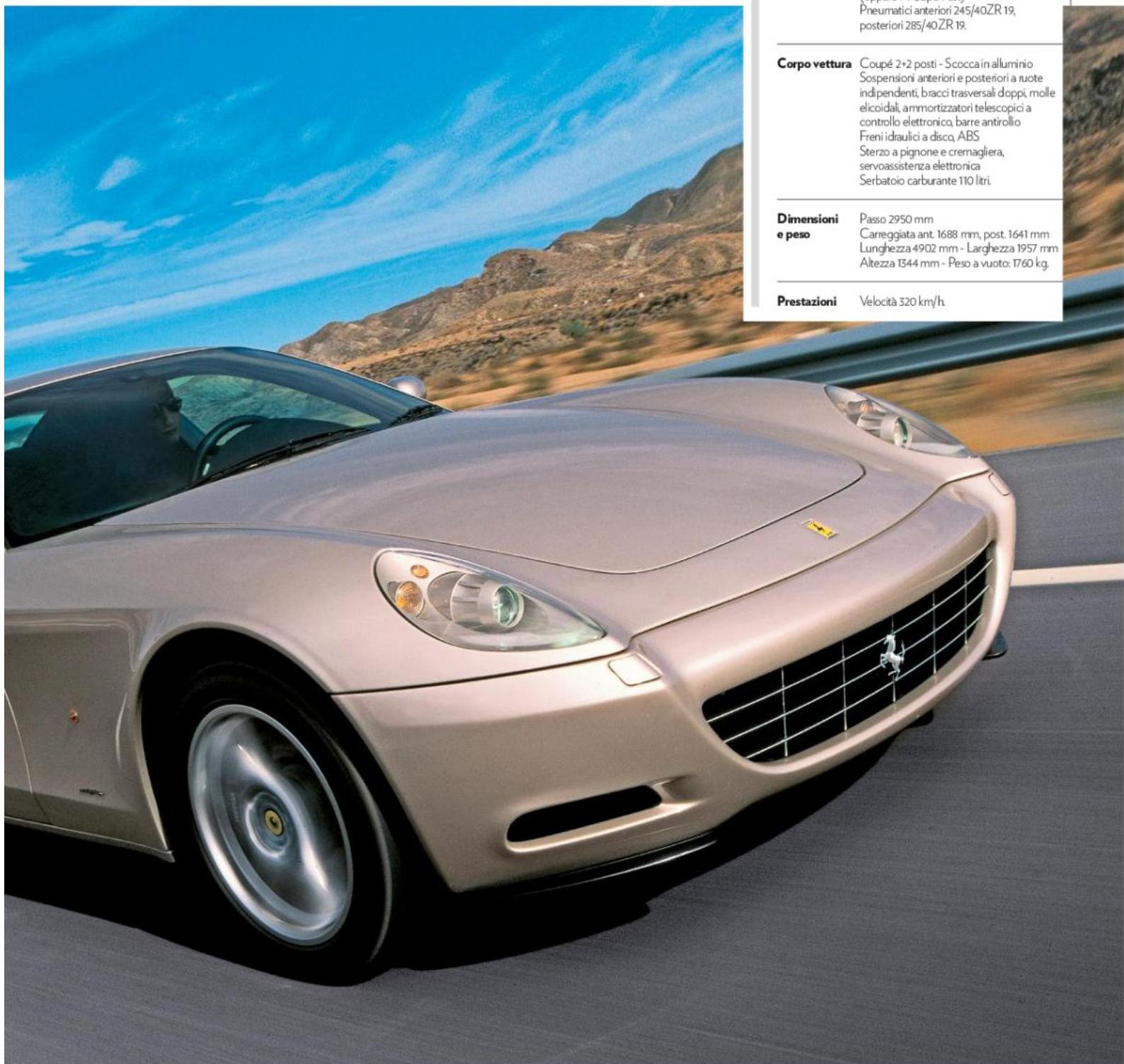
Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 65°
 Alésaggio 89 mm - Corsa 77 mm
 Cilindrata 5748 cm³
 Rapporto di compressione 11,2:1
 Potenza 540 CV a 7250 giri/minuto
 Coppia 60 kgm a 5250 giri/minuto
 4 valvole per cilindro
 Iniezione elettronica
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 100 Ah

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 6 marce
 (oppure F1-SuperFast)
 Pneumatici anteriori 245/40ZR 19,
 posteriori 285/40ZR 19.

Corpo vettura Coupé 2+2 posti - Scocca in alluminio
 Sospensioni anteriori e posteriori a ruote
 indipendenti, bracci trasversali doppi, molle
 elicoidali, ammortizzatori telescopici a
 controllo elettronico, barre antirullo
 Freni idraulici a disco, ABS
 Sterzo a pignone e cremagliera,
 servoassistenza elettronica
 Serbatoio carburante 110 litri.

**Dimensioni
 e peso** Passo 2950 mm
 Carreggiata ant. 1688 mm, post. 1641 mm
 Lunghezza 4902 mm - Larghezza 1957 mm
 Altezza 1344 mm - Peso a vuoto: 1760 kg.

Prestazioni Velocità 320 km/h.





NUOVE VETTE DI SPORTIVITÀ

Con questa berlinetta, che sostituisce la 575 M, la Ferrari si spinge su livelli di potenza che, per una vettura di serie, non erano mai stati raggiunti: 620 CV



Pur essendo una berlinetta con motore anteriore, la 599 Fiorano è la Ferrari con più punti di contatto con la supercar Enzo: anche il suo motore è di stretta derivazione. I contenuti tecnologici sono dunque a un livello fantascientifico. Il nome unisce la cilindrata (che è esattamente di 5999 cm³) e la località di Fiorano, dove si trova il circuito di prova della Ferrari. La 599 è per la Casa del Cavallino Rampante una sorta di vetrina-laboratorio su cui sperimentare e poi introdurre nella produzione tantissime soluzioni avanzate. Ne è una prova lampante la successione delle versioni della gamma, alcune delle quali entrano

in listino, come la HGTE (Handling Gran Turismo Evoluzione), la GTO (Gran Turismo Omologata) e la SA Aperta (dedicata a Sergio e ad Andrea Pininfarina, rispettivamente figlio e nipote di Pinin), altre invece non omologate per un utilizzo su strada (come la 599XX e la successiva 599XX Evo) oppure esemplari unici (come la 599 Hy-Kers, prima ibrida della Ferrari).

ARTIGIANATO E TECNOLOGIA

La 599 GTB rimane in listino dal 2006 al 2011 ed è costruita in circa 4000 esemplari. La capacità produttiva artigianale della Ferrari consente di realizzare un'infinita possibilità di personalizzazioni, su quattro aree di intervento: Racing e Pista, Esterni e Colori, Interni e Materiali, Equipaggiamento e Viaggio. Ciò che

accomuna tutta la produzione, però, è la tecnologia. Per esempio il cambio F1-SuperFast, in cui il tempo di cambiata, considerato in pratica una sorta di "interruzione dell'accelerazione", scende nella 599 a soli 100 millisecondi (e nelle evoluzioni XX a 40 ms, ossia come nelle Formula 1). Un progresso notevole: nel sequenziale della 575 Maranello il tempo di passaggio tra i rapporti è di 250 ms, nella F430 di 150 ms. Il cambio manuale è sempre disponibile, ma la richiesta è marginale. La 599 GTB è anche la prima auto al mondo dotata di F1-Trac, il controllo di trazione delle monoposto della massima formula. Presente anche il dispositivo SCM (Sospensioni a Controllo Magnetoreologico), ossia lo smorzamento degli ammortizzatori è gestito attraverso un campo magnetico. **R**



Muscoli pronti allo scatto

Lo stile della 599 GTB Fiorano è all'insegna della muscolarità, finalizzata però non alla ricerca estetica bensì all'ottimizzazione aerodinamica e all'ottimizzazione del comportamento dinamico.



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 65°
 Alesaggio 92 mm - Corsa 75,2 mm
 Cilindrata 5999 cm³
 Rapporto di compressione 11,2:1
 Potenza 620 CV a 7600 giri/minuto
 Coppia 62 kgm a 5600 giri/minuto
 4 valvole per cilindro - Lubr. a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 100 Ah

Trasmissione Trazione posteriore - Cambio manuale a 6 marce (oppure F1-SuperFast)
 Controllo stabilità e trazione F1-Trac
 Pneumatici anteriori 245/40ZR 19, posteriori 305/35ZR 20

Corpo vettura Coupé 2 posti - Scocca in alluminio
 Sospensioni ant. e post. a ruote indipendenti, bracci trasversali doppi, molle elicoidali, ammortizz. a controllo elettronico magnetoreologico, barre antirullo
 Freni idraulici a disco, ABS
 Sterzo a pignone e cremagliera, servosterzo elettronico
 Serbatoio carburante 150 litri

Dimensioni e peso Passo 2750 mm
 Carreggiata ant. 1690 mm, post. 1618 mm
 Lunghezza 4665 mm - Larghezza 1962 mm
 Altezza 1336 mm - Peso a vuoto 1580 kg.

Prestazioni Velocità oltre 330 km/h.

↓ 599 HGTE

La versione Handling Gran Turismo Evoluzione ha modifiche meccaniche, di assetto e sulle gomme per garantire una maneggevolezza ancora più sportiva e una risposta più rapida ai comandi. Il cambio F1 ha tempi di risposta ridotti da 100 a 80 ms. Un'ulteriore evoluzione è la HGTE 60F1, che celebra i 60 anni dalla prima vittoria in Formula 1, con cerchi da 20" e livrea disponibile in tre colorazioni: quella che rende omaggio alla 375 F1 con cui Froilán González vinse per la prima volta a Silverstone nel 1951, e le due ispirate alla F1 con cui Fernando Alonso vince lo stesso gran premio nel 2011 al volante della 150° Italia.





LA CONQUISTA DEL WEST

La prima spider con tetto rigido retrattile riprende uno dei nomi più evocativi della storia del Cavallino. Comoda e con un'abitabilità 2+2, è mossa da un V8 da 460 cavalli, capaci di spingerla fino a 310 km/h





Piacere quotidiano

La California è un'auto sportiva concepita per essere guidata tutti i giorni, senza limitazioni di utilizzo. A suo agio in autostrada come in città, se guidata in pista è in grado di sorprendere comunque.



Quando nel 2008 la Ferrari lancia, nella seconda metà anno, il suo nuovo modello California, molti appassionati rimangono a bocca aperta. Perché la Casa di Maranello apre un ennesimo fronte nella sfida con il Gotha delle granturismo. In pratica si tratta di un'auto inedita, ma che si riallaccia alla perfezione alla tradizione del Cavallino. Ha il motore anteriore, ed è una spider 2+2, come da decenni non si vedeva più a Maranello. Telaio e carrozzeria sono in alluminio e i contenuti sono straordinari, come è lecito attendersi. È un'auto versatile, da utilizzo quotidiano, ma non manca di stupire con prestazioni da super-Ferrari: il suo V8, un 4,3 litri derivato da quello della F430, eroga 460 CV, è montato in posizione "anteriore-centrale", secondo una definizione della stessa Casa. Ossia, è sì davanti, ma arretrato il più possibile verso l'abitacolo per una migliore distribuzione dei pesi.

IL V8 PASSA DAVANTI

Mai fino a questo momento è esistita una Ferrari stradale a 8 cilindri col motore anteriore. La velocità massima è di 310 km/h e l'accelerazione da fermo ai 100 orari fa segnare al cronometro 3,9 secondi. Questo V8 ha l'iniezione diretta della benzina. Tra le innovazioni, il sistema delle sospensioni posteriori multilink appositamente sviluppato per questo modello. Non manca, a richiesta, il SCM, il sistema di controllo magnetoreologico delle sospensioni, che ha debuttato due anni prima sulla 599 GTB Fiorano. Dallo stesso modello deriva anche l'F1-Trac, il sistema di controllo elettronico della motricità. Il cambio può essere manuale a sei marce oppure sequenziale F1 a sette rapporti. I freni sono carboceramici.

A richiesta, la California è disponibile in versione HELE, cioè High Emotion Low Emission: l'elettronica monitora ed



eventualmente riduce l'utilizzo degli impianti elettrici, limitando il consumo di carburante.

La linea è frutto della collaborazione tra Pininfarina e il team della Direzione Stile Ferrari. La sottile presa d'aria sul cofano e la griglia laterale sul parafrangente sembrano prese pari pari dalla 250 GT Spider California degli anni Cinquanta. E, come le California d'antan, il nuovo modello è concepito per quei clienti che non vogliono limiti di utilizzo con la loro Ferrari. La California del terzo millennio, infatti, è

la prima Ferrari concepita per essere, se si desidera, l'unica auto in famiglia.

SPIDER DA FAMIGLIA

L'interno prevede addirittura gli attacchi Isofix per l'installazione dei seggiolini per bambini. Il tetto retrattile è leggero e poco ingombrante: quando è ripiegato, la capacità del bagagliaio scende da 340 a 240 litri: comunque discreta per una coppia di valigie di generose dimensioni. Nel 2012 la California riceve un aggiornamento tecnico importante: con la denominazione ufficiale

di California 30, la potenza del motore sale fino a 490 CV (sono trenta in più: da qui il nome). Ma la nuova edizione pesa anche 30 kg in meno grazie alla riprogettazione di alcune sezioni del telaio che utilizzano ben otto nuove leghe leggere sviluppate dalla Ferrari (sulle ventidue che negli ultimi otto anni sono state sperimentate a Maranello). Miglioramenti anche nell'assetto e nell'erogazione della potenza.

Fino al 2014, quando arriva la California T, questo modello è stato prodotto in circa 10.000 esemplari. **R**



Gusto rétro

L'abitacolo (a sinistra) è una perfetta sintesi tra sportività ed eleganza. Splendida la selleria in pelle, che riprende un disegno introdotto con la Daytona. Il motore (sopra) è un V8 di 4,3 litri da 460 CV; nel 2012 la potenza sale 490 cavalli.



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V8 di 90°
 Alésaggio 94 mm - Corsa 77,4 mm
 Cilindrata 4.297 cm³
 Rapporto di compressione 12,2:1
 Potenza 460 CV a 7750 giri/minuto
 Coppia 49 kgm a 5000 giri/minuto
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 80 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 6 marce
 (oppure F1-SuperFast)
 Controllo stabilità e trazione F1-Trac
 Pneumatici anteriori 245/40ZR 19,
 posteriori 285/40ZR 19.

Corpo vettura Spider 2+2 posti - Scocca in alluminio
 Sosp. ant. e post. a ruote indipendenti, bracci
 trasversali doppi, molle elicoidali,
 ammortizzatori (a richiesta a controllo
 elettronico magnetoreologico), barre antirollio
 Freni idraulici a disco carboceramici, ABS
 Sterzo a pignone e cremagliera,
 servoassistenza elettronica
 Serbatoio carburante 78 litri.

Dimensioni e peso Passo 2670 mm
 Carreggiata ant. 1630 mm, post. 1605 mm
 Lunghezza 4565 mm - Larghezza 1902 mm
 Altezza 1308 mm - Peso a vuoto 1630 kg.

Prestazioni Velocità 310 km/h.

↓ CALIFORNIA T

Se la California è un grande successo commerciale la Ferrari non dorme sugli allori. Nel 2014, infatti, la sostituisce con la California T, dove la lettera questa volta significa "Turbo". Già, perché la Casa di Maranello, soprattutto per esigenze di rispetto ambientale, deve convertirsi nuovamente alla sovralimentazione, un tema abbandonato da oltre 30 anni (l'ultima Ferrari turbo è stata la F40). La cilindrata del nuovo V8 è di 3,9 litri e la potenza arriva a 560 CV. Sono 70 in più rispetto alla California 30, ma il dato impressionante è quello della coppia, che ha un picco superiore del 49% (77 kgm a 4450 giri). La California T, evidenzia una linea rivista dal centro stile interno, dal 2010 diretto da Flavio Manzoni: cambiano i volumi e le proporzioni. In particolare la coda è meno pesante.





TRAVASO DI SUCCESSI

Un motore interamente nuovo, con l'obiettivo di raggiungere i 9000 giri/minuto per prestazioni ancora più entusiasmanti. E uno stile che fa invecchiare di colpo la F430



Nel decennio in cui la personalizzazione e l'esclusività delle tirature limitate si spingono al massimo, può una Ferrari di grande serie essere in grado di stupire il mondo? La risposta è sì, a giudicare la 458 Italia, la berlinetta che nel 2009 si appresta a sostituire la F430, il modello che con l'adozione del "manettino" sul volante, ha ancor più nobilitato in chiave sportiva le Ferrari da strada. Se a distanza di soli cinque anni dalla presentazione, la F430 è ancora sulla cresta dell'onda, la 458 sposta ancora più in alto l'asticella delle prestazioni e dell'immagine del Cavallino Rampante.

Negli ultimi dieci anni, la Ferrari ha vinto 8 campionati Costruttori in Formula 1 e 6 titoli Piloti: è dunque la squadra da battere, perché la sua tecnologia è superiore a tutti i concorrenti. Tra la Squadra Corse e la produzione di serie c'è un continuo travaso di so-

luzioni tecniche, che rendono le Ferrari stradali sempre più avanti rispetto alle concorrenti più accreditate. La 458 si permette persino il lusso di consumare e inquinare meno, pur con prestazioni nettamente più elevate rispetto alla F430. Il suo motore, un V8 a iniezione diretta, ha una cilindrata di 4,5 litri e sviluppa una potenza di 570 CV (490 quelli del V8 di 4,3 litri della F430). Mozzafiato le prestazioni: oltre 325 km/h di velocità e da 0 a 100 km/h in 3,4 secondi scarsi. In versione HELE (High Emotion Low Emission, cioè Alte Emozioni Basse Emissioni) per 1200 euro in più, consuma l'11,5% in meno e sviluppa allo scarico il 10,4% di CO₂ in meno.

AERODINAMICA DOCET

La carrozzeria è il frutto congiunto del lavoro di Pininfarina e della Direzione Stile Ferrari. La linea non è soltanto bellissima, ma funzionale, perché la ricerca aerodinamica condiziona tutti i dettagli estetici della 458. Alla berlinetta si affianca, due anni do-

po, la 458 Spider e, nel 2013, la Speciale, che è l'erede diretta della F430 Scuderia. La 458 Speciale è rivista nell'aerodinamica (riprende addirittura alcune soluzioni della LaFerrari), alleggerita (90 kg in meno) e potenziata a 605 CV. Questa versione non è, contrariamente a quanto credono alcuni, un modello a tiratura limitata. Invece la Speciale A, cioè Aperta, è costruita in soli 499 esemplari. È la spider più prestazionale di sempre per la Casa di Maranello.

Versioni speciali della 458 sono la 20th Anniversary dedicata al mercato cinese per festeggiare i venti anni dall'apertura del dealer locale (20 esemplari in livrea Rosso Marco Polo) e le one-off SP12 EC (2012), richiesta dal chitarrista Eric Clapton sullo stile della 512 BB, e la Pininfarina Sergio (2013), una barchetta dedicata allo stilista che aveva gestito fin dall'inizio l'accordo tra la nota carrozzeria piemontese e la Casa di Maranello, scomparso l'anno prima (1926-2012). R

↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore-centrale, longitudinale - V8 di 90°
Alesaggio 94 mm - Corsa 82 mm
Cilindrata 4497 cm³
Rapporto di compressione 12,5:1
Potenza 570 CV a 9000 giri/minuto
Coppia 55,5 kgm a 6000 giri/minuto
Lubrificazione a carter secco
Impianto elettrico 12 V, batteria 80 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a doppia frizione F1 a 7 rapporti
Controllo stabilità e trazione F1-Trac
Pneumatici anteriori 235/35ZR 20,
posteriori 295/35ZR 20.

Corpo vettura Coupé 2 posti - Scocca in alluminio
Sosp. ant. a ruote indipendenti, doppi
triangoli a L sovrapposti, molle elicoidali
Sosp. post. a ruote indipendenti, schema
Multilink, molle elicoidali
Ammortizzatori telescopici a controllo
elettronico magnetoreologico
Freni idraulici a disco, ABS
Serbatoio carburante 87 litri.

**Dimensioni
e peso** Passo 2650 mm
Carreggiata ant. 1672 mm, post. 1606 mm
Lunghezza 4527 mm - Larghezza 1937 mm
Altezza 1213 mm - Peso a vuoto 1380 kg.

Prestazioni Velocità oltre 325 km/h.

↓ 458 SPIDER - SPECIALE A

La versione Spider della 458 debutta nel 2011 e adotta un sistema inedito di apertura del tettuccio: un meccanismo combina il movimento retrattile con quello rotativo per migliorare la velocità di ripiegamento e la rigidità strutturale. L'hardtop, che si apre e chiude in 14 secondi, è formato da due sezioni realizzate in alluminio ed è più leggero di ben 40 kg rispetto a una copertura rigida (25 kg in meno in confronto a una capote in tela). Per la prima volta, anche la Speciale, cioè l'edizione più sportiva (chiamata Challenge Stradale nella 360 e Scuderia nella F430) viene prodotta in versione spider: assume la denominazione Speciale A (cioè Aperta) ed è prodotta in 499 esemplari soltanto.



Scarichi come la F40

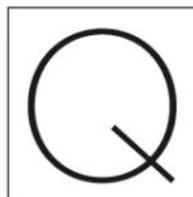
Sopra, non è una soluzione inedita quella dei tre scarichi affiancati al centro: li aveva già la F40, tuttavia sulla 458 Italia sono di diametro differente: quelli ai lati sono più grandi, più piccolo quello centrale. A fianco, il V8 da 570 CV.





EDIZIONE CELEBRATIVA

Per gli ottant'anni della carrozzeria Pininfarina, Maranello propone una spider in serie limitata della 599, dedicata a Sergio e ad Andrea, da cui la sigla SA



Quando nel 1952 Sergio Pininfarina riceve dal padre Giovanbattista (Pinin) l'incarico di gestire i rapporti con il vulcanico Enzo Ferrar

rari, è fresco di laurea in ingegneria e praticamente al debutto in azienda. Nonostante l'inesperienza, riuscirà a trasformare la collaborazione tra le due prestigiose firme in maniera sublime per 50 anni, negli ultimi dei quali affiancato dal figlio maggiore Andrea. Per questo la Ferrari dedica a padre e figlio una serie speciale della 599 chiamata appunto SA Aperta. Sono ottanta esemplari, come gli 80 anni della carrozzeria piemontese, che vengono "bruciati" prima ancora di essere prodotti. Il debutto avviene al Salone di Parigi del 2010: un rito a cui non ci si può sottrarre, anche se commercialmente è insignificante, essendo stato raggiunto prima ancora del lancio l'obiettivo di vendita. Ma anche questo contribuisce ad accrescere il mito...

CAPOTE D'EMERGENZA

Si tratta di una vera e propria roadster, perché è dotata di una copertura in tela leggera, da utilizzare in caso di condizioni atmosferiche particolarmente avverse. Il parabrezza è ribassato. Dai montanti anteriori si sviluppa un movimento ad arco che termina sulle due pinne aerodinamiche che integrano i due rollbar sagomati sul poggiatesta dei sedili.

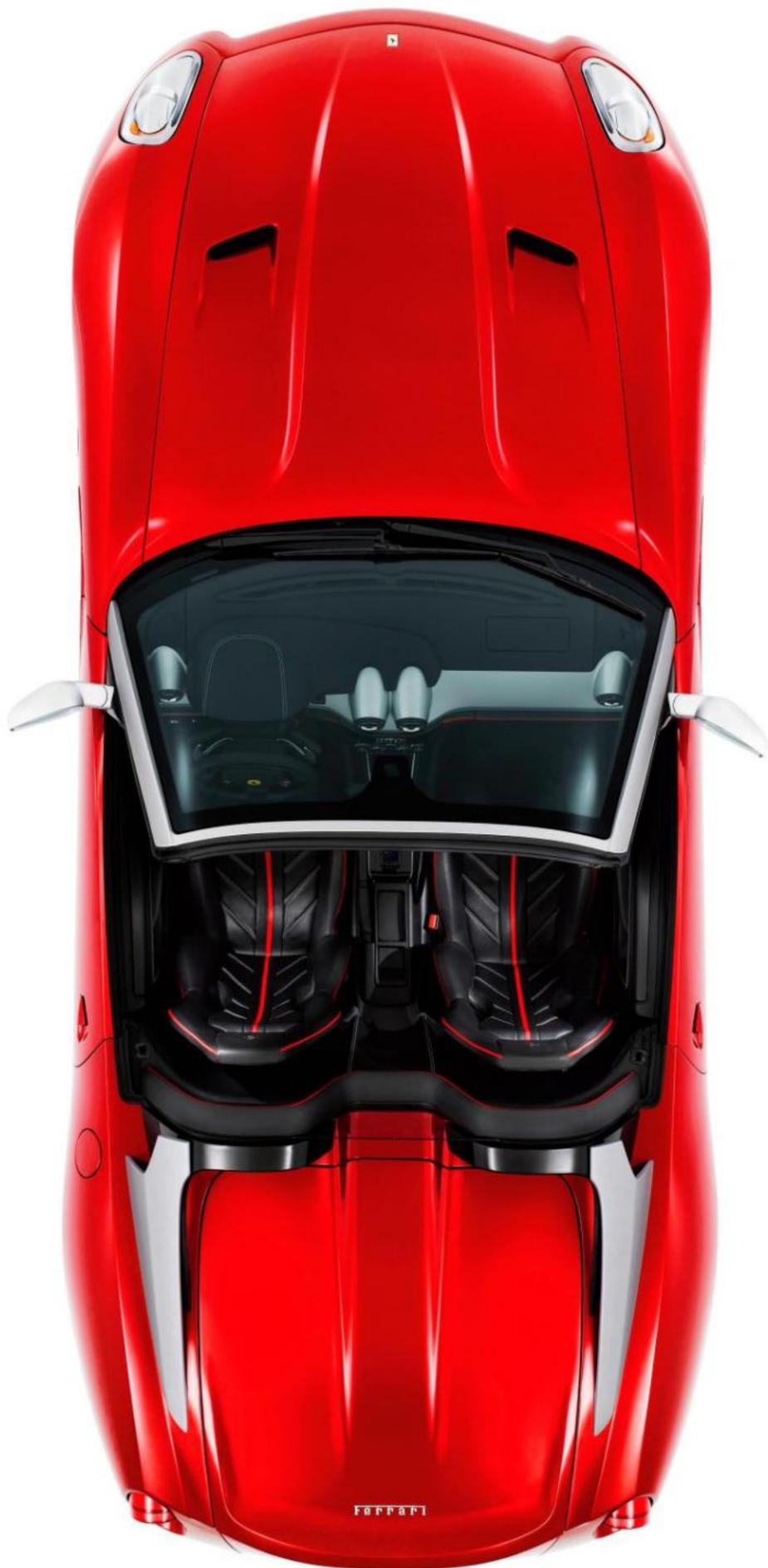


La meccanica della SA Aperta è identica a quella della evoluzione della 599 GTB: la GTO. Dunque 670 CV (50 in più rispetto alla GTB) al regime incrementato di 8250 giri/minuto. Anche la coppia è ancora più corposa: 63 kgm a 6500 giri (62 a 5600). L'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in 3,6 secondi (la GTO, più leggera di un quintale, ne impiega 3,35). La velocità della SA

Aperta (ammesso che qualche cliente abbia voglia di testarla coi capelli al vento...) è di 325 km/h, mentre la 599 GTO è dichiarata per "oltre 335 km/h".

Infinite le possibilità di personalizzazione delle ottanta SA: in pratica ogni cliente la ordina con le finiture, la tinta e gli accostamenti che preferisce. Non esiste una SA Aperta uguale a un'altra.





↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 65°
 Alesaggio 92 mm - Corsa 75,2 mm
 Cilindrata 5999 cm³
 Rapporto di compressione 11,9:1
 Potenza 670 CV a 8250 giri/minuto
 Coppia 63 kgm a 6500 giri/minuto
 4 valvole per cilindro
 Iniezione elettronica
 Accensione elettronica
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 100 Ah

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio F1-SuperFast a 6 rapporti
 Controllo stabilità e trazione F1-Trac
 Pneumatici anteriori 245/35ZR 20,
 posteriori 305/35ZR 20.

Corpo vettura Spider 2 posti
 Scocca in alluminio
 Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali doppi, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici a controllo elettronico magnetoreologico, barre antirullo
 Freni idraulici a disco carboceramici, ABS
 Sterzo a pignone e cremagliera con servosterzo elettronico
 Serbatoio carburante 105 litri.

Dimensioni e peso Passo 2750 mm
 Carreggiata ant. 1690 mm, post. 1640 mm
 Lunghezza 4770 mm - Larghezza 1962 mm
 Altezza 1300 mm - Peso a vuoto 1595 kg.

Prestazioni Velocità 325 km/h.



A Parigi per il lancio virtuale

Quando debutta la 599 SA Aperta alla kermesse motoristica della Capitale francese, tutti gli 80 esemplari previsti (ma non ancora costruiti) sono già stati prenotati. La SA, dedicata a Sergio e Andrea Pininfarina, festeggia gli 80 anni della carrozzeria piemontese.



BERLINETTA ESTREMA

Tiratura limitata, ma neanche poi tanto (599 esemplari) per il ritorno di una sigla mitica: GTO. Questa volta declinata sulla scocca (alleggerita) della GTB Fiorano

Frutto dell'esperienza acquisita sulla 599XX, la vettura laboratorio che esplora tutte, ma proprio tutte, le infinite possibilità di evoluzione della berlinetta di Maranello, la GTO ne è la versione omologata per uso stradale.

Dalle competizioni alla strada, la 599 GTO rappresenta il punto d'incontro tra l'assetto meccanico e gli ausili elettronici, finalizzato al miglioramento delle prestazioni. I tecnici della Casa concentrano il loro lavoro nell'estremizzazione della reattività della vettura, a vantaggio del divertimento di guida e del responso cronometrico. Con il tempo di un minuto e 24 secondi, la 599 GTO è l'auto stradale di serie più prestazionale mai testata sul circuito di Fiorano.

SOTTO I 1500 KG

Le modifiche sono sostanziali: con nuove molle e barra posteriore antirollio più rigida, le sospensioni a controllo magnetoreologico sono di seconda generazione. La vettura è particolarmente reattiva ai comandi del pilota perché lo sterzo è più diretto, il controllo di trazione F1-Trac è evoluto e il sistema di mantenimento della stabilità è tarato per concedere molte chance a chi è al volante.

Tutta l'aerodinamica è rivisitata, beneficiando anche dell'esperienza della squadra corse di Formula 1. Lo splitter anteriore diventa una vera ala che aumenta il carico verticale e migliora il raffreddamento del radiatore dell'olio. Il fondo piatto è modificato. Materiali compositi e tecnologie di lavorazione racing consentono di limare il peso per ridurlo sotto i 1500 kg. L'effetto sulle prestazioni è riscontrabile non soltanto con l'uso della telemetria, ma anche attraverso un interfaccia uomo-macchina che Ferrari chiama Virtual Race Engineer, che comunica costantemente al pilota i parametri di guida.

Un segno dei tempi che mutano: il lancio ufficiale della 599 GTO avviene al Salone di Pechino. Con buona pace per le rassegne motoristiche del Vecchio Continente. **R**



Dotazione da granturismo

A differenza della 599XX da laboratorio, la 599 GTO è concepita per l'utilizzo stradale: quindi ha un allestimento completo e lussuoso, anche se i materiali utilizzati sono selezionati soprattutto in funzione del contenimento del peso.





↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 65°
 Alésaggio 92 mm - Corsa 75,2 mm
 Cilindrata 5999 cm³
 Rapporto di compressione 11,91
 Potenza 670 CV a 8250 giri/minuto
 Coppia 63 kgm a 6500 giri/minuto
 4 valvole per cilindro
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 100 Ah

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio F1-SuperFast a 6 rapporti
 Controllo stabilità e trazione F1-Trac
 Pneumatici anteriori 285/30ZR 20,
 posteriori 315/35ZR 20.

Corpo vettura Coupé 2 posti
 Scocca in alluminio e materiali compositi
 Sospensioni ant. e post. a ruote indipendenti,
 bracci trasversali doppi, molle elicoidali,
 ammortizzatori telescopici a controllo
 elettronico magnetoreologico, barre antirollio
 Freni idraulici a disco carbonceramici, ABS
 Sterzo a pignone e cremagliera,
 servosterzo elettronico
 Serbatoio carburante 105 litri

Dimensioni e peso Passo 2750 mm
 Carreggiata ant. 1701 mm, post. 1618 mm
 Lunghezza 4710 mm - Larghezza 1962 mm
 Altezza 1326 mm - Peso a vuoto 1495 kg.

Prestazioni Velocità oltre 335 km/h.





RIVOLUZIONE CULTURALE

Maranello approda alla trazione sulle quattro ruote. Ma lo fa a suo modo: carrozzeria shooting brake, 660 cavalli, 335 km/h. Sostituisce la 612 Scaglietti

Le prime sperimentazioni con la trazione 4x4 la Ferrari le compie esattamente nel 1987-88 con i due prototipi 408 4RM ("Quattro Ruote Motrici"), sviluppati da Mauro Forghieri, cui era stata sottratta la responsabilità della squadra corse di Formula 1, alla vigilia della sua uscita dalla Ferrari dopo 25 anni di azienda. Esperimento interessante, ma infruttifero dal punto di vista produttivo.

Nel 2011 la Casa di Maranello arriva finalmente alla sua trazione integrale ma, secondo una strategia commerciale ben precisa, la riserva a un segmento di mercato di nicchia: quello della sua ammiraglia coupé a 4 posti. In sostanza, quindi, la FF prende il posto della 612 Scaglietti, ma aggiunge ulteriori peculiarità al concetto di granturismo di alta gamma. Infatti la FF ha il portellone, un bagagliaio che contiene quattro trolley di media grandezza (o "due sacche da golf o due passeggini", chiosa quasi con civetteria il comunicato stampa di presentazione della Ferrari) e, se lo si desidera, si possono ripiegare gli schienali dei sedili posteriori per caricare attrezzatura sportiva di ogni risma. Particolarmente ispirati, gli uomini del marketing Ferrari aggiungono: "le poltrone anteriori accolgono comodamente piloti o passeggeri di grande taglia, fino ad altezze superiori a un metro e 95 cm, e su quelle posteriori fino a 185 cm. Come un salotto insomma. Anche se, di solito, seduti su una comoda poltrona davanti al caminetto acceso, non si raggiungono i 335 km/h".

LA 4 POSTI PIÙ VELOCE AL MONDO

Il sistema di trasmissione integrale è interamente made in Ferrari. La trazione è, ovviamente, posteriore, cui si aggiunge in caso di necessità il trasferimento di coppia alle ruote anteriori. Massimo il confort assicurato dalle sospensioni magnetoreologiche di terza generazione.

E il motore? Il V12 arriva a 6,3 litri e sviluppa 660 CV a 8000 giri. Quanto basta per farne la GT a 4 posti più veloce del mondo e imprimere un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 3,7 secondi. La FF rimane in produzione dal 2011 al 2016 ed è sostituita dalla GTC4 Lusso. **R**





↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 65°
 Alesaggio 94 mm - Corsa 75,2 mm
 Cilindrata 6262 cm³
 Rapporto di compressione 12,3:1
 Potenza 660 CV a 8000 giri/minuto
 Coppia 70 kgm a 6000 giri/minuto
 4 valvole per cilindro
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 100 Ah

Trasmissione Trazione integrale
 Cambio F1-SuperFast a 7 rapporti
 Controllo stabilità e trazione F1-Trac
 Pneumatici anteriori 245/35ZR 20,
 posteriori 295/35ZR 20.

Corpo vettura Coupé 2+2 posti
 Scocca in alluminio
 Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali doppi, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici a controllo elettronico magnetoreologico, barre antirullo
 Freni idraulici a disco carbonceramici, ABS
 Sterzo a pignone e cremagliera, servoassistenza elettronica
 Serbatoio carburante 91 litri.

Dimensioni e peso Passo 2990 mm
 Carreggiata ant. 1676 mm, post. 1660 mm
 Lunghezza 4907 mm - Larghezza 1953 mm
 Altezza 1379 mm - Peso a vuoto 1790 kg.

Prestazioni Velocità 335 km/h.

Potenza su, consumo giù
 Rispetto alla 612 Scaglietti che sostituisce, la FF ha il 20% di potenza in più (660 contro 540) e consuma il 25% in meno (15 litri per 100 km il dato medio dichiarato). Considerando l'aggravio della trazione integrale, un risultato eccezionale.





BATTICUORE DODICI

Il richiamo alla tradizione è evidente nel nome della terza generazione delle berlinette a motore anteriore, tornate in auge con la 550 Maranello. Ha 740 CV



Nel 2012 la saga delle V12 col motore davanti più sportive (anche se la Casa le definisce "a motore anteriore-centrale" per sottolineare la distribuzione dei pesi molto equilibrata) giunge alla terza generazione: dopo le 550 Maranello-575M e le 599 Fiorano e derivate, è ora la volta della F12. Che esplora il mondo delle prestazioni assolute stabilendo nuovi parametri di riferimento. A oggi, se si esclude la F12 TDF, che però è a tiratura limitata, è la V12 di serie più potente nella storia del Cavallino, con i suoi 740 CV. La F12 segna un sensibile cambiamento di rotta sul versante dei consumi. Un dato, forse, poco significativo per chi può permettersi di spendere oltre 270.000 euro (personalizzazioni escluse), ma

che dà l'idea di come il Progresso in Ferrari si scriva con la "P" maiuscola: -30% rispetto alla 599 GTB Fiorano.

POTENTE, MA PARCA

Merito dell'affinamento tecnico, degli accorgimenti adottati (tra cui il telaio space frame in leghe leggere), del minor peso (in totale 1525 kg) dovuto anche alle dimensioni più compatte e dell'aerodinamica che sfrutta a piene mani gli studi condotti in Formula 1. Per esempio la soluzione innovativa dell'Aero Bridge, che per la prima volta sfrutta il cofano motore nella creazione del carico verticale. La linea è un mix di Pininfarina e del centro stile interno, guidato da Flavio Manzoni. La velocità massima è di oltre 340 km/h e lo 0-100 km/h si raggiunge in 3,1 secondi. Ma impressiona di più lo 0-200: 8,5 secondi.

Il V12 a 65° ha una cubatura di 6,3 litri ed è l'evoluzione di quello della 599, ma forse è più giusto collocarlo nella scia di quello della Enzo, di cui sfrutta molte componenti.

La produzione senza limiti di volumi scatena la fantasia di alcuni clienti facoltosi, ma anche del reparto tecnico della Casa: nel 2014 la divisione "Special Projects" realizza una one-off chiamata F12 TRS, ispirata alla Testa Rossa del 1957. È una barchetta che viene venduta a 4,2 milioni di dollari; seguono altri due esemplari. Nello stesso anno vengono prodotti dieci F60 America per ricordare i 60 anni dallo sbarco negli "States". Prezzo: 2,5 milioni di dollari. Nel 2015 la Carrozzeria Touring offre la sua interpretazione della F12, ma si tratta di una iniziativa non ufficiale. Alla fine del 2015 arriva la F12 TDF, un omaggio al Tour de France che vede protagoniste le Rosse per più di un decennio. **R**



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 65°
 Alasaggio 94 mm - Corsa 75,2 mm
 Cilindrata 6262 cm³
 Rapporto di compressione 13,5:1
 Potenza 740 CV a 8250 giri/minuto
 Coppia 71 kgm a 6000 giri/minuto
 4 valvole per cilindro
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 100 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio F1-SuperFast a 7 rapporti
 Controllo stabilità e trazione F1-Trac, E-Diffs
 Pneumatici anteriori 255/35ZR 20,
 posteriori 315/35ZR 20.

Corpo vettura Coupé 2 posti
 Scocca portante in alluminio e
 materiali compositi
 Sosp. ant. e post. a ruote indipendenti, bracci
 trasversali doppi, molle elicoidali,
 ammortizzatori telescopici a controllo
 elettronico magnetoreologico, barre antirullo
 Freni idraulici a disco carbonceramici, ABS
 Sterzo a pignone e cremagliera con
 servosterzo elettronico
 Serbatoio carburante 92 litri.

Dimensioni e peso Passo 2720 mm
 Carreggiata ant. 1665 mm, post. 1618 mm
 Lunghezza 4618 mm - Larghezza 1942 mm
 Altezza 1273 mm - Peso a vuoto 1525 kg.

Prestazioni Velocità oltre 340 km/h.



Retronebbia da F. 1

La F12 è una scultura su quattro ruote, con una miriade di dettagli studiati per migliorare l'aerodinamica e di richiami al passato e alle corse. Dalla Formula 1, per esempio, deriva il retronebbia posto al centro della coda sotto la targa.





NON PLUS ULTRA

Al lancio di Ginevra, il presidente Montezemolo la definisce così: "Non è una Ferrari, ma LaFerrari, la summa di tutto quello che è la nostra azienda, e l'antesignana di ciò che nei prossimi 5-10 anni trasferiremo sulle nostre vetture"





Scoperta in 209 esemplari
La LaFerrari Aperta viene costruita
in 200 esemplari, più nove che
rimarranno in fabbrica per essere
utilizzati durante i festeggiamenti
per i 70 anni della Casa.
Il prezzo di listino? Circa
1,3 milioni di euro più tasse.



Semplicemente LaFerrari. Scritto tutto attaccato. La più recente hypercar di Maranello viene presentata al Salone di Ginevra del 2013 e se ne preannuncia una produzione di 499 esemplari, che però sono già stati tutti prenotati (in realtà le richieste sono oltre 700). Nel 2016 la Casa decide di produrne ancora una, e la mette all'asta per beneficenza per sostenere le popolazioni terremotate del Centro Italia. Il prezzo di listino è di un milione di euro, più tasse (che in Italia nel 2013 assommano a 210.000 euro). L'esemplare n. 500 viene aggiudicato per 7 milioni di dollari (quasi 7 milioni di euro) da RM Sotheby's, mentre un paio di LaFerrari usate sono state battute quasi in contemporanea per 4 milioni di euro.

La LaFerrari si inserisce nel filone inaugurato 30 anni prima dalla 288 GTO, poi seguita dalla F40, dalla F50 e dalla Enzo: è la più estrema delle Ferrari e una vetrina tecnologica di quello che la Casa di Maranello è in grado di realizzare nel campo delle quattro ruote stradali.

ARRIVA L'IBRIDO

Questa vettura è anche la prima di (piccola) serie dotata di motorizzazione ibrida: il suo V12 di 6,3 litri eroga 800 CV a 9000 giri, cui si aggiunge un motore elettrico con il sistema di recupero di energia Hy-Kers che ne produce altri 163. La coppia massima è di oltre 900 Nm. Le prestazioni? La velocità di punta è di "oltre 350 km/h", l'accelerazione da 0 a 100 in "meno di 3 secondi", da 0 a 200 in "meno di 7 secondi", da 0 a 300 in "15 secondi". Tutto il resto è relativo... anche il consumo medio di 14 litri di "super verde" ogni 100 km.

Il motore elettrico è accoppiato in coda al cambio a doppia frizione; un altro motore elettrico ausiliario sostituisce l'alternatore. Per ottimizzare il peso (che è contenuto in soli 1255 kg) il pacco batterie è costituito da 8 moduli da 120 celle, che hanno la potenza di 40 batterie tradizionali, ma pesa solamente 60 kg. Il V12 a 65° è il più potente aspirato mai utilizzato su una Ferrari stradale: 800 CV.

Negli ultimi mesi del 2016 Ferrari presenta a Parigi la LaFerrari Aperta: 200 esemplari (più nove "interni"), tutti venduti "a invito" ai clienti che la Casa di Maranello ritiene degni, perché fedeli al marchio e possessori di altre Ferrari di prestigio. Anche per la Aperta la speculazione è in agguato, ma se se ne accorgono in Ferrari...



R

La mano di Manzoni

Lo stile della LaFerrari è completamente dovuto al Centro Stile di Maranello, diretto da Flavio Manzoni. Non riprende alcuno stilema specifico del passato, anche se in parte è ispirata alle Sport Prototipo degli anni Sessanta. L'interno è essenziale e sportivo. Il posto di guida è fisso e realizzato sulle misure del cliente, mentre volante e pedaliera sono regolabili.



↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore-centrale, longitudinale
V12 di 65° integrato da un motore elettrico (sistema Hy-Kers)
Alésaggio 94 mm - Corsa 75,2 mm
Cilindrata 6262 cm³
Rapporto di compressione 13,5:1
Potenza 800 CV a 9000 giri/minuto
Motore elettrico da 163 CV
Potenza complessiva 963 CV
Coppia complessiva oltre 900 Nm
4 valvole per cilindro
Iniezione elettronica
Accensione elettronica
Lubrificazione a carter secco
Impianto elettrico 12 V, batteria 100 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio F1-SuperFast a 7 rapporti
Controllo stabilità e trazione F1-Trac, E-Diffs
Pneumatici anteriori 265/30 ZR 19, posteriori 345/30 ZR 20.

Corpo vettura Coupé 2 posti
Scocca in alluminio e materiali compositi
Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali doppi, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici a controllo elettronico magnetoreologico, barre antirullo
Freni idraulici a disco carboceramici, ABS
Sterzo a pignone e cremagliera, servoassistenza elettronica
Serbatoio carburante 87 litri.

Dimensioni e peso Passo 2650 mm
Lunghezza 4702 mm - Larghezza 1992 mm
Altezza 1116 mm - Peso a vuoto 1255 kg.

Prestazioni Velocità oltre 350 km/h.





PURA MAGIA

L'innovativo dispositivo PCV consente alle ruote posteriori di sterzare, bilanciando il sovrasterzo e incrementando l'agilità. E che dire delle trombette di aspirazione ad altezza variabile?



Annunciata a novembre 2015, la serie limitata F12 TDF (Tour de France) verrà prodotta in 799 esemplari. Viene proposta a un prezzo di 350.000 euro (la F12 Berlinetta di serie ne costa 277.000). Tutta la produzione è prenotata, quindi le valutazioni dell'usato sono già schizzate verso limiti impossibili. Recentemente, per esempio, ne è stata messa in vendita una in Germania con soli 130 km all'attivo per 950.000 euro.

Cos'ha la TDF in più rispetto alla "normale"? A parte il "Passo Corto Virtuale" (PCV, dispositivo che interviene sulle ruote posteriori facendole sterzare in funzione della veloci-

tà, dell'angolo del volante e di altri parametri) ha una manciata di CV in più (40), un paio di kgm di coppia e una miriade di affinamenti. Per esempio, il V12 di 6,3 litri ha le punterie meccaniche e le trombette di aspirazione ad altezza variabile (come le Ferrari di F. 1), il cambio F1 DCT ha i rapporti accorciati del 6% e i tempi di passaggio di marcia ridotti del 30% in salita di marcia e del 40% in discesa. La carrozzeria ha subito una revisione profonda, con largo utilizzo di materiali compositi (come all'interno). La riduzione di peso è incredibile: alla bilancia la TDF fa segnare uno stupefacente -110 kg.

FRENATA DA PRIMATO

Le prestazioni segnano un ennesimo salto in avanti: velocità a parte (che è dichiarata con

un vago "oltre 340 km/h"), lo 0-100 scende a 2,9 secondi, lo 0-200 a 7,9, ma impressiona di più la frenata, che consente di arrestare la TDF dalla velocità di 200 all'ora in soli 121 metri. Merito delle pinze monoblocco Extreme Design prelevate direttamente dalla LaFerrari, ma anche delle gomme anteriori maggiorate a 275/35 (+8%). Quello che impressiona di più nella Tour de France è il comportamento su strada, che realmente è ispirato alle berlinette che portavano lo stesso nome sessant'anni fa: la F12 fuoriserie permette di guidare per ore su strade impegnative fatte di tornanti e rettilinei veloci alla massima velocità e con un confort eccellente: di fatto rappresenta il concetto più avanzato di vettura estrema per la strada. Fino alla prossima evoluzione, naturalmente... **R**



↓ CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - V12 di 65° Alésaggio 94 mm - Corsa 75,2 mm Cilindrata 6262 cm³ Rapporto di compressione 13,5:1 Potenza 780 CV a 8500 giri/minuto Coppia 73 kgm a 6250 giri/minuto 4 valvole per cilindro Lubrificazione a carter secco Impianto elettrico 12 V, batteria 100 Ah
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio F1-SuperFast a 7 rapporti Controllo stabilità e trazione F1-Trac, E-Diffs Pneumatici anteriori 275/35ZR 20, posteriori 315/35ZR 20.
Corpo vettura	Coupé 2 posti Scocca in alluminio e materiali compositi Sosp. ant. e post. a ruote indipendenti, bracci trasversali doppi, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici a controllo elettronico magnetoreologico Freni idraulici a disco carboceramici, ABS Sterzo a pignone e cremagliera, servoassistenza elettronica Serbatoio carburante 92 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2720 mm Carreggiata ant. 1673 mm, post. 1648 mm Lunghezza 4656 mm - Larghezza 1961 mm Altezza 1273 mm - Peso a vuoto 1415 kg.
Prestazioni	Velocità oltre 340 km/h.

Indimenticabile Tour

La TDF, ispirata alle berlinette 250 GT Tour de France e alle SWB, mostra diverse reminiscenze stilistiche, come le tre feritoie sui montanti posteriori. Sarà prodotta in 799 esemplari, tutti già venduti.





TURBAMENTO NECESSARIO

I 670 CV del V8 vengono dalla sovralimentazione, imposta dalle normative sempre più stringenti sulle emissioni inquinanti. La sonorità non è quella di un aspirato, ma appaga comunque i ferraristi

Se i 570 CV della 458 Italia potevano impressionare per una berlinetta V8 di serie soltanto otto anni fa, i 670 della 488 GTB indicano inequivocabilmente che questo modello fa segnare un nuovo capitolo della saga. La sigla non significa, come ritengono alcuni, 4,8 litri di cilindrata e 8 cilindri, bensì è la cilindrata unitaria, come si usava una volta in Ferrari, tradizione rispolverata anche dalla 599 GTB Fiorano.

488 cm³ per 8 significa una cubatura complessiva di 3902 cm³, ossia mezzo litro in meno rispetto alla 458. Da dove arrivano i 100 CV supplementari (e la coppia che passa da 55,5 a 77 kgm)? Dalla sovralimentazione. Sì, perché Ferrari torna al turbo. Fin qui tutto bene:

il salto in avanti non può che soddisfare i ferraristi. Che però, al momento del lancio, sono assaliti dal dubbio: che fine avrà fatto l'urlo del V8 lanciato verso i 9000 giri? Con la sovralimentazione il sound cambia e il regime massimo si abbassa. È la stessa domanda che si sono posti i porschisti quando, più o meno contemporaneamente, hanno dovuto "subire" il passaggio alla sovralimentazione per la 911 e la 718 (erede di Cayman e Boxster). Gli obblighi antinquinamento non concedono altre strade: per questo i tecnici di Maranello si sono impegnati a fondo per non fare rimpiangere l'aspirato. E ci sono riusciti egregiamente.

SI CAMBIA MUSICA

Il suono emesso dal V8 è differente, ma ugualmente affascinante. La colonna sonora accompagna la salita dei giri sia in volu-

me sia in brillantezza, grazie ai collettori di elevata lunghezza e uguali dimensioni. Particolarmente studiata l'armonia delle tonalità per ciascun numero di giri. L'adozione dei due turbo, assieme ai raffinati controlli di guida sempre più evoluti (testati in corsa dalla 458 campione del mondo GT e trionfatrice di categoria per due volte alla 24 Ore di Le Mans) e derivati da dieci anni di programma XX sulla 599, porta le prestazioni ancora più in alto: l'accelerazione da fermo ai 100 orari si compie in 3 secondi, a 200 si arriva in 8,3. E la velocità raggiunge i 330 km/h.

A livello estetico, la 488 GTB deriva dalla 458, ma con migliorie al musetto con alette a cassetto. Le portiere ora sono scavate per incanalare l'aria verso le prese posteriori. La carrozzeria è disegnata da Flavio Manzoni, direttore Design del Centro Stile Ferrari. **R**



↓ CARATTERISTICHE

Motore Post-centrale, longitudinale - V8 di 90°
Alésaggio 86,5 mm - Corsa 83 mm
Cilindrata 3902 cm³
Rapporto di compressione 9,4:1
Potenza 670 CV a 8000 giri/minuto
Coppia 77 kgm a 3000 giri/minuto
Due turbo - Lubrificazione a carter secco
Impianto elettrico 12 V, batteria 80 Ah

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a doppia frizione F1 a 7 rapporti
Controllo stabilità e trazione F1-Trac
Pneumatici anteriori 245/35ZR 20,
posteriori 305/35ZR 20.

Corpo vettura Coupé 2 posti
Scocca in alluminio e materiali compositi
Sosp. ant. a ruote indipendenti, doppi
triangoli a L sovrapposti, molle elicoidali
Sospensioni posteriori indipendenti, schema
Multilink, molle elicoidali
Ammortizzatori telescopici a controllo
elettronico magnetoreologico
Freni idraulici a disco, ABS
Serbatoio carburante 78 litri.

**Dimensioni
e peso** Passo 2650 mm
Carreggiata ant. 1679 mm, post. 1647 mm
Lunghezza 4568 mm - Larghezza 1952 mm
Altezza 1211 mm - Peso a vuoto 1370 kg.

Prestazioni Velocità 330 km/h.

↓ 488 SPIDER

A soli otto mesi di distanza dal lancio della 488 GTB, la Ferrari presenta la versione spider, che mantiene il tetto rigido rimovibile in metallo: il ripiegamento avviene in 14 secondi. Dal punto di vista meccanico, la Spider è identica alla GTB, anche se pesa 50 kg di più, ma fa segnare sulla bilancia un risparmio di 10 kg rispetto alla 458 Spider. Undici differenti tipi di leghe speciali contribuiscono a contenere la massa e a migliorare del 23% la rigidità torsionale della scocca rispetto al modello precedente. La velocità di punta cala di poco: 327 km/h anziché 330. Il prezzo di vendita della versione scoperta è di 25.000 euro superiore a quello della GTB (rispettivamente 235.000 e 210.000 euro, optional esclusi).



Più veloce e facile

Il confronto sul circuito di Fiorano non lascia adito a dubbi: la 488 GTB è più veloce di mezzo secondo rispetto alla 458 Speciale (cioè l'evoluzione sportiva della 458 Italia). Ma non basta: la 488 infatti è anche più facile da guidare.





ARITMETICA LEGGENDARIA

I numeri degli esemplari prodotti sono ricavati da pubblicazioni ufficiali della Ferrari (ove non compare diversa dizione). La sequenza segue l'ordine di pubblicazione di questo volume

Modello	Anni di produzione	Esemplari prodotti
166 Inter	1948-1949	37
195 Inter	1950-1951	25
340 America	1950-1952	23
342 America	1952-1953	6
375 America	1953-1955	10
212 Inter	1951-1953	90
250 Europa	1953-1954	20
250 GT Europa	1954-1955	40
250 GT	1954-1958	80
250 GT	1958-1961	335
250 GT Cabriolet Pinin Farina (I serie)	1957-1958	40
250 GT Cabriolet Pinin Farina (II serie)	1958-1962	200
250 GT Spider California	1957-1962	106
250 GT Berlinetta (SWB)	1959-1961	176
410 Superamerica	1956-1959	37
400 Superamerica	1959-1964	46
500 Superfast	1964-1966	36
250 GT 2+2	1960-1963	957
330 America	1963	50
250 GTO - 250 GTO 64 - 330 GTO)	1962-1964	39
250 GT Lusso	1962-1964	350
275 GTB	1964-1966	454
275 GTB/4	1966-1968	350
275 GTS	1964-1966	199
330 GT 2+2	1964-1967	1099
330 GTC	1966-1968	598
330 GTS	1966-1968	100
365 GTC	1966-1970	168
365 GTS	1969	20
365 GT 2+2	1967-1971	803
Dino 206 GT	1967-1969	152
Dino 246 GT	1967-1974	2487
Dino 246 GTS	1972-1974	1274
365 GTB/4 Daytona	1968-1974	1284
365 GTS/4 Daytona Spider	1969-1973	122
365 GTC/4	1971-1972	503
365 GT4BB	1973-1976	387
512 BB	1976-1981	929
512 BBi	1981-1984	1007
365 GT4 2+2	1972-1976	524
400 GT	1976-1979	147

Modello	Anni di produzione	Esemplari prodotti
400 Automatic	1976-1979	355
400i GT	1979-1985	422
400i Automatic	1979-1985	883
412	1985-1989	576
Dino (Ferrari) 308 GT4	1973-1980	2826
Dino 208 GT4	1975-1980	840
308 GTB "Vetroresina"	1975-1977	712
308 GTB "Acciaio"	1977-1980	1473
308 GTS	1977-1980	3219
208 GTB	1980-1982	160
208 GTS	1980-1982	140
308 GTBi	1980-1982	494
308 GTSi	1980-1982	1749
Mondial 8	1980-1982	703
Mondial Quattrovalvole	1982-1984	1145
Mondial Quattrovalvole Cabriolet	1983-1985	629
Mondial 3.2	1985-1988	987
Mondial 3.2 Cabriolet	1985-1988	810
Mondial T	1988-1993	840
Mondial T Cabriolet	1989-1993	1010
308 GTB Quattrovalvole	1982-1985	748
308 GTS Quattrovalvole	1982-1985	3042
208 GTB Turbo	1982-1985	1010
208 GTS Turbo	1983-1985	250
288 GTO	1984-1985	272
Testarossa	1984-1991	7177
512 TR	1991-1994	2261
F512 M	1994-1996	501
328 GTB	1985-1989	1344
328 GTS	1985-1989	6068
GTB Turbo (Intercooler)	1986-1989	308
GTS Turbo (Intercooler)	1986-1989	828
F40	1987-1992	1311
348 TB	1989-1993	2894
348 TS	1989-1993	4228
348 Speciale USA	1992	100
348 GTB	1993-1994	222
348 GTS	1993-1994	218
348 Spider	1993-1994	1146
348 GT Competizione	1994	56*
456 GT	1992-1998	1534
456 GTA	1996-1998	402
456M GT	1998-2003	640
456M GTA	1998-2003	631

Modello	Anni di produzione	Esemplari prodotti
F355 Berlinetta	1994-1999	4915
F355 GTS	1994-1999	2577
F355 Spider	1994-1999	3714
F50	1995-1997	349
550 Maranello	1996-2001	3083*
575M Maranello	2001-2006	2000 circa*
Superamerica	2005-2006	559
360 Modena	1999-2004	8761*
360 Challenge Stradale	2003-2005	1274*
360 Spider	2000-2004	7483*
550 Barchetta Pininfarina	2000	448
Enzo	2002-2004	399+1
F430	2004-2009	3338*
F430 Scuderia	2007-2009	729*
F430 Spider	2004-2009	4103*
F430 Scuderia Spider 16M	2008-2009	94*
612 Scaglietti	2004-2011	3025*
599 GTB Fiorano - 599 GTB HGTE	2006-2011	4000 circa*
California	2008-2014	10.000 circa*
California T	2014 in produzione	Non rilevato
458 Italia	2009-2015	Non rilevato
458 Speciale	2013-2016	Non rilevato
458 Spider	2011-2015	Non rilevato
458 Speciale A ("Aperta")	2014-2016	499
599 SA Aperta	2010-2011	80
599 GTO	2010-2012	599
FF	2011-2016	Non rilevato
GTC4 Lusso	2016-in produzione	Non rilevato
F12 Berlinetta	2012-in produzione	Non rilevato
F12 TRS	2014-2015	3
F12 F60 America	2014-2015	10
LaFerrari	2013-2016	499+1
LaFerrari Aperta	2016-in produzione	200+9 **
F12 Tour de France	2015-in produzione	799**
488 GTB	2015-in produzione	Non rilevato
488 Spider	2015-in produzione	Non rilevato

* = Fonte non ufficiale ** = tiratura prevista



Q8  Perform
100 ottani

***Il carburante che rende
speciale ogni motore.***

Utilizzato nelle prove di
RUOTECLASSICHE QUATTORRUOTE DUE RUOTE





LE GT



Ruoteclassiche festeggia i settant'anni della Ferrari dedicando al mito costruito dal "Drake" cinque speciali. La collana "Il meglio del Cavallino", che vi accompagnerà fino a giugno, debutta con il volume "Le GT": nelle sue 146 pagine viene narrata l'epopea delle granturismo stradali costruite "in serie". Oltre 120 modelli, dalla 166 Inter del 1948 alla 488 GTB del 2015, tuttora in produzione; un viaggio affascinante nel concetto stesso di automobile sportiva, che a Maranello ha trovato la sua espressione più elevata. Un'evoluzione senza sosta, alimentata da fervore progettuale, capacità tecnica, fantasia, ingegno e abnegazione senza paragoni. Ciascuna vettura, riccamente presentata attraverso fotografie tratte dai nostri archivi, è analizzata dal punto di vista storico, tecnico e stilistico. Di grande interesse per gli appassionati risultano infine i numeri reali di produzione, poiché la "tiratura" di una sportiva è un fattore rilevante per comprenderne la rarità e il successo commerciale.

RUOTECCLASSICHE