

IL MEGLIO DEL CAVALLINO LE CORSE





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

Q8 Hi Perform
più qualità più prestazioni



IL MEGLIO DEL CAVALLINO

LE CORSE CAVALCATE VITTORIOSE

Gallerie Ruoteclassiche
N. 85 - Marzo 2017
Periodico mensile

Direttore Responsabile
David Giudici

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

Il meglio del Cavallino - Le Corse

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

Se il Cavallino Rampante, che orna da sempre le Ferrari, dovesse mettersi di buona lena a ripercorrere tutte le cavalcate vittoriose delle monoposto, delle Sport e delle GT che hanno vinto una gara lungo i 70 anni di Storia della Casa di Maranello, probabilmente percorrerebbe una distanza pari a quella che c'è tra la Terra e il Sole. L'epopea delle vittorie "Rosse" inizia il 25 maggio 1947 nel IX Gran Premio di Roma alle Terme di Caracalla, quando Franco Cortese porta la sua Ferrari 125 S per prima sotto il traguardo. Esattamente due settimane dopo quell'11 maggio in cui lo stesso pilota piemontese conduce al debutto la V12 del Cavallino, al Circuito di Piacenza. Una gara conclusa con il ritiro, che il Commendator Ferrari definisce, con grande lungimiranza, "Un insuccesso promettente".

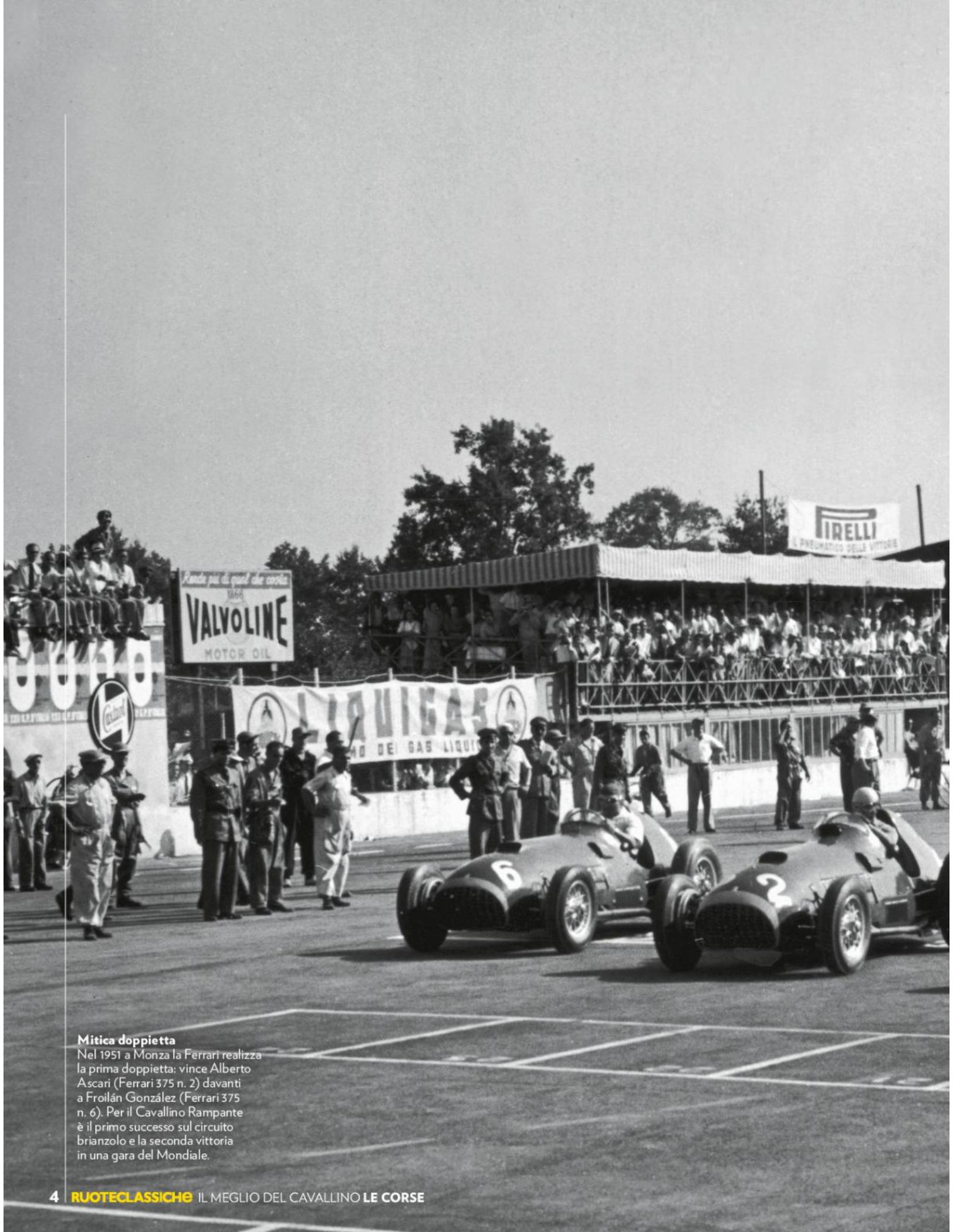
La prima vittoria, quasi fosse uno scherzo del destino, avviene in quella Roma che Enzo Ferrari detesta da sempre perché simbolo del potere, da cui Lui, uomo solo al comando, che combatte una guerra (sportiva, si intende) solitaria contro "il resto del mondo", si tiene ben lontano. All'inizio degli anni Ottanta, si diverte a raccontare ai giornalisti, fingendo malcelata indifferenza, che l'ultima volta che è stato nella Capitale era nel 1938!

Il "resto del mondo", come definiva gli avversari, di sconfitte ne ha subite parecchie, nel corso di questi settant'anni. Come quando Froilán González vince per la prima volta un gran premio di Formula 1, il 14 luglio 1951 sul circuito di Silverstone. Seguiranno 31 Mondiali (15 Piloti, 16 Costruttori), cui si assommano 9 Mondiali Sport e un numero infinito di altri campionati, più migliaia e migliaia di trionfi nelle singole gare. Tutte, una dopo l'altra, indimenticabili. Come quando tre Ferrari Sport arrivano in parata alla 24 Ore di Daytona del 1967, praticamente "a casa" della rivale Ford. La vittoria più bella? Parafrasando Enzo Ferrari è... "quella che deve ancora arrivare!".

In questo volume Ruoteclassiche presenta la storia e l'evoluzione di tutte le principali Ferrari da corsa: le Formula 1, le Sport e le granturismo da competizione. L'appuntamento con il terzo dei nostri Speciali dedicati ai 70 anni della Ferrari è per il prossimo mese, con il volume "Il meglio del Cavallino - Gli uomini". Una galleria dei più importanti personaggi che hanno gravitato attorno alla più irresistibile "sirena" della storia dell'automobile: Enzo Ferrari, naturalmente.

"In Formula 1 nessun altro costruttore ha vinto tanto: 31 Mondiali (15 Piloti e 16 Costruttori). A questo record si aggiungono nove Mondiali Sport e migliaia di trionfi sulle piste e sulle strade di tutto il mondo".

Marco Di Pietro



Mitica doppietta

Nel 1951 a Monza la Ferrari realizza la prima doppietta; vince Alberto Ascari (Ferrari 375 n. 2) davanti a Froilán González (Ferrari 375 n. 6). Per il Cavallino Rampante è il primo successo sul circuito brianzolo e la seconda vittoria in una gara del Mondiale.



ANNI 50

IL MEGLIO DEL CAVALLINO LE CORSE





ALLA CONQUISTA DEL MONDO

L'epopea delle corse nella massima serie inizia all'indomani della guerra, con le prime monoposto sovralimentate, che però non riescono a conquistare la vetta. L'arma vincente sarà il V12 aspirato. E poi i 4 cilindri e i V6. Quattro Mondiali Piloti e tre Costruttori in un decennio arrembante...



166 F1 - 1948
Il debutto a Torino
 Il 1948 è uno dei pochi anni in cui il Gran Premio d'Italia non si svolge a Monza, bensì a Torino sul circuito del Valentino. Ferrari porta tre monoposto 166 per Farina, Sommer e il principe Bira. Raymond Sommer giunge terzo dopo una serrata lotta con Villorosi. Ma il vincitore è Jean Pierre Wimille, al volante dell'Alfa Romeo.

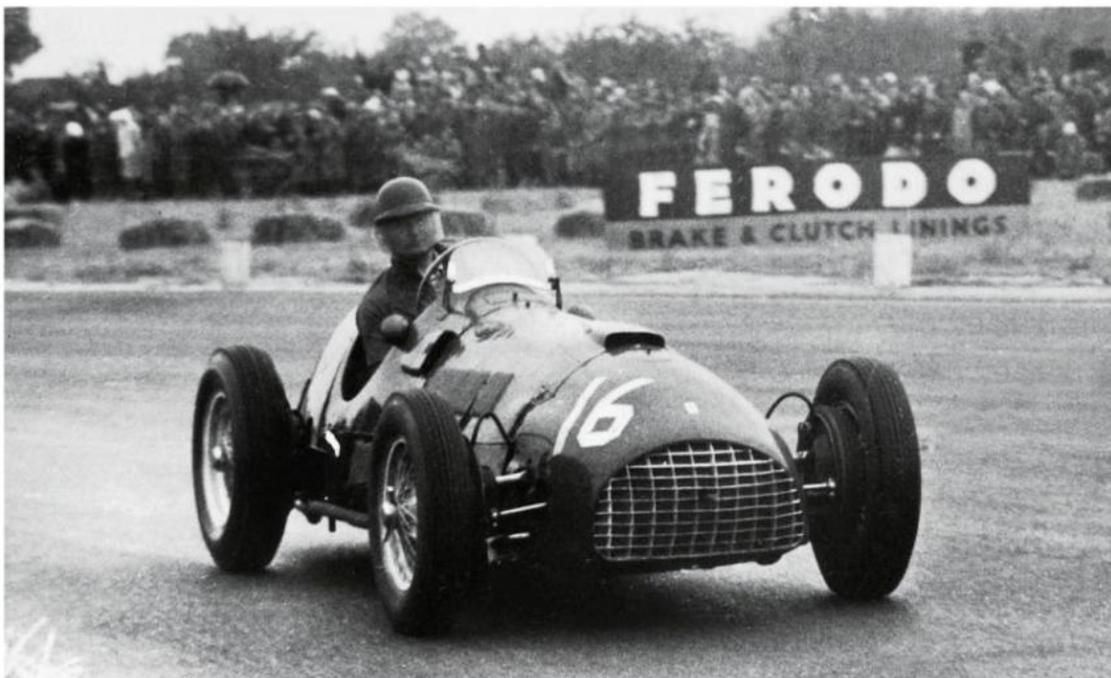
Negli anni del dopoguerra Enzo Ferrari, che si è messo in proprio già nel 1940, ha le idee chiare: per sopravvivere deve partecipare al maggior numero di competizioni, possibilmente vincendo. Perché le corse danno lustro, fanno accumulare denaro in ingaggi e premi e attirano i clienti. Ecco perché il Commendatore inizia la sua personale sfida contro tutto e contro tutti (un concetto che gli piace assai: lui, solo, contro il resto del mondo...), partecipando a ogni tipo di competizione, in pista e su strada.

Logico, quindi, che concorrere in Formula 1, già all'epoca considerata la massima espressione del motorismo sportivo (anche se il pubblico in quegli anni è più attirato dalle compe-

tizioni su strada delle vetture Sport), è un obiettivo primario. Il primo campionato del mondo di Formula 1 è del 1950, ma questa categoria debuta nel 1948, in sostituzione della Formula A, sorta due anni prima. Per entrambe, le cui gare fino al 1949 non concorrono a determinare un titolo Costruttori o Piloti, i motori devono essere aspirati con un massimo di 4,5 litri di cilindrata, oppure sovralimentati con il limite fissato al litro e mezzo. Sarà una cavalcata vincente quella della Casa di Maranello nel Circus, che porterà Ferrari a diventare il costruttore più titolato della storia della F1: 31 titoli mondiali (15 Piloti e 16 Costruttori), il maggior numero di vittorie (224), doppiette (81), podi (702), pole position (208), giri veloci in gara (233) e punti in classifica. Ed è anche l'unica scuderia ad aver partecipato a tutti i 67 campionati disputati.

ASPIRAZIONI DI VITTORIA

L'esordio nella massima serie in una gara titolata per il primo campionato del mondo avviene al G.P. di Monaco del 1950, che è la seconda prova a calendario (alla prima, sul circuito inglese di Silverstone, la Ferrari non è presente). La monoposto si chiama 125 F1, è stata progettata da Gioachino Colombo nel 1948 ed è dotata di motore V12 di 1500 cm³ alimentato con un carburatore Weber e due compressori Roots (inizialmente uno) capace di esprimere 280 CV a 8000 giri/minuto, per una velocità di circa 260 km/h. Cambio a 4 marce in blocco col differenziale e trazione posteriore completano la meccanica. Il telaio è a longheroni e traverse, passo di 2320 mm, per una massa di 710 kg in ordine di marcia. Tre esemplari vengono affidati ai milanesi Alberto



125 F1 - 1949

Gara non titolata

Quasi al termine della stagione 1949, che precede l'anno del debutto del campionato del mondo di Formula 1, si svolge il Gran Premio di Cecoslovacchia a Brno: vince la Ferrari 125 n. 16 di Peter Whitehead.

CARATTERISTICHE

Motore - ant. V12, 1496 cm³, compressore

Potenza - 230 CV a 7000 giri

Peso e dimensioni - 710 kg;
3685-1400-1050 mm

Velocità - 260 km/h

275 F1 - 1950

Fugace apparizione

La monoposto con motore di 3,3 litri partecipa solo a due gare: al G.P. del Belgio del 1950 con Alberto Ascari (quinto al traguardo) e al G.P. delle Nazioni a Ginevra (prova non valida per il campionato) con Gigi Villorelli (nella foto), costretto al ritiro per un'uscita di pista. Nella stessa gara esordisce anche la 340 F1. La 275 è utilizzata anche in prova a Reims.

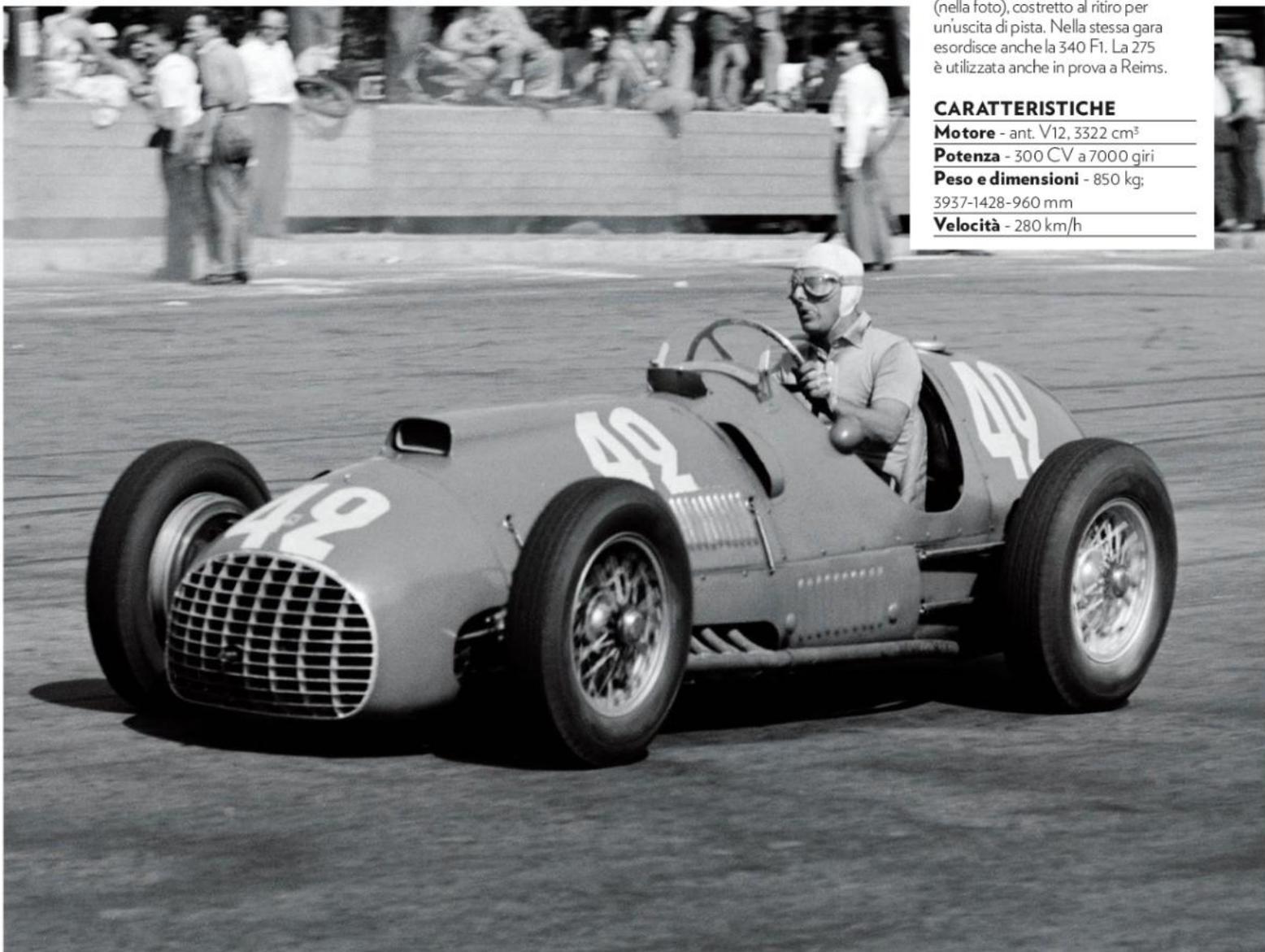
CARATTERISTICHE

Motore - ant. V12, 3322 cm³

Potenza - 300 CV a 7000 giri

Peso e dimensioni - 850 kg;
3937-1428-960 mm

Velocità - 280 km/h



340 F1 - 1950**Anello di congiunzione**

La 340 F1 costituisce la seconda evoluzione della 275 per arrivare alla definitiva 375. Il motore V12 aspirato arriva a 4,1 litri. Qui la vediamo in azione con Alberto Ascari al G.P. delle Nazioni a Ginevra. Parte in prima fila, rimane a lungo in testa, ma si ritira per il cedimento del motore.

CARATTERISTICHE

Motore - ant. V12, 4101 cm³

Potenza - 335 CV a 7000 giri

Peso e dimensioni - 850 kg;

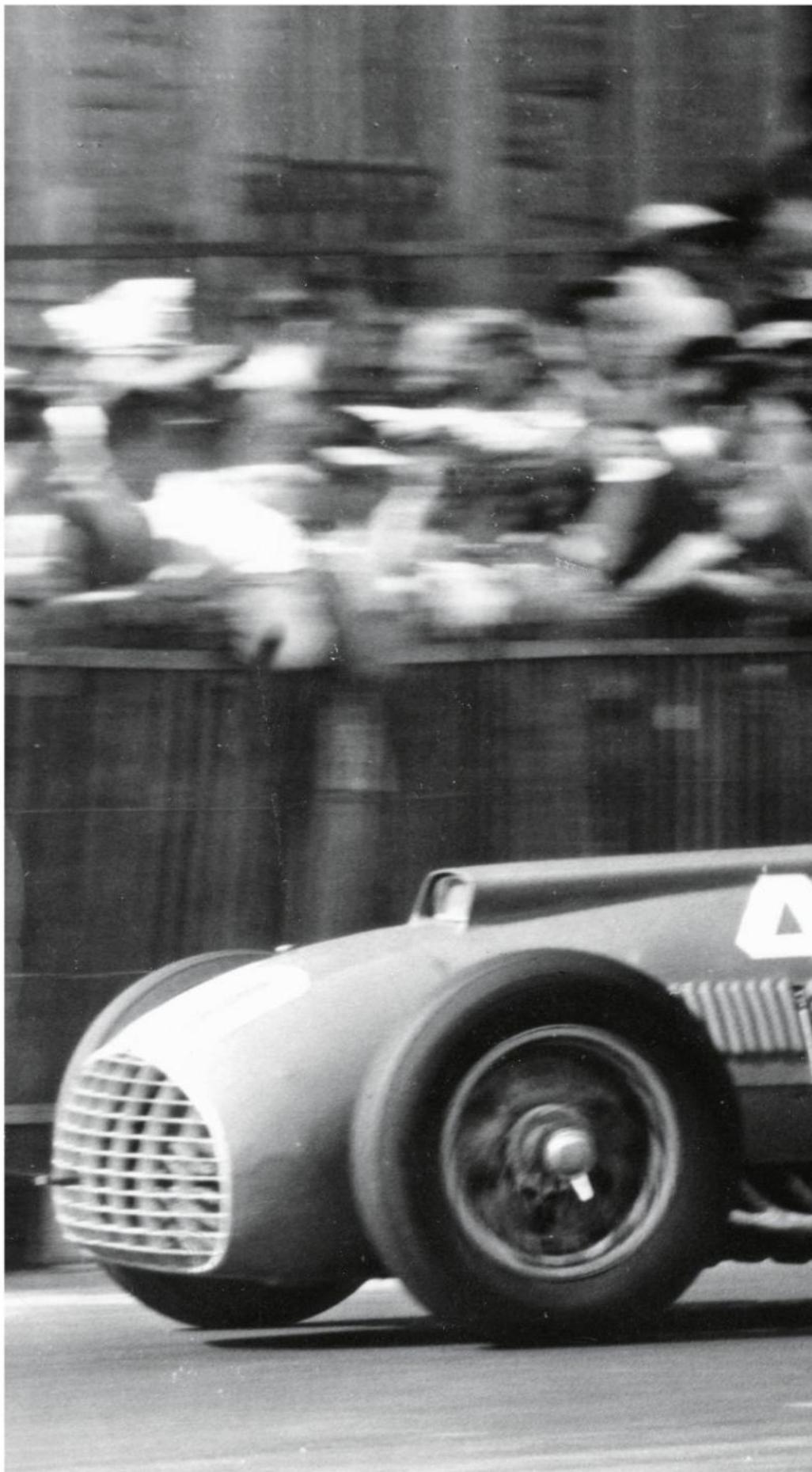
3937-1428-960 mm

Velocità - 300 km/h

🇨🇭 Ascari ("Ciccio"), Gigi Villorosi e al francese Raymond Sommer (col compressore singolo), più uno iscritto privatamente dal britannico Peter Whitehead. La scuderia di Maranello piazza le sue monoposto ufficiali al 2° (Ascari) e al 4° posto (Sommer), con Villorosi ultimo dei ritirati per problemi alla trasmissione, ma i distacchi sono pesanti: un giro dal vincitore Fangio per "Ciccio" e tre per il francese. Dopo il G.P. di Svizzera con la stessa squadra di Montecarlo, concluso con una debacle (le tre Rosse ufficiali ritirate per problemi tecnici e Whitehead non qualificato), Enzo Ferrari capisce che la 125 non è in grado di contrastare la dominatrice della stagione, l'Alfa Romeo 158-159, dotata anch'essa di compressore, ma ben più potente e affidabile. Dal G.P. del Belgio la Ferrari schiera la 275 con motore V12 di 3,3 litri aspirato, ideato da Aurelio Lampredi e affidata al solo Ascari, mentre Villorosi corre con la 125, giungendo 6° a 2 giri.

Tra i non pochi problemi che rendevano la 125 Compressore poco competitiva nelle gare di Formula 1 c'era, oltre alla messa a punto a volte laboriosa e a cali di potenza agli alti regimi, anche il consumo di carburante, determinante per la strategia di gara, essendo consentiti rifornimenti: minore consumo, quindi meno tempo ai box per il rabbocco. Il motore aspirato è in grado di colmare queste lacune e l'ingegner Aurelio Lampredi, entrato alla Ferrari nel 1947, progetta una nuova unità dotata di 12 cilindri a V di 60° di 3,3 litri monoalbero a camme in testa, che eroga 300 CV. L'alimentazione è affidata a 3 carburatori Weber. Il cambio è a 5 marce in blocco col propulsore.

La 275, pur non risultando mai vittoriosa (e rimanendo sempre "ad anni luce" dalle Alfa), fa capire ai vertici di Maranello che si è imboccata la strada giusta: il motore aspirato. 🇨🇭





**FERRARI 500 F2 - 1952****Ascari campione**

Il pilota milanese, con sei vittorie su sei gare disputate vince il campionato del mondo. Alle sue spalle il compagno di squadra Nino Farina, che arriva secondo nel campionato e che nell'immagine lo tallona durante il G.P. d'Italia a Monza.

CARATTERISTICHE

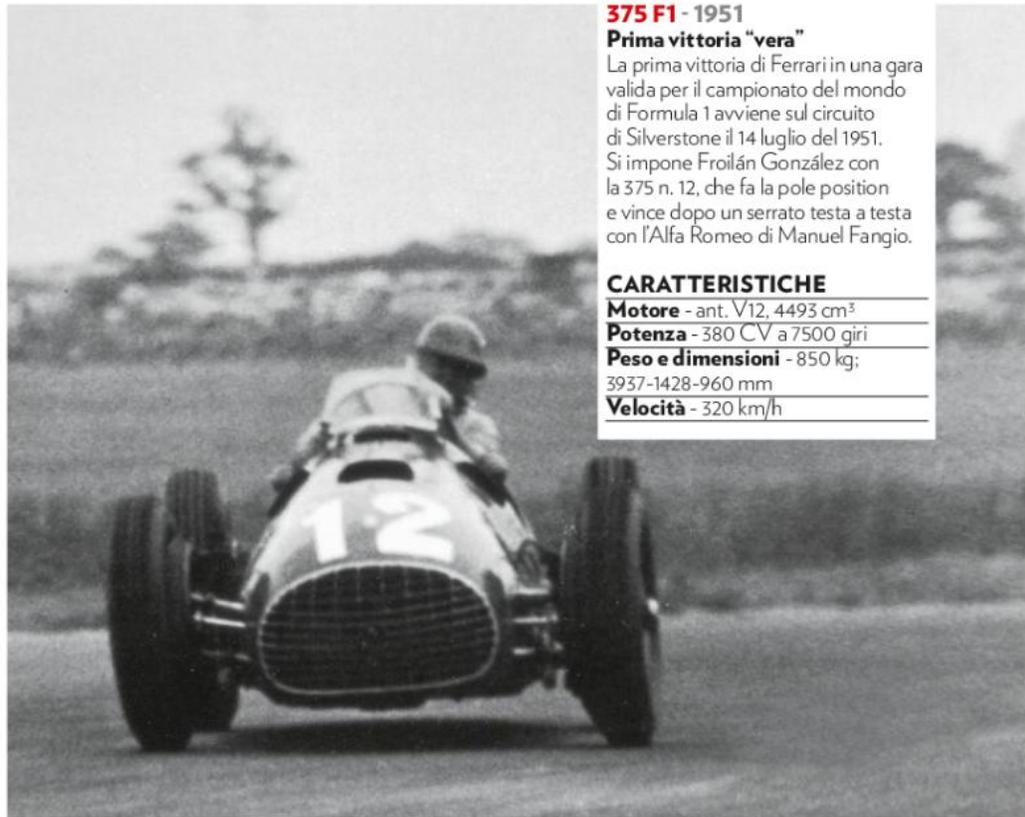
Motore - ant. 4 in linea, 1984 cm³

Potenza - 165 CV a 7000 giri

Peso e dimensioni - 560 kg;

3988-1402-1050 mm

Velocità - 240 km/h



375 F1 - 1951

Prima vittoria "vera"

La prima vittoria di Ferrari in una gara valida per il campionato del mondo di Formula 1 avviene sul circuito di Silverstone il 14 luglio del 1951. Si impone Froilán González con la 375 n. 12, che fa la pole position e vince dopo un serrato testa a testa con l'Alfa Romeo di Manuel Fangio.

CARATTERISTICHE

Motore - ant. V12, 4493 cm³

Potenza - 380 CV a 7500 giri

Peso e dimensioni - 850 kg;

3937-1428-960 mm

Velocità - 320 km/h

Occorre solo "svezzarlo" a dovere. Facendolo crescere sano e robusto. Ecco quindi che la cilindrata cresce gradatamente: con la 340 si arriva a 4,1 litri (335 CV), per poi arrivare alla cubatura definitiva di 4,5 litri con la 375. Che sarà la prima monoposto Ferrari a vincere una gara iridata.

LA LAUREA DI SILVERSTONE

Con la 375 la Ferrari corona la sua rincorsa all'Alfa Romeo nelle prime due stagioni del Mondiale di Formula 1, facendo valere la sua nuova filosofia tecnica del motore aspirato contro il sovralimentato. Le avvisaglie che lo strapotere del Biscione sta per finire si vedono già dalle qualifiche del G.P. d'Italia del 1950 a Monza, dove Alberto Ascari stacca il secondo miglior tempo a soli due decimi dalla pole position di Juan Manuel Fangio, che dispone insieme a Giuseppe Farina della nuova 159. Il motore è il V12 della 340 ma con cilindrata portata a 4493 cm³ per 350 CV di potenza. Ascari parte bene e resta in scia a Farina per 22 giri, riuscendo anche a compierne uno al comando, ma per la rottura del cuscinetto è costretto al ritiro o meglio, "sarebbe", perché il regolamento sportivo prevede che ci si possa alternare alla guida della stessa vettura, e dividere i punti eventualmente conquistati. Così viene fermato Dorino Serafini e Ascari riprende la gara terminando al secondo posto, però a oltre un minuto da Farina, che si laurea primo campione del mondo di F. 1.

I presupposti, dunque, sono buoni per la stagione 1951. Che difatti inizia con la Fer-

rari che nelle prime gare rosicchia terreno all'Alfa Romeo. Il 14 luglio è la data storica: se in Francia si festeggia l'anniversario della presa della Bastiglia, a Maranello si brinda al primo grande successo di una Ferrari in F.1, per merito dell'argentino Froilán González, che trionfa a Silverstone per il G.P. di Gran Bretagna. "El Cabezon" ("Il Testone") come viene soprannominato questo omeone prossimo al quintale di peso, è in forma fin dalle qualifiche, stabilendo la pole position. La gara è un duello rusticano col suo connazionale Fangio dell'Alfa Romeo. L'alfiere del Biscione è un grande stilista, dalla guida pulita, González sembra quasi stritolare il volante della sua Ferrari nel controllare folli derapate all'uscita delle curve. Ma sarà il rifornimento la chiave decisiva per la vittoria del Cavallino: al momento del pit stop Fangio impiega 49 secondi per compiere l'operazione, a González ne bastano 23 e, dunque, è vittoria per il Cavallino.

Ferrari, con la sua solita teatralità, tempo dopo dirà, a proposito di Silverstone: "È stato il momento in cui la Ferrari ha ucciso sua madre", riferendosi al fatto che l'Alfa era la sua origine. Il Mondiale cambia completamente fisionomia perché dopo González è la volta di Alberto Ascari, che coglie la prima vittoria della sua carriera con la 375, al Nürburgring in Germania, bissando poi a Monza. Il mondiale si decide all'ultima gara in Spagna, dove Fangio e l'Alfa si laureano campioni. La Casa del Portello si ritira dalla Formula 1 per concentrarsi nella produzione di serie, lascian-

553 F1 - 1954**Unica vittoria**

Mike Hawthorn riesce a conquistare il G.P. di Spagna con la 553 F1, evoluzione della 500 vincitrice nel biennio precedente, grazie a una gara caparbia. È l'unica vittoria per questa monoposto soprannominata "Squalo" per via delle sue forme.

CARATTERISTICHE

Motore - ant. 4 in linea, 2497 cm³

Potenza - 265 CV a 7500 giri

Peso e dimensioni - 590 kg;
3988-1427-1020 mm

Velocità - 280 km/h

**625 F1 - 1954****Pilota in concessione**

Nel 1954 la Lancia D50 non è ancora pronta, quindi Gianni Lancia concede ad Alberto Ascari di partecipare al G.P. d'Italia con la Ferrari 625. Il pilota milanese, però, si ritira per noie al motore dopo un lungo duello con Manuel Fangio.

CARATTERISTICHE

Motore - ant. 4 in linea, 2498 cm³

Potenza - 250 CV a 7200 giri

Peso e dimensioni - 600 kg;
3988-1425-1020 mm

Velocità - 270 km/h



do spazio alla Ferrari. Ma per il 1952 le regole tecniche del campionato sono stravolte.

IL BIS DI "CICCIO"

Con il ritiro dell'Alfa Romeo (e della Talbot) dalla massima formula, l'edizione 1952 del Mondiale di F1 si annuncia povera di nomi eclatanti, al di là della Ferrari. Per questa ragione la Fia consente ai costruttori di disputare le gare del campionato con monoposto F.2. A Maranello pensionano la 375 senza battere ciglio: accettano la sfida e progettano da zero, guidati da Aurelio Lampre-

di, un'inedita due litri a 4 cilindri: la 500. Nelle mani di uno squadrone costituito da Alberto Ascari, Giuseppe Farina, Piero Taruffi e Luigi Villorosi, ai quali si aggiungono alcuni piloti privati o semi ufficiali, la 500 non dà scampo agli avversari, in realtà alquanto evanescenti: i costruttori britannici (HWM, Cooper, Frazer Nash, Era, Alta) sono ancora a uno stadio artigianale, i tedeschi (BMW, Veritas) ancora meno convinti. Solo la Maserati e la francese Gordini sono potenzialmente in grado di intaccare il dominio della Ferrari e di Alberto Ascari, ma

il fuoriclasse milanese è irresistibile, avvantaggiato anche dalla forzata assenza di Juan Manuel Fangio, a lungo lontano dalle corse per i postumi di un brutto incidente a Monza, nel giugno del 1952.

La stagione si conclude con Alberto Ascari campione del mondo con sei vittorie (più una di Taruffi nella prima gara, disertata da Ascari perché impegnato a Indianapolis). Il milanese bisca anche nel 1953, ma ha vita dura contro il giovane compagno di squadra Mike Hawthorn, uno spilungone inglese che corre col papillon al collo, e l'ormai anziano Nino Farina.



FERRARI-LANCIA D50 F1
- 1956

L'argentino fa il poker

Con la D50 Fangio si laurea campione per la quarta volta. Qui è preceduto da Collins (n. 2), con l'argentino che tenta di infilarlo all'interno (n. 1) al G.P. di Germania del 1956. Fangio vincerà la gara. Dietro, la Ferrari n. 3 di Castellotti.

CARATTERISTICHE

Motore - ant. V8, 2486 cm³

Potenza - 265 CV a 8500 giri

Peso e dimensioni - 600 kg;
3860-1540-920 mm

Velocità - 300 km/h



TROPPI NEMICI, POCO ONORE

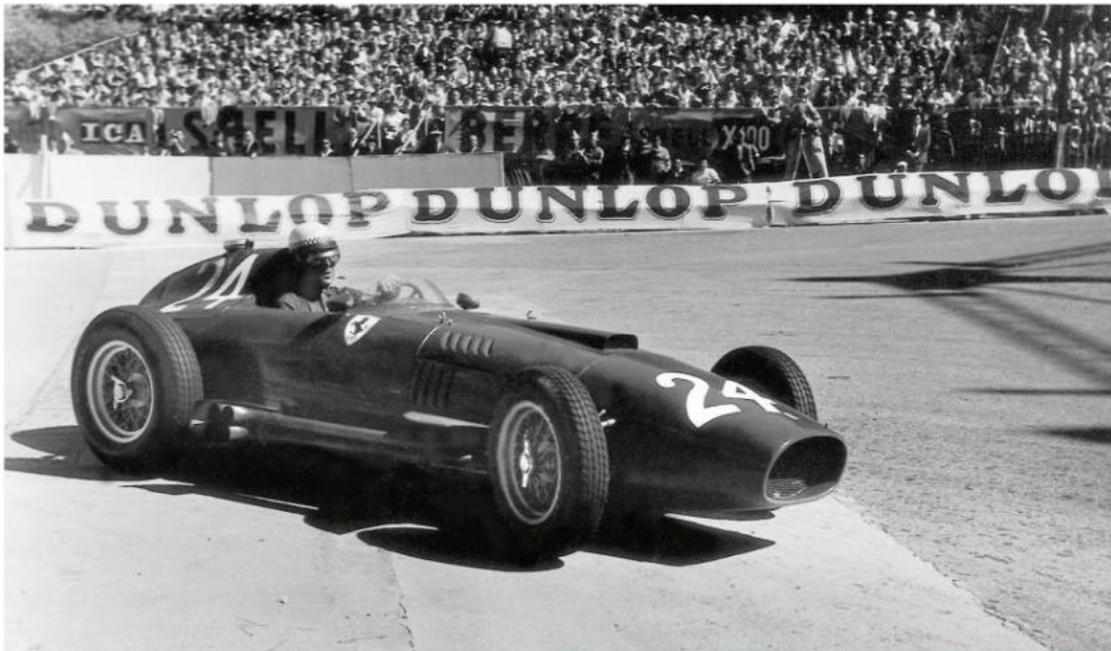
Nel 1954 Ascari passa allo squadrone Lancia, con Villosi e Castellotti, per cimentarsi al volante della D50 progettata da Vittorio Jano. C'è stato un nuovo cambio del regolamento tecnico: i motori passano a 2,5 litri. La Ferrari schiera la 625, naturale evoluzione della 500 F2. In ossequio alle nuove regole, Aurelio Lampredi porta la cilindrata da 1984 cm³ a 2498. La potenza sale da 180 CV a 260 CV. Immutati il telaio, col consueto impiego di longheroni e traverse, e la restante meccanica, ovvero cambio a 4 marce non sincronizzate, dif-

ferenziale autobloccante ZF, sospensioni anteriori a ruote indipendenti e retrotreno dotato di ponte De Dion. Perduto Ascari, passato alla Lancia (ma, in attesa della D50, corre "a gettone" nel campionato, disputando solo quattro gare, alcune con Maserati e Ferrari), il "Drake" si affida a Giuseppe Farina, Froilán González, Mike Hawthorn e ai francesi Maurice Trintignant e Robert Manzon.

La stagione non vede prevalere la Ferrari, perché gli avversari lasciano poco spazio: si chiamano Maserati e, soprattutto, Mercedes, che porta al debutto l'avveniristica W196. No-

nostante la Casa di Maranello faccia sforzi enormi per giocarsela alla pari, investendo risorse anche su un'altra monoposto, la 553, chiamata "Squalo" per la sua nuova bocca frontale e caratterizzata dai serbatoi del carburante ai lati dell'abitacolo. Ferrari riesce a conquistare solamente due gran premi: Silverstone con il solito González e Barcellona con Hawthorn.

Anche il 1955 è un anno di delusioni: nulla si può contro la squadra Mercedes: la 553 viene sostituita dall'evoluzione 555 (rivista nel telaio e migliorata nell'aerodina- )



801 F1 - 1957

Annata deludente

Wolfgang von Trips al volante della Ferrari 801, diretta evoluzione della D50 per la stagione 1957, al G.P. di Monaco. La gara si conduce con un ritiro. Lo squadrone Ferrari si aggiudica un magrissimo quinto posto con Trintignant, mentre tutti gli altri escono di scena. La 801 non conquista alcuna vittoria, ma soltanto un giro veloce.

CARATTERISTICHE

Motore - ant. V8, 2493 cm³

Potenza - 285 CV a 8800 giri

Peso e dimensioni - 600 kg;
3850-1448-962 mm

Velocità - 280 km/h

246 F1 - 1958

Campione inglese

Mike Hawthorn si laurea campione del mondo nel 1958 al volante della Ferrari 246 F1, evoluzione della 156 F2 con motore "Dino" V6, aumentato di cilindrata. Vince il titolo con un solo G.P. all'attivo: quello di Francia a Reims (Collins vince il successivo G.P. d'Inghilterra). Troppo poco per permettere alla Ferrari di conquistare l'alloro per i Costruttori (che va alla Vanwall).

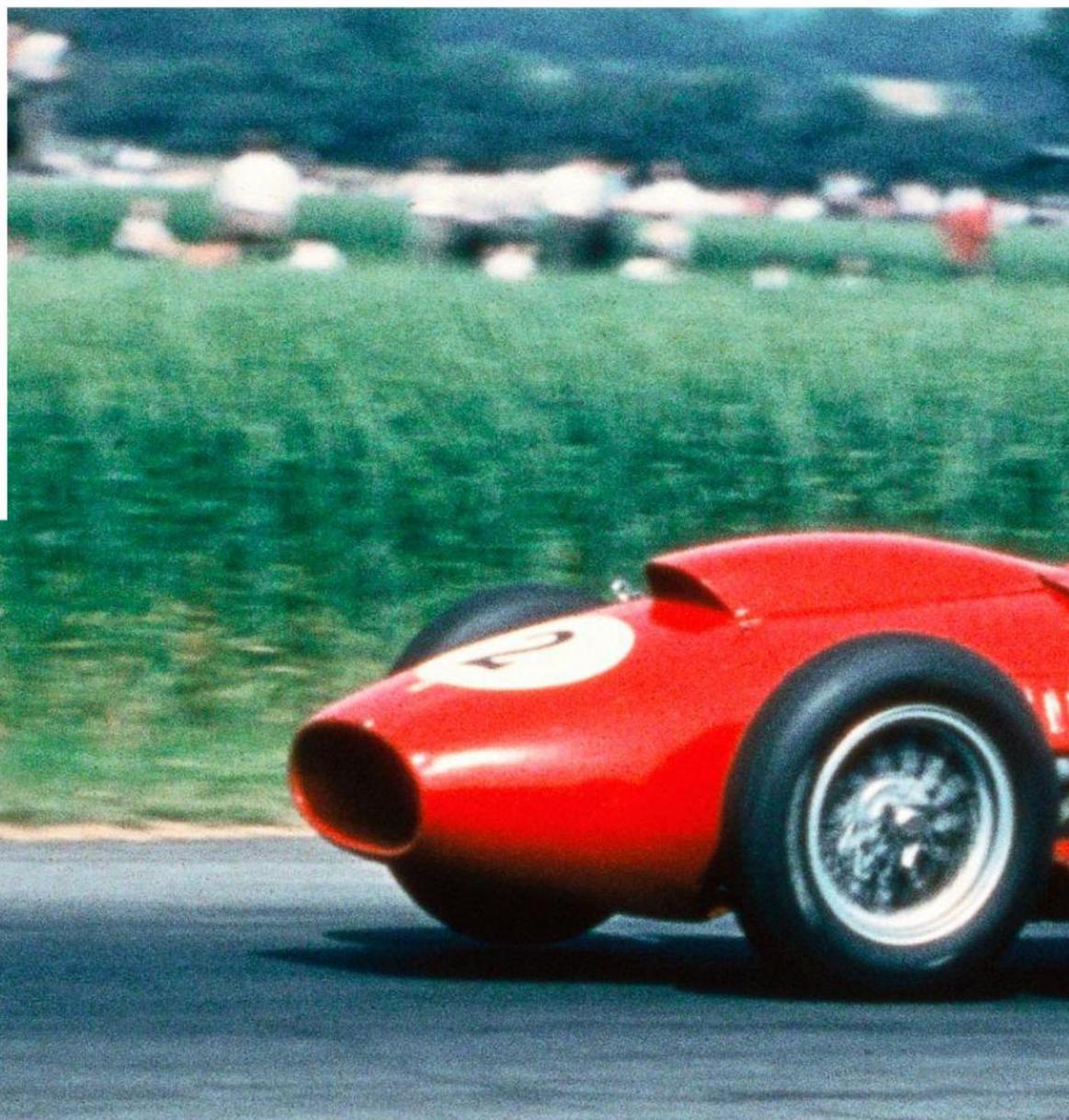
CARATTERISTICHE

Motore - ant. V6, 2417 cm³

Potenza - 280 CV a 8500 giri

Peso e dimensioni - 560 kg;
4030-1500-980 mm

Velocità - 280 km/h



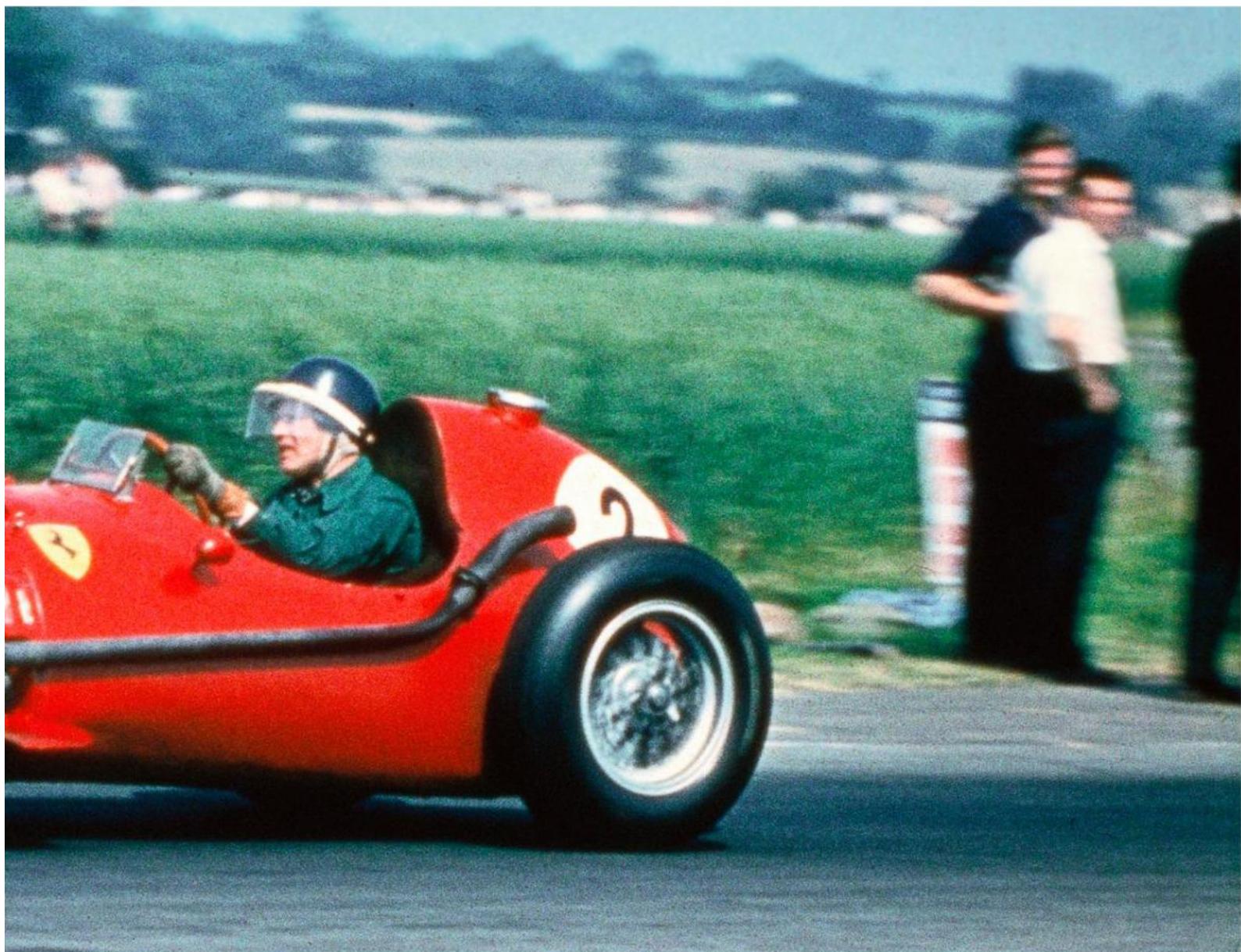
■ mica). La sola vittoria della stagione per Ferrari è al G.P. di Monaco, che però è ottenuta da Trintignant al volante della vecchia 625. L'unica nota positiva è il debutto di Eugenio Castellotti con la scuderia di Maranello, dopo che la Lancia si è ritirata dalle corse in seguito alla morte di Alberto Ascari. Le D50, grazie anche alla "sponsorizzazione" della Fiat, vengono cedute alla Ferrari. Sono otto monoposto, tutto il materiale tecnico e il progettista Jano che arriva alla corte del "Drake". La squadra dei piloti per il 1956 è un "dream team": Castellotti, Musso, Collins e, soprattutto, il campione in carica Juan Manuel Fangio. Più altri semi ufficiali di contorno.

QUARTO TITOLO PER FANGIO

La D50 guadagna in prestazioni e affidabilità. Il motore è un V8 di 2,5 litri e 265 CV, abbinato a un cambio a 5 marce. Tradizionale il corpo vettura, con il consueto telaio tubolare e carrozzeria in lamiera d'alluminio. Le due caratteristiche pance laterali, che nel progetto originale contengono i serbatoi, vengono mantenute per favorire l'aerodinamica e gli stessi serbatoi vengono collocati dietro al sedile del pilota. Nonostante i continui scontri con Ferrari, a causa del difficile carattere di entrambi, Fangio si laurea campione del mondo, ma soltanto grazie al cavalleresco gesto di Collins che, in lizza anch'egli per il titolo, a Monza cede la sua monoposto all'argentino, che arriva

secondo dietro alla Maserati di Moss.

Nel 1957 Fangio si accasa in Maserati. Ferrari schiera la nuova 801 (8 cilindri di Formula 1, questo il significato della sigla). Deriva dalla D50 ex Lancia, ma si differenzia per l'eliminazione delle caratteristiche pance sulle fiancate a favore di una linea più snella e aerodinamica e di una migliore distribuzione dei pesi. Invariata la meccanica, col motore V8 da 275 CV e cambio a 5 marce in blocco col differenziale, e il telaio, che presenta la consueta struttura a tralicci in tubi d'acciaio. Sul fronte dei piloti, viene reingaggiato (per la quarta volta!) l'inglese Mike Hawthorn, che affianca il connazionale Peter Collins, il francese Maurice Trintignant e i giovani italiani Eugenio Castellotti, Lui-



gi Musso e Cesare Perdisa, oltre al tradizionale plotone di piloti con "wild card", tra i quali il nobile tedesco Wolfgang von Trips. Ma la 801 non si dimostra all'altezza della 250 F e non riesce a cogliere nemmeno una vittoria.

Il 1957 è una stagione di lutti: muoiono Castellotti (in prova a Modena), il tecnico Andrea Frascchetti e alla Mille Miglia de Portago con il copilota Nelson. Nell'incidente di Guidizzolo, in provincia di Mantova, periscono anche nove spettatori, travolti dalla vettura del corridore spagnolo e le competizioni su strada vengono abolite. Ferrari finisce addirittura sotto processo, subendo anche un'infamante accusa pubblica da parte del quotidiano cattolico "L'Osservatore Romano" che lo definisce "novello Saturno che divorà i suoi figli". Il "Drake" sarà assolto, ma solo quattro anni più tardi.

UN PUNTO E MOSS PERDE LA COPPA

Nel 1958 la Ferrari torna a vincere il Mondiale Piloti con Mike Hawthorn. La monoposto si chiama 246: deriva dalla 156 F2 con il motore V6 alla cui progettazione aveva collaborato Dino, il figlio di Ferrari (scomparso per distrofia muscolare nel 1956) e sviluppato da Jano. Portato progressivamente da 1,5 litri a 2,4, è un motore bialbero. Numerose le novità tecniche della vettura: telaio tubolare a traliccio, nuove sospensioni e, a fine stagione, freni a disco. Hawthorn vince una sola gara, il G.P. di Francia, ma conquista numerosi piazzamenti e si impone per un solo punto su Stirling Moss. L'avversario da battere è la Vanwall, monoposto britannica. Anche il 1958 è un anno tragico: scompaiono in pista Musso e Collins. E lo stesso Hawthorn, dopo aver appeso il casco al chiodo, in un incidente stradale a poche settimane dalla vittoria nel Mondiale.

Per il 1959 Ferrari schiera la 256, che è un'evoluzione della 246 con motore V6 portato quasi al limite della cilindrata di 2,5 litri (la potenza passa da 280 a 290 CV). Il motore è, naturalmente, sempre davanti ("sono i buoi che tirano il carro" dice Ferrari), ma già nel 1958 la Cooper a motore posteriore si è aggiudicata due grand prix. Nel 1959 la nuova soluzione tecnica si impone, e il Commendatore resta a bocca asciutta: tranne che per le due vittorie a Reims e all'Avus in Germania, entrambe con Tony Brooks al volante.

Il primo decennio della Formula 1 si conclude dunque con le vittorie del 1952, 1953, 1956 e 1958 per Ferrari: quattro titoli Piloti e tre Costruttori (non il 1958). Niente male per un "esordiente" che, al termine del periodo, è già considerato il punto di riferimento del mondo delle corse. R

246 F1 - 1959

Secondo a Monza

L'americano Phil Hill in gara al G.P. d'Italia: al termine della corsa giunge secondo, dietro alla Cooper-Climax di Stirling Moss. Nel Mondiale, vinto da Jack Brabham, si classifica quarto, mentre la Ferrari ottiene il secondo posto, preceduta dalla Cooper.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V6, 2474 cm³

Potenza - 295 CV a 8600 giri

Peso e dimensioni - 600 kg;
4030-1500-980 mm

Velocità - 290 km/h







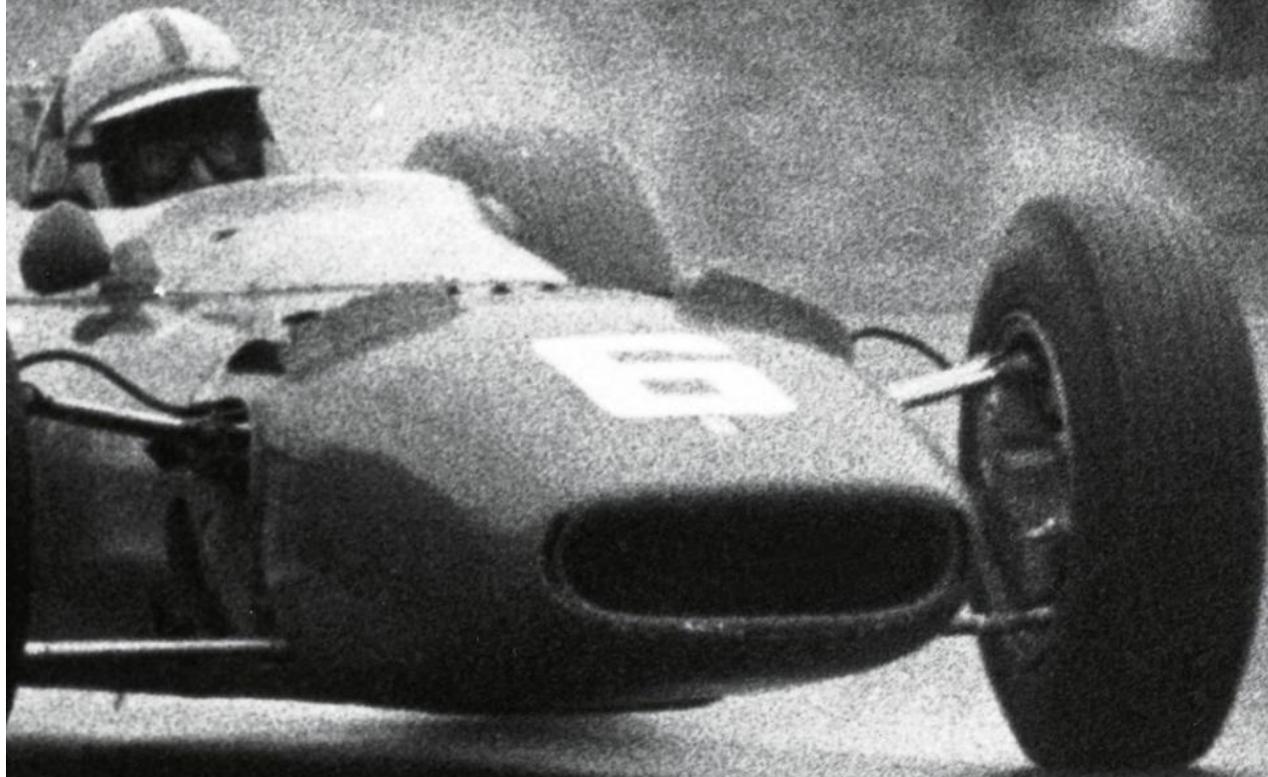
Surtees vince in Belgio

Il 12 giugno del 1966 l'ex campione inglese delle due ruote, già detentore del Mondiale 1964 con la Ferrari, torna alla vittoria dopo due anni sul circuito di Spa-Francorchamps, in una gara lunghissima (2 ore e 10) funestata dalla pioggia.



ANNI 60

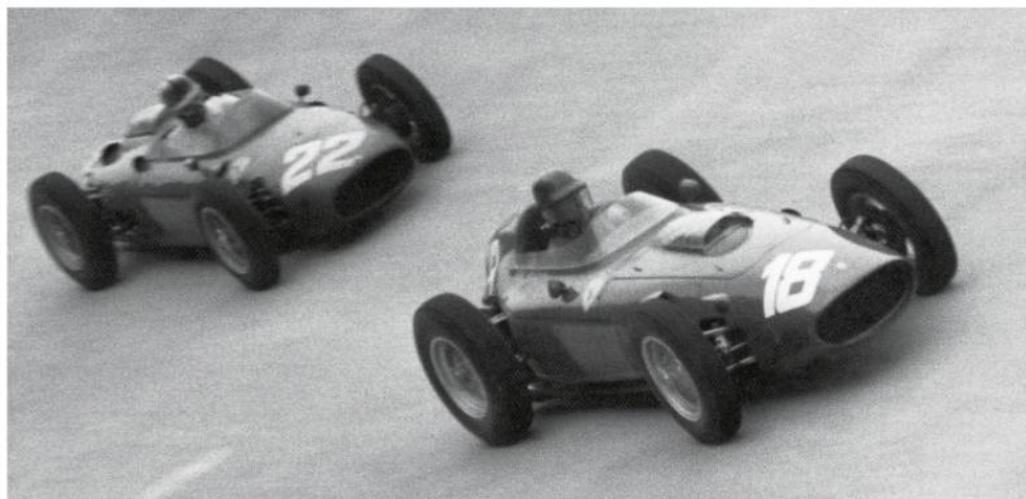
**IL MEGLIO
DEL CAVALLINO
LE CORSE**





L'OFFENSIVA BRITANNICA

Periodo avaro di successi, nonostante la conquista dei Mondiali Costruttori e Piloti nel 1961 e nel 1964 con Phil Hill e John Surtees. Soprattutto nella seconda parte del decennio la Casa di Maranello non riesce a contrastare lo strapotere degli avversari inglesi. Tuttavia si consola con le vittorie nelle categorie Sport e GT



256 F1 - 1960

La corsa boicottata

Richie Ginther al volante della 246/256 F1 sulla sopraelevata di Monza precede Wolfgang von Trips sulla Ferrari 156 F2. La gara sarà vinta da Phil Hill (su Ferrari). La tripletta di Maranello è completata da Mairesse; von Trips è sesto. Ma mancano i team inglesi per protesta: l'utilizzo della pista allungata a comprendere l'ovale d'alta velocità favorisce troppo il Cavallino.

CARATTERISTICHE

Motore - ant. V6, 2474 cm³

Potenza - 295 CV a 8600 giri

Peso e dimensioni - 560 kg; 4030-1500-980 mm

Velocità - 280 km/h

Se il 1959 era stato un anno da dimenticare, il nuovo decennio non porta affatto a un'inversione di tendenza, ma a una continua discesa verso gli inferi. Con gli avversari inglesi ormai dotati di agili monoposto a motore posteriore che fanno il vuoto in ogni gara. Una sola soddisfazione per la scuderia del Cavallino Rampante: la vittoria al Gran Premio d'Italia a settembre del 1960 sul circuito di Monza. Anche se è una sorta di vittoria "dimezzata", perché gli avversari principali non partecipano alla corsa per protesta.

Cosa è successo? Gli organizzatori italiani del gran premio sul circuito brianzolo, per dare una mano al "Drake" in difficoltà, pensano di utilizzare l'anello di alta velocità e si allunga la pista consueta con l'aggiunta dell'ovale: Monza diventa quindi un circuito ancora più veloce dove, più che l'agilità, conta la

punta massima sui rettilinei. E qual è la monoposto più rapida sul dritto? La Ferrari, naturalmente. Anche nei curvoni inclinati dell'anello di alta velocità, per le monoposto Rosse è come andare sul dritto...

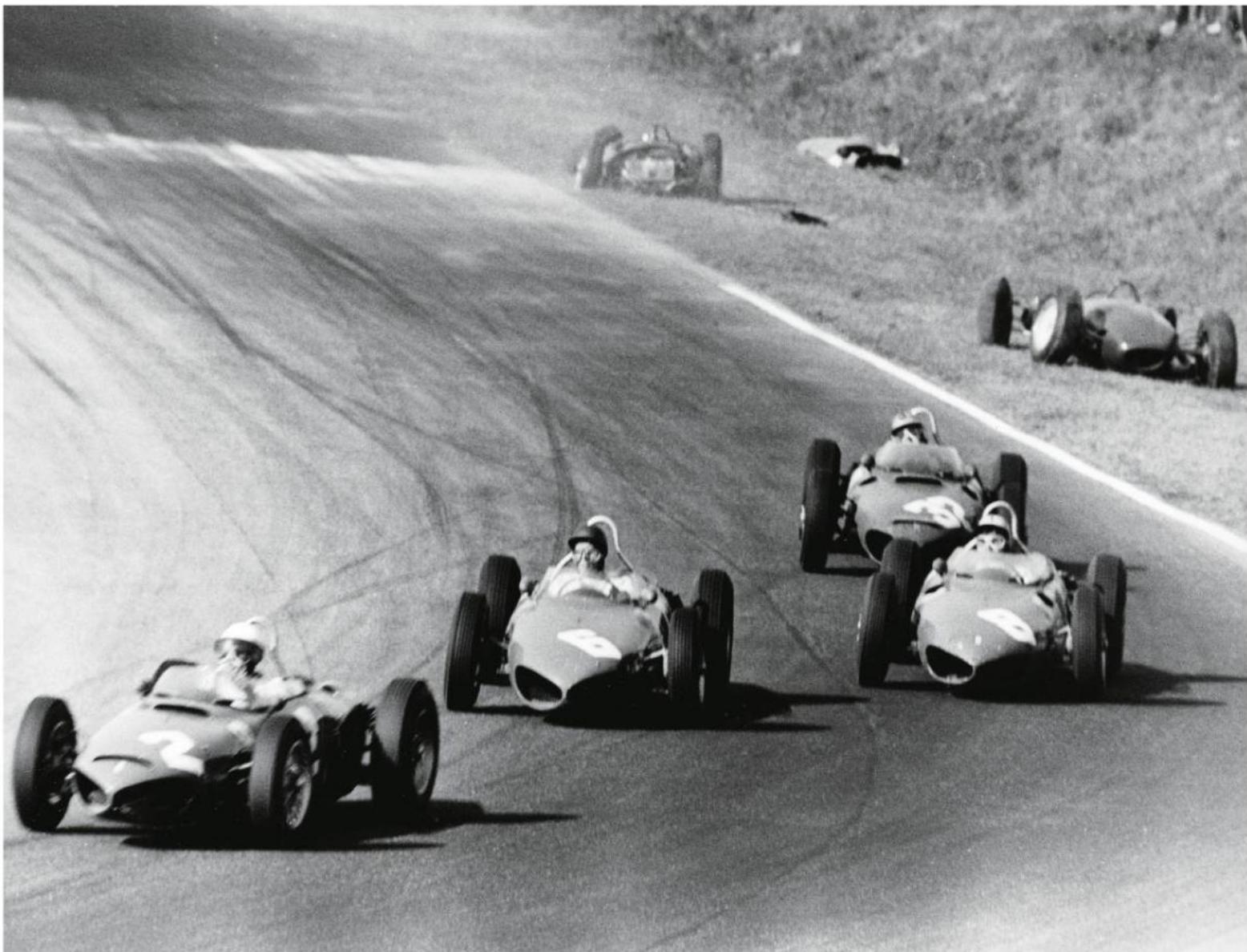
In assenza degli equipaggi ufficiali di Lotus, BRM e Cooper (che ha già vinto il campionato con Brabham), Monza è dominata dalle auto del Cavallino, che conquistano una tripletta: vince Phil Hill (prima vittoria di un americano in una gara di Formula 1), seguito da Richie Ginther e da Willy Mairesse. La scuderia Ferrari prende anche il sesto posto con Wolfgang von Trips, che è al volante di una 156 F2 (con motore, quindi, di 1,5 litri, collocato posteriormente): questa monoposto sarà poi la "madre" della vittoriosa 156 F1 del 1961.

La corsa è una sorta di trenino tra le tre Ferrari di punta, con Ginther a fare da lepre fino alla fine, quando viene beffato da Hill. Con questa vittoria ottenuta al volante della 246 F1, la Ferrari conquista per l'ultima volta

il primato in una gara di Formula 1 con una monoposto a motore anteriore.

"P": POSTERIORE O PESANTE?

Ferrari tenta disperatamente di recuperare il gap con gli avversari: già nel G.P. di Monaco fa esordire la 246P con motore, come si evince dalla sigla, collocato alle spalle del pilota. È una monoposto con il V6 a 65° pressoché identico a quello della 246 (detta anche 256 nel 1959 quando la cilindrata cresce da 2417 cm³ a 2474 cm³), ma montato in posizione posteriore. Pur avendo i due serbatoi del carburante collocati ai lati delle fiancate per migliorare la distribuzione dei pesi, la 246P è pesante, specie se confrontata con le monoposto britanniche, rispetto alle quali non è in grado di rivaleggiare, ovviamente, in termini di maneggevolezza e agilità. Se confrontata con la 246 a motore anteriore, la P non migliora nemmeno nelle prestazioni, anche perché manca di messa a punto. Insomma: la prima Fer- 



156 F1 - 1961

Hill vince a Monza

Phil Hill, che sarà vincitore del G.P. d'Italia, precede Ginther, Rodriguez e Baghetti, tutti su Ferrari. Con questa vittoria, il pilota americano conquista il Mondiale 1961. Sullo sfondo, si vedono la Lotus di Clark e la Ferrari di von Trips incidentate. Il pilota tedesco muore assieme a 14 spettatori. A sinistra, Hill in volo sul toboga del Nürburgring.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V6 (65°-120°),
1496-1476 cm³

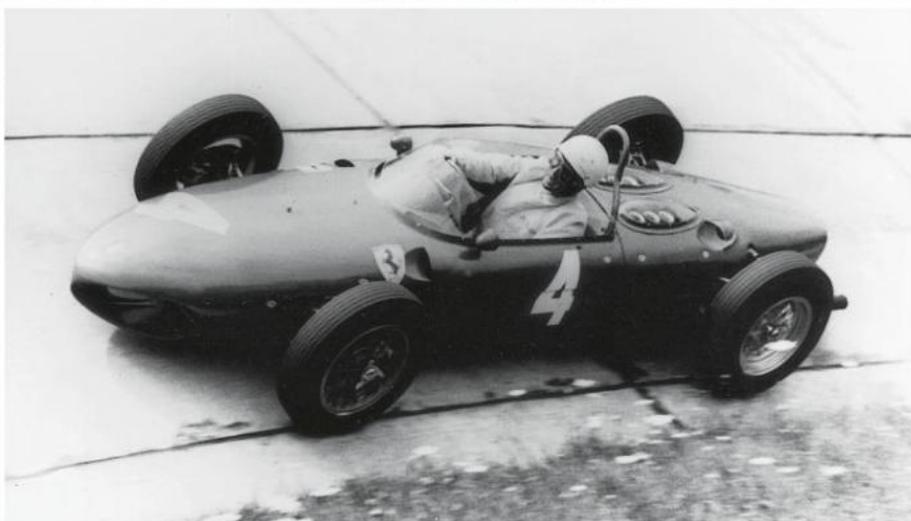
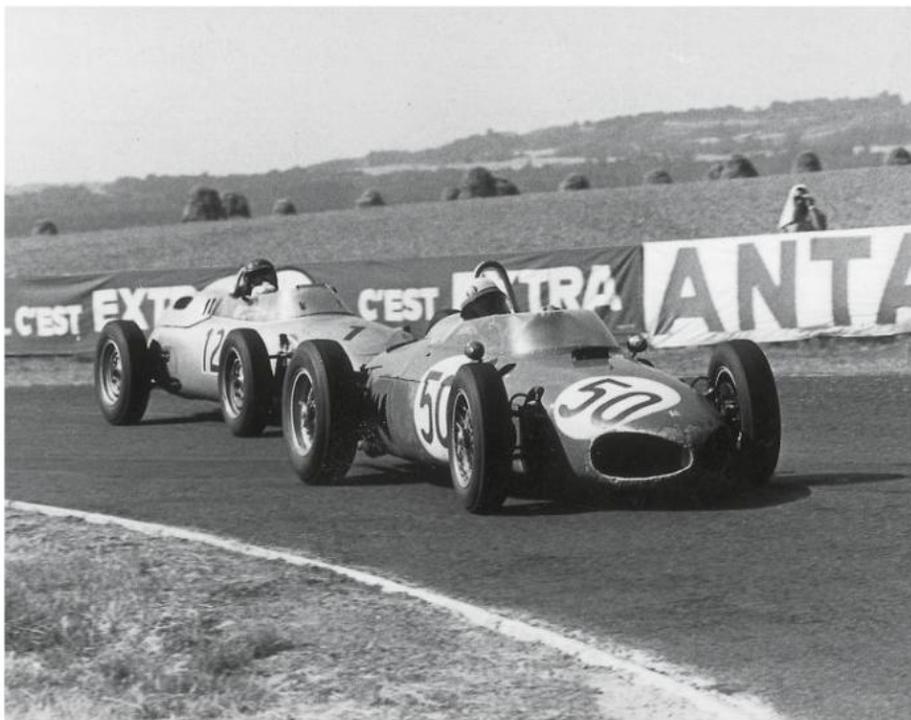
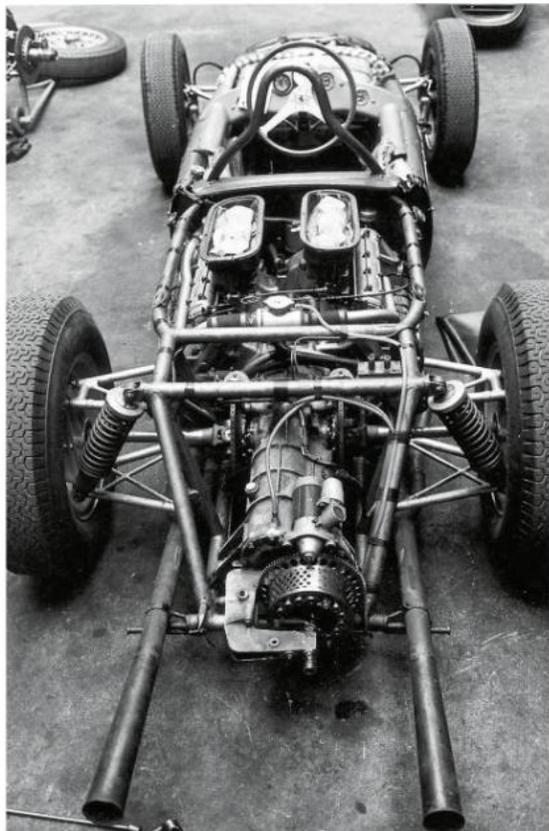
Potenza - 185-190 CV a 9200-
9500 giri

Peso e dimensioni - 420-470 kg;
4030-1400-1000 mm

Velocità - 260 km/h

156 F1 - 1961**La meteora Baghetti**

A destra, Giancarlo Baghetti al G.P. di Francia del 1961: il pilota milanese vince al debutto in una corsa valida per il Mondiale di Formula 1, dopo aver conquistato due vittorie in gare non titolate. Sotto a destra, Phil Hill al Nürburgring. In basso, la prima Ferrari di F1 a motore posteriore con la meccanica in vista. Nella pagina accanto, Wolfgang von Trips al G.P. d'Olanda, che vincerà precedendo Phil Hill e Jim Clark.



➔ rari di Formula 1 "coi buoi dietro al carro" è sì un diamante, ma molto grezzo... La 246P è opera dell'ingegno di Carlo Chiti e... di un piccolo spionaggio industriale. Si dice infatti che per realizzare il telaio, l'ingegnere toscano abbia a disposizione in visione quello di una Cooper della Scuderia Centro Sud. Mimmo Dei, patron della squadra, non può certo negare un favore all'amico Enzo Ferrari...

Nel 1961 cambia il regolamento tecnico della Formula 1: per il motore è imposta una cilindrata compresa tra 1,3 e 1,5 litri e la vettura in ordine di marcia deve pesare non meno di 450 kg (carburante escluso). Rielaborando il V6 della 156 F2 (corsa più corta, alesaggio più lungo, cilindrata quasi identica), si ricavano 185 CV. Chiti progetta anche un nuovo V6 con la V a 120°: è più leggero, col baricentro più basso e più potente (190 CV). Si tratta del primo progetto a cui collabora il neo assunto Mauro For-

ghieri, fresco di laurea in ingegneria.

Alla stagione partecipano le 156 F1 dotate di entrambi i motori: per i piloti migliori (o gli ufficiali) si assegna quasi sempre il "120 gradi", perché oltre alla potenza superiore, garantisce una stabilità e un assetto migliore. Ferrari vuole dimostrare a tutti i costi che quando può giocare ad armi pari con gli avversari (cioè avendo anche lui una monoposto a motore posteriore), non ce n'è per nessuno. E la stagione 1961 dimostra questo assioma: vince il Mondiale con Phil Hill che ottiene due vittorie, due secondi posti e due terzi posti. Il titolo lo conquista grazie alla vittoria a Monza. Che però è funestata dalla più grande tragedia avvenuta in una corsa di Formula 1: il suo compagno di squadra von Trips, tamponato al secondo giro da Jim Clark, vola contro le reti di protezione e fa una strage: 14 spettatori morti, oltre al pilo-

ta tedesco, che era in lizza per il Mondiale con Hill.

Da segnalare, nella stagione 1961, la meteora Giancarlo Baghetti: vince all'esordio sulla Formula 1 Ferrari le prime due gare a cui partecipa (non titolate per il campionato mondiale): il G.P. di Siracusa e il G.P. di Napoli. Sempre con una Ferrari non ufficiale debutta nel Mondiale a Reims per il G.P. di Francia e lo vince. Mai accaduto che un debuttante vicesse una gara titolata all'esordio. E non accadrà mai più negli anni successivi! Purtroppo Baghetti, pur diventando pilota ufficiale nel 1962 non riesce più a prevalere, anche e soprattutto per la crisi tecnica del Cavallino Rampante.

DUE ANNI DI BLACKOUT

Nel 1962 Ferrari è convinto di avere ottime chance di bissare il successo dell'anno ➔



156 F1 - 1962**Bandini in Germania**

Lorenzo Bandini diventa pilota ufficiale della Ferrari in Formula 1 nel 1962. In questa foto è al volante della 156 (modificata in qualche dettaglio per la stagione, soprattutto nel frontale) sul circuito del Nürburgring. Però non riuscirà a terminare la gara.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V6 (120°), 1476 cm³

Potenza - 195 CV a 9500 giri

Peso e dimensioni - 460 kg;

4030-1400-1000 mm

Velocità - 260 km/h

**156 F1 - 1962****Il messicano in testa per poco**

Pilota ufficiale dalla gara di Monza del 1961, Ricardo Rodriguez partecipa a cinque grand prix nella stagione successiva. Il miglior risultato è un quarto posto in Belgio sul circuito di Spa-Francorchamps.

CARATTERISTICHE

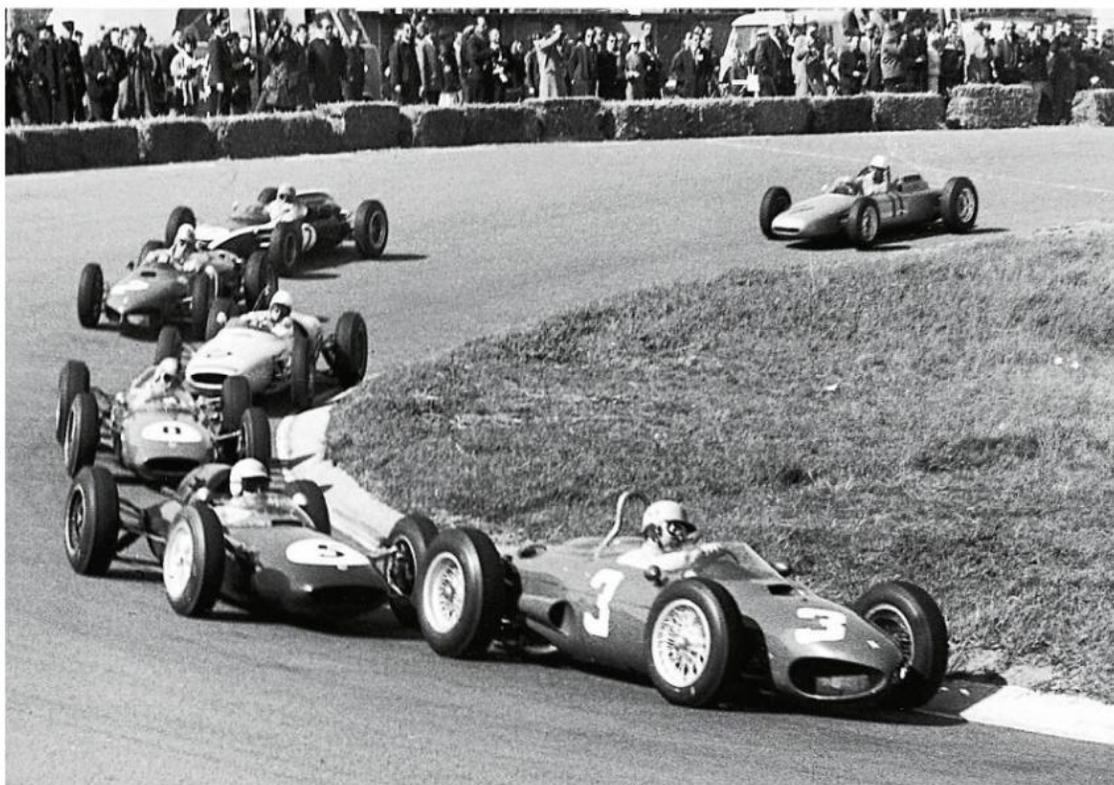
Motore - post. V6 (120°), 1476 cm³

Potenza - 195 CV a 9500 giri

Peso e dimensioni - 460 kg;

4030-1400-1000 mm

Velocità - 260 km/h



prima. Ma non ha fatto i conti con “la perfida Albione”: gli inglesi non se ne sono statti con le mani in mano e ovviano al difetto delle loro monoposto del 1961, il motore meno potente rispetto a quello delle monoposto del Cavallino. La BRM di Graham Hill vince il Mondiale e la Lotus di Clark (con la rivoluzionaria 25 a scocca portante e il nuovo Coventry-Climax V8) si classifica seconda. Alla Ferrari... le briciole (e nessuna vittoria). Una stagione così disastrosa ha anche motivazioni interne a Maranello. A fine 1961 in Ferrari avviene la “diaspora”: i sette dirigenti più importanti, per dissidi con Ferrari mai chiariti ufficialmente, vengono licenziati in

tronco dal “Drake”. Tra essi, l’ingegner Chiti. Ferrari affida la progettazione al novizio Forghieri, ma il tempo per farsi le ossa è poco. E quindi si corre con la vecchia 156 F1.

Il 1963 serve a prendere le misure a Forghieri, che inizia a rivelare il suo talento geniale: la 156 F1/63, ormai soltanto con il V6 a 120°, adotta l’iniezione Bosch (205 CV), l’accensione a transistor, i freni diventano on board e l’equipe dei telaisti coordinati da Salvarani allunga il passo e, sul finire della stagione, introduce un telaio a semi-monoscocca. Purtroppo è ancora poco per contrastare la Lotus 25 di Jim Clark, che vince sette gare su dieci e conquista il Mondiale. John Sur-

tees, già pluricampione con le due ruote, appena approdato alla corte del Commendatore, vince il G.P. di Germania e si classifica quarto nel Mondiale.

DUE MOTORI E UN CAMPIONE

La stagione seguente il “mago” di Maranello estrae dal suo cappello un’incredibile serie di novità. Gli inglesi (come a dire “il resto del mondo”, non dimentichiamo che per Enzo Ferrari la sfida è sempre tra lui, piccolo e solo Davide, contro tanti enormi Golia) hanno sfornato motori competitivi? Ferrari ne fa progettare ben due. Sono il V8 a 90° che va a equipaggiare la 158 F1 e un V12 a 180° (impropria-

158 F1 - 1964

Prima rossa, alla fine bianca e blu

La battaglia per la conquista del titolo del 1964 è una lotta fra piloti britannici: John Surtees su Ferrari, Graham Hill su BRM e lo scozzese Jim Clark su Lotus. Prevale il ferrarista, che in questa foto precede Peter Arundell su Lotus. Nella foto in basso, Surtees con la Ferrari bianca e blu al G.P. Usa.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V8 (90°), 1489 cm³

Potenza - 210 CV a 11.000 giri

Peso e dimensioni - 470 kg;
3950-1510-1020 mm

Velocità - 270 km/h



mente definibile "boxer") per la 512 F1. Forghieri, l'enfant prodige, si è superato. Il 12 cilindri sarà il capostipite di tutti i Ferrari "boxer" da corsa fino all'avvento dei motori turbo negli anni Ottanta. Oltre che ispiratore delle 12 cilindri da strada dalla BB alla Testarossa.

È strano che Ferrari, sempre parsimonioso negli investimenti, dia il via a due progetti distinti, specie considerando che, a partire dal 1966, i regolamenti della Formula 1 prevedono il ritorno ai 3 litri di cilindrata massima. La 512 F1 raggiunge una potenza di 225 CV, però si rivela più difficile di messa a punto (e, naturalmente, più pesante rispetto alla 158). 



512 F1 - 1965**Inizio illusorio**

La stagione 1965 parte con belle speranze: il secondo posto di Surtees in Sudafrica e la medesima piazza di Bandini a Montecarlo (nella foto). La monoposto è la 512 F1, dotata del nuovo V12 a 180°, che in molte gare affianca la 158.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V12 (180°), 1489 cm³

Potenza - 225 CV a 11.500 giri

Peso e dimensioni - 490 kg;

3950-1510-1020 mm

Velocità - 280 km/h



Corre quindi soltanto nelle ultime due gare del 1964 e affianca la 8 cilindri quasi sempre nel 1965.

Anche la 158 è, di fatto, una primizia: Ferrari aveva già impiegato un V8 sulla sua 801 di quasi un decennio prima, ma si trattava di un'evoluzione della D50 della Lancia. Finalmente la nuova Ferrari ha la monoscocca.

John Surtees vince il Mondiale con un solo punto di scarto rispetto a Graham Hill, grazie a due vittorie, due secondi posti e un terzo posto. Da segnalare, però, che nell'ultima gara in Messico il compagno di squadra Lorenzo Bandini rallenta e si fa superare, cedendo a Surtees il secondo posto che gli consente di laurearsi campione del mondo. Ma non su una Ferrari rossa! Perché, fatto senza precedenti (e mai più avvenuto in seguito), nelle ultime due gare del campionato, le Ferrari corrono con i colori bianco e blu della Nart, la squadra corse americana di Luigi Chinetti. Il "Drake", infatti, in polemica con le autorità

sportive italiane che gli avevano negato l'omologazione nella categoria Gran Turismo della 250 LM, quindi, costretta a correre tra le Sport, rinuncia platealmente alla licenza di conduttore italiano.

Il 1965, invece, pur tornata al rosso, la Ferrari vede i sorci verdi: la stagione, infatti, è dominata dalla Lotus 33 di Jim Clark, che si aggiudica sei corse su dieci. E non solo: l'asso scozzese, sempre al volante di una Lotus, vince pure la 500 Miglia di Indianapolis. La stagione è caratterizzata anche da un altro fatto inedito: la prima vittoria di una squadra corse non europea in una prova del Mondiale di Formula 1: la Honda di Richie Ginthersi aggiudica l'ultima prova del calendario, il G.P. del Messico.

E la Ferrari di Formula 1 del 1965? Rimane con un pugno di mosche in mano (cioè quattro podi: due secondi posti e due terzi). In compenso stravinca nelle Sport Prototipo, che in questi anni è la categoria regina delle corse, capace di attirare più appassionati della

Formula 1. Questa volta si dà vero Davide contro Golia (la Ford). Ma questa è una storia che affrontiamo tra un po' di pagine...

IL GRANDE DIGIUNO

Il 1965 è il primo di dieci lunghissimi anni in cui Ferrari nella categoria che è la massima espressione delle monoposto da corsa svolge un ruolo di comprimario. Con buona pace dei validissimi piloti che si alternano al volante delle auto di Maranello. Nel 1966 cambia, come detto, la formula tecnica (motori fino a 3 litri di cilindrata). Ferrari affronta la stagione con la 246 F1/66. Come si intuisce dalla sigla, il motore della nuova monoposto è il V6 di 65° che però ha ben poco in comune con la 246 del decennio precedente. Pur essendo, di fatto, un "Dino", ha cilindrata differente (ma sempre attorno ai 2,4 litri) per l'alesaggio e la corsa diversi. Eroga ben 250 CV e garantisce alla scocca un peso nettamente inferiore a quello di un motore di 3 litri (più frazio-



312 F1 - 1966

Debutto con ritiro

Nella stagione 1966 la Ferrari fa esordire la nuova 312 F1 con motore di 3 litri alla gara d'inizio campionato. John Surtees è costretto al ritiro.

La scarsa affidabilità della monoposto porta alla rottura tra il pilota inglese ed Enzo Ferrari: Surtees corre le ultime gare del campionato con la Cooper.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V12 (60°), 2985 cm³

Potenza - 360-435 CV

a 9600-11.000 giri

Peso e dimensioni - 600-530 kg;

4050-1560-1030 mm

Velocità - 310 km/h



312 F1 - 1967-68

Arriva l'alettone

Qui sopra, Ludovico Scarfiotti al G.P. d'Olanda sul circuito di Zandvoort del 1967 dove giunge sesto a un giro dal vincitore Jim Clark, al volante della debuttante Lotus 49 con motore Ford Cosworth. Qui accanto, Jacky Ickx a Monza nel 1968. Da notare i baffi aerodinamici sul musetto e l'alettone posteriore.



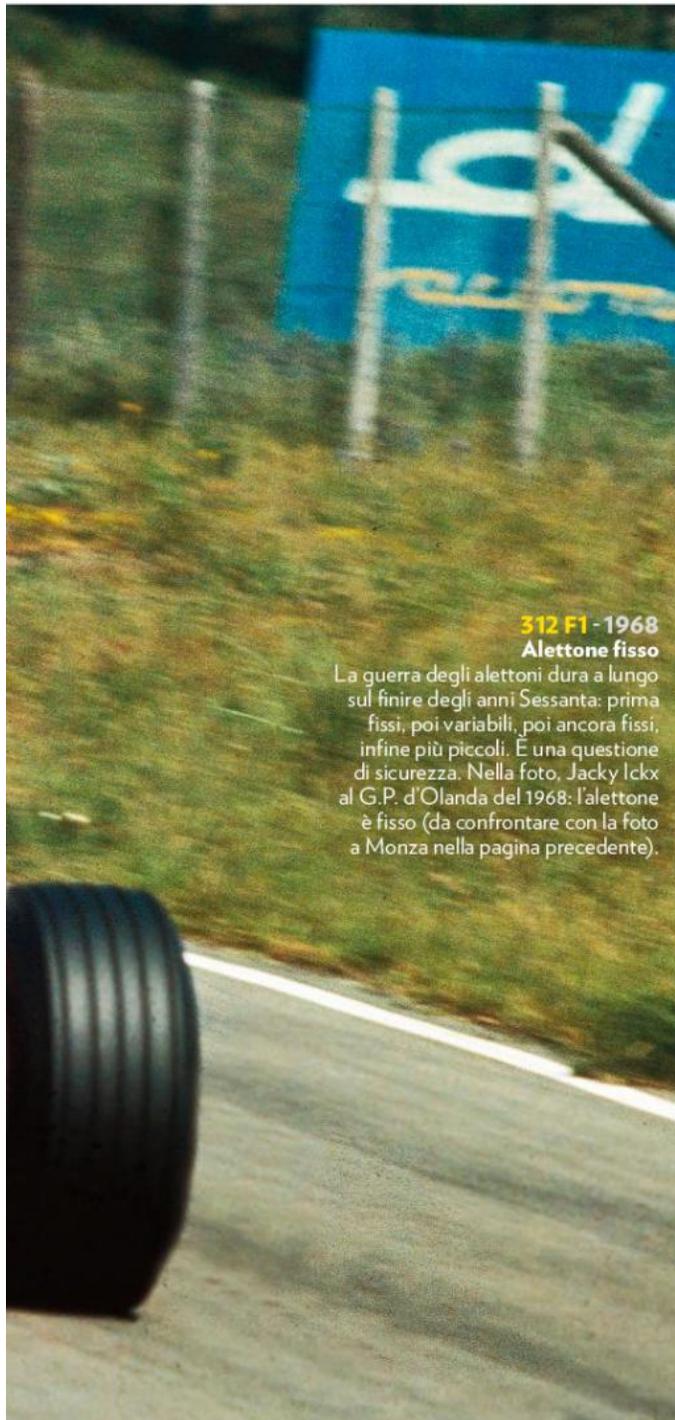
nato). La scelta di Ferrari è una scommessa azzardata. E perdente.

La stagione 1966, però, propone anche un altro modello da Formula 1: la 312. Un'auto longeva, ma sfortunata. È la protagonista di ben quattro stagioni del campionato mondiale: dal 1966 al 1969. Nel quadriennio Forghieri & C. procedono a uno sviluppo costante, caratterizzato da un affinamento puntiglioso, ma che porta a pochissime vittorie in gare valide per il titolo: per la precisione soltanto tre (in Belgio con Surtees nel 1966, a Monza nello stesso anno con Ludovico Scarfiotti e in Francia con Jacky Ickx nel 1968). Tra l'edizione 1966 e quella

del 1969 la 312 F1 viene quasi completamente stravolta, ma non è mai competitiva. Le tre direttrici evolutive principali sono: il motore, la scocca e l'aerodinamica.

Partiamo dal primo: il V12 di 60° deriva da quello della 275P del 1965 che era imparentato con il 3 litri delle Testa Rossa di inizio decennio. Potente (360 CV), ma scorbutico e non sempre affidabile. La prima tappa evolutiva prevede l'adozione delle 3 valvole per cilindro (375 CV, poi 390 nel 1967), uno stadio successivo innalza la potenza a 410 CV per la stagione 1968 e infine 435 CV nell'ultimo anno di utilizzo. La crescita della potenza è dovuta all'a-

dozione delle teste a 4 valvole per cilindro. La scocca è il vero problema iniziale a cui il team Ferrari cerca di porre rimedio: motore V12, struttura tubolare, carrozzeria in alluminio e cerchi ancora del tipo a raggi portano la 312 F1 prima maniera a far segnare sulla bilancia quasi 600 kg di peso (carburante escluso). Sono circa 100 in più rispetto alle agili gazzelle britanniche, che quasi sempre riescono a contenere la massa al limite minimo imposto dai regolamenti: 500 kg. Nel 1967 si introducono i cerchi in lega di magnesio, la carrozzeria diventa in fibra di vetro e il peso scende drasticamente fino a 530 kg. Infine l'aerodinamica: dal 1968 il



312 F1 - 1968
Alettone fisso

La guerra degli alettoni dura a lungo sul finire degli anni Sessanta: prima fissi, poi variabili, poi ancora fissi, infine più piccoli. È una questione di sicurezza. Nella foto, Jacky Ickx al G.P. d'Olanda del 1968: l'alettone è fisso (da confrontare con la foto a Monza nella pagina precedente).



musetto è più profilato e viene adottato l'alettone posteriore che poi, a partire dal G.P. del Belgio del 1968, diventa a incidenza variabile (con comando idraulico a disposizione del pilota). Nel 1969, anche a seguito del cambio dei regolamenti, imposto dai numerosi incidenti causati dal distacco dell'ala, l'alettone scompare, poi diventa fisso e di dimensioni ridotte.

La 312 F1 è una monoposto a cui la fortuna non arride: grazie alla potenza, riesce spesso a partire nelle prime posizioni in tantissime gare (quattro le pole position), ma raramente riesce ad arrivare al traguardo. La vittoria giunge a John Surtees nel 1966 al G.P. del Belgio,

dove riesce a prevalere con oltre 40 secondi di distacco su Jochen Rindt (Cooper Maserati). Terzo Lorenzo Bandini sulla 246 F1/66. A Monza, sempre nel 1966, Ludovico Scarfiotti compie un mezzo miracolo, vincendo la gara e precedendo il compagno di squadra Mike Parkes. Una doppietta Ferrari mancava dal 1961. Nel 1968 Jacky Ickx prevale al G.P. di Francia a Rouen. La 312 F1 è l'auto con cui Lorenzo Bandini perde la vita a Montecarlo nel 1967; alla chicane del porto la sua monoposto urta una bitta di ormeggio, decolla e ricade a terra incendiandosi: il pilota riporta ferite e ustioni gravissime e muore dopo settanta ore di agonia. **R**

312 F1 - 1969
Ultima evoluzione

Qui sopra, la 312 di Chris Amon precede la Matra di Beltoise al G.P. di Francia del 1969. Da notare la carrozzeria e l'aerodinamica differenti rispetto a quelli della stagione 1968. In alto, sempre il pilota neozelandese al volante della 312 F1 (con alettone piccolo) al G.P. di Montecarlo.



ANNI 70

IL MEGLIO DEL CAVALLINO LE CORSE





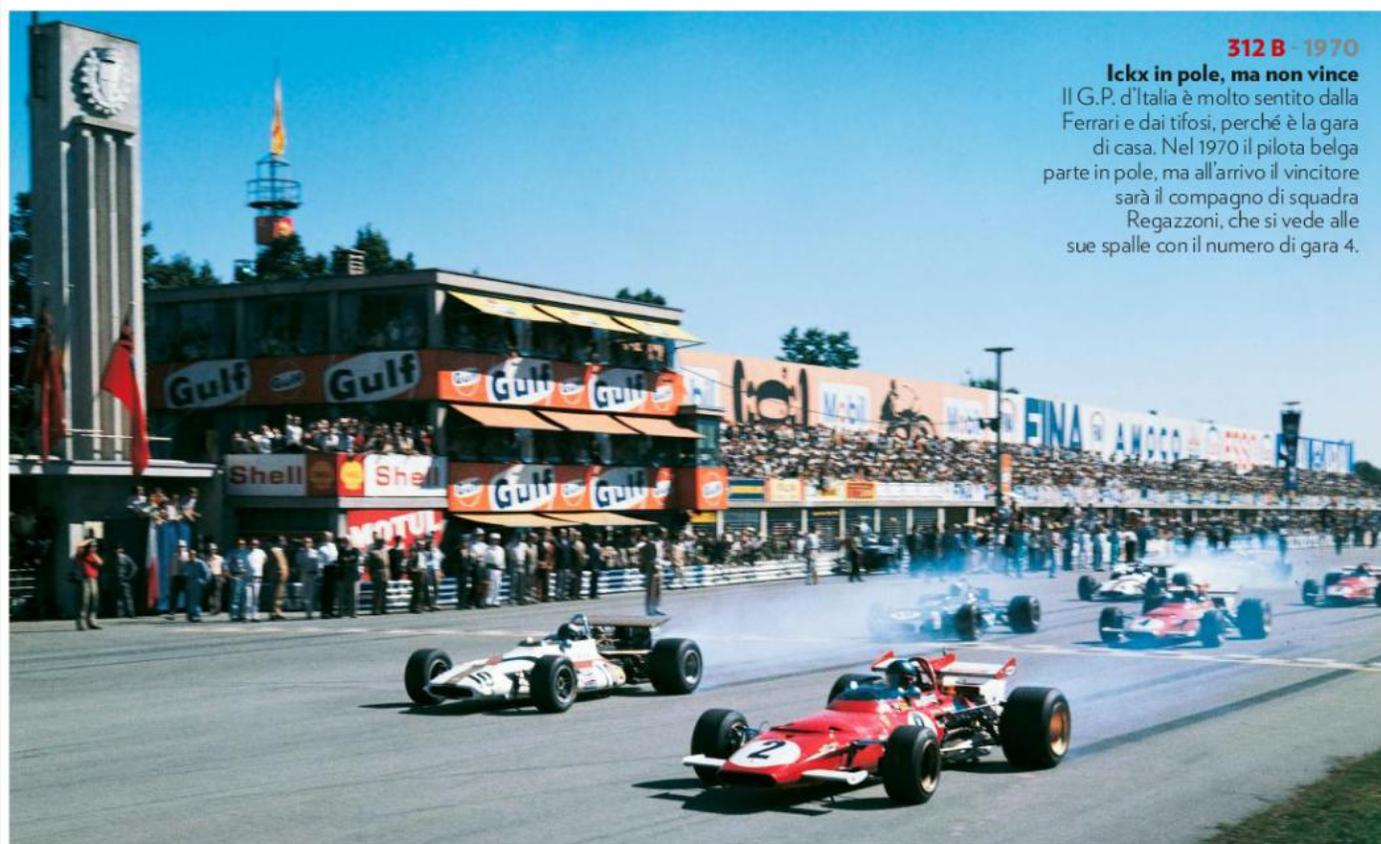
Lauda braccato

Un'immagine simbolo della stagione 1976: James Hunt su McLaren tallona la Ferrari 312 T2 di Niki Lauda. Soltanto il drammatico incidente del Nürburgring ferma la corsa del campione austriaco al secondo titolo, che perde per un solo punto. Lauda si rifarà nella stagione successiva.



UN FINALE IN CRESCENDO

Rispetto al decennio precedente, iniziato bene e finito malissimo, la Ferrari vive una situazione contraria: parte soft e chiude in bellezza, collezionando quattro titoli Costruttori e tre Piloti. Ma con la sfortuna degli anni pari...



312 B - 1970

lckx in pole, ma non vince

Il G.P. d'Italia è molto sentito dalla Ferrari e dai tifosi, perché è la gara di casa. Nel 1970 il pilota belga parte in pole, ma all'arrivo il vincitore sarà il compagno di squadra Regazzoni, che si vede alle sue spalle con il numero di gara 4.

La Ferrari attraversa gli anni Settanta, quelli dell'epoca d'oro della Formula 1, in cui le monoposto della massima serie sopravanzano nell'interesse del pubblico le corse delle Sport Prototipo, con due grandi famiglie di modelli: le 312 B (la "B" evidenzia la disposizione impropriamente definita boxer del V12 a 180°) e le 312 T (dove la lettera indica la posizione trasversale del cambio). Se

la prima coglie qualche sporadica vittoria, ma non conquista alcun titolo mondiale, la seconda è la vettura da battere nella seconda parte del decennio. La prima T vince il campionato Costruttori e quello Piloti nel 1975, la longeva T2 (impiegata dal 1976 al 1978) si aggiudica i titoli Costruttori del 1976 e 1977 e quello Piloti del 1977 (soltanto l'incidente di Lauda al Nürburgring priva il corridore austriaco del titolo 1976), la T3 (1978 e 1979) contribuisce ai due titoli del 1979, e infine la T4 è la monoposto che consente a Jody Scheckter di laurearsi campio-

ne del mondo nel 1979 e al Commendatore di arricchire la sua bacheca dei trofei con la Coppa dei Costruttori dello stesso anno.

Rimane fuori la 312 T5, che corre nel 1980, ma che non si farà onore come le precedenti versioni, anzi: verrà ricordata come una delle Ferrari più disastrose della storia della Formula 1, appena 8 punti nell'intera stagione.

TANTO FUMO, POCO ARROSTO

La 312 B è una monoposto competitiva, che esordisce già alla prima gara del cam-



312 B - 1970

Ritirato al via

Jacky Ickx al G.P. di Spagna del 1970 sul circuito di Jarama durante le prove di qualifica. Il pilota della Ferrari è costretto al ritiro per incidente al via, quando parte dalla settima posizione in griglia.

CARATTERISTICHE

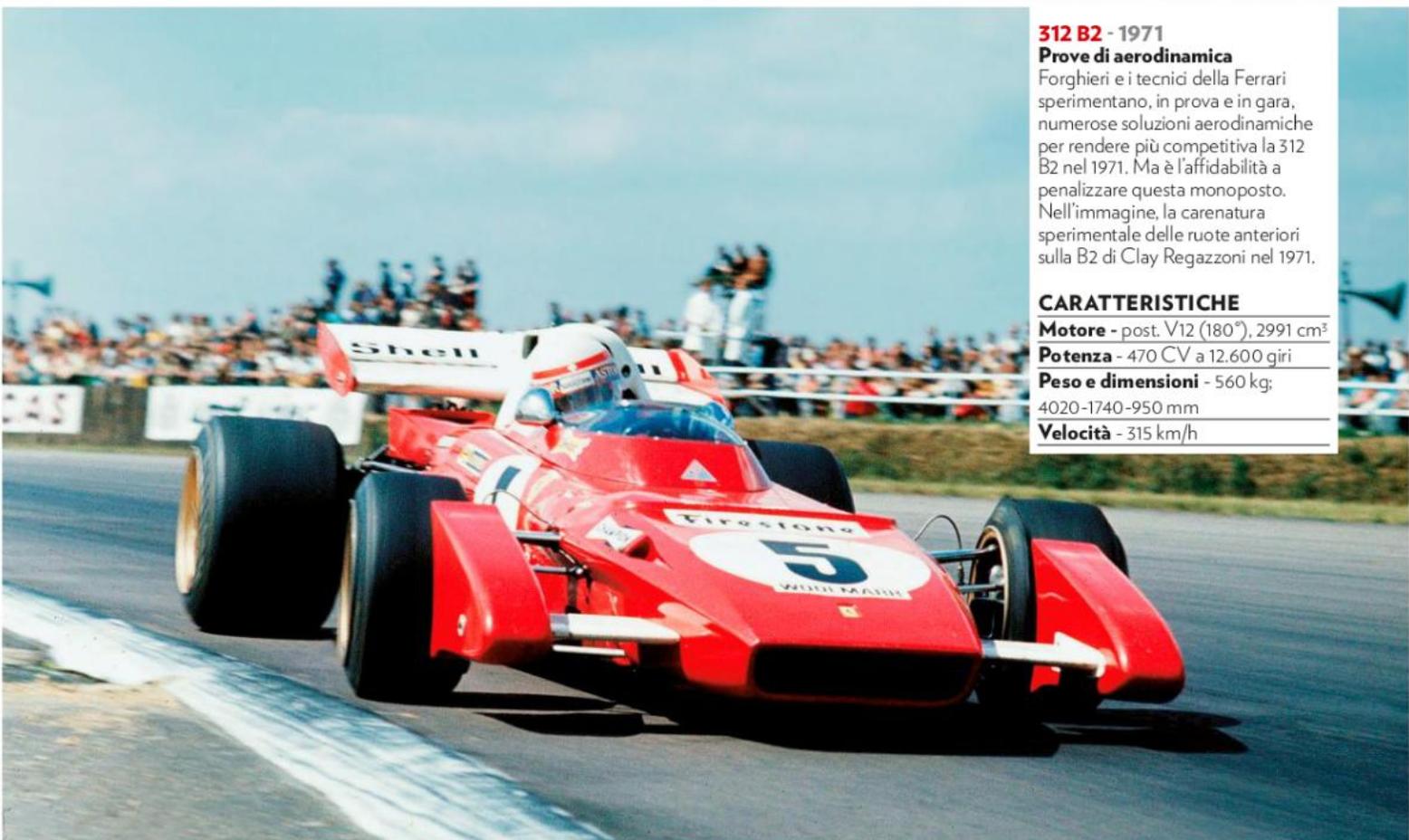
Motore - post. V12 (180°), 2991 cm³

Potenza - 450 CV a 11.600 giri

Peso e dimensioni - 540 kg;

4020-1740-950 mm

Velocità - 310 km/h



312 B2 - 1971

Prove di aerodinamica

Forghieri e i tecnici della Ferrari sperimentano, in prova e in gara, numerose soluzioni aerodinamiche per rendere più competitiva la 312 B2 nel 1971. Ma è l'affidabilità a penalizzare questa monoposto. Nell'immagine, la carenatura sperimentale delle ruote anteriori sulla B2 di Clay Regazzoni nel 1971.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V12 (180°), 2991 cm³

Potenza - 470 CV a 12.600 giri

Peso e dimensioni - 560 kg;

4020-1740-950 mm

Velocità - 315 km/h

**312 B2 - 1972****Ennesimo ritiro**

La scarsa affidabilità della 312 B2 si conferma anche al Gran Premio del Belgio: Clay Regazzoni, partito in prima fila, si deve ritirare al 57° giro. Anche il compagno di squadra Jacky Ickx si ferma prima della fine della gara per noie all'impianto di iniezione. La terza Ferrari, che avrebbe dovuto essere affidata ad Andretti, non partecipa nemmeno alle prove.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V12 (180°), 2991 cm³

Potenza - 480 CV a 11.500 giri

Peso e dimensioni - 550 kg;
4020-1740-950 mm

Velocità - 320 km/h

■ pionato del 1970. Viene utilizzata per una stagione e mezza, per un totale di 19 gare ufficiali, 5 vittorie, 6 pole position e 11 giri veloci. Però... "zero titoli", come avrebbe detto José Mourinho! La prima B è un modello importante perché adotta il V12 a 180° di 3 litri di cilindrata, con 450 CV (che arriveranno a 515 nelle ultime T). Il baricentro basso garantito dal motore piatto è la prima caratteristica vincente di questo 12 cilindri, oltre naturalmente alla potenza da primato rispetto ai propulsori adottati dagli avversari. A conferma che per Ferrari la massima concentrazione dei tecnici deve essere sul motore, per il resto la 312 B è una monoposto piuttosto convenzionale: struttura semiscocca con tubi in acciaio e pannelli in alluminio. L'aerodinamica è abbastanza affinata, ma utilizza solamente due baffi sul musetto e l'alettone posteriore.

Quattro le vittorie conquistate nel 1970: tre con il belga Jacky Ickx (Austria, Canada e Messico) e una con Clay Regazzoni, che però vale molto perché è ottenuta sulla pista di casa, cioè Monza. La 321 B rimane a lottare per il titolo fino alla penultima gara: Ickx si classifica secondo a soli 5 punti di distanza dall'alfiere della Lotus Jochen Rindt. Il Mondiale viene assegnato postumo al pilota della scuderia inglese,

deceduto il 5 settembre in un incidente durante le prove di qualificazione sul circuito di Monza.

Nel 1971 Andretti vince la gara d'esordio in Sudafrica ancora con la 312 B; Jacky Ickx si ferma al G.P. d'Olanda a Zandvoort tre gare dopo, ma al volante dell'edizione rinnovata della 312: la B2. Al termine della stagione, la Ferrari è soltanto terza nel Mondiale Costruttori (con meno della metà dei punti della vincitrice Tyrrell), mentre Ickx risulta quarto in quello Piloti con soli 19 punti contro i 62 dello scozzese Jackie Stewart. Nelle 11 gare valide per i Titoli, Ickx si ritira 6 volte, Regazzoni 7, Andretti 4 su 7 partecipazioni. La B2, dunque, non è di sicuro un fenomeno di macchina. In pratica è un'evoluzione della 312 B, con l'alettone spostato indietro, il motore con una ventina di cavalli in più e piccole modifiche alle sospensioni. Viene utilizzata anche all'inizio del 1972, per poi cedere il posto alla B3 (altrettanto perdente, ma con una storia più affascinante).

La stagione 1972 è una fotocopia di quella precedente, se non peggio. La Ferrari raggiunge il quarto posto nel Mondiale Costruttori. Sopravanzata dalla vincitrice Lotus, dalla Tyrrell e persino dalla McLaren. Sul versante del titolo Piloti, vinto da Emerson Fittipaldi su Lotus,

la Ferrari, che corre sempre con Ickx e Regazzoni (più, alternativamente, Andretti, Merzario e Nanni Galli), conquista il quarto posto con Ickx (una vittoria in Germania) e il settimo con Regazzoni (un secondo posto il miglior risultato, sempre al Nürburgring). La doppietta tedesca è l'unica consolazione per il Commendatore, anche se Regazzoni giunge al traguardo con quasi un minuto di ritardo rispetto a Ickx.

L'ASSENZA DI ENZO FERRARI

Archiviato il 1972, il 1973 si annuncia come un'altra stagione negativa. Ai risultati deludenti in gara, si aggiunge un fattore esterno alla Gestione Sportiva, ma che influisce pesantemente sugli impegni agonistici della Casa. Nell'estate del 1972 Enzo Ferrari accusa vari problemi di salute, che lo costringono ad assentarsi dalla fabbrica. Le redini, provvisoriamente, sono affidate all'ingegner Sandro Colombo, già progettista Gilera e in orbita Fiat. Forghieri, che è già sotto tiro per gli scarsi risultati, viene "commissariato" da Colombo. E, come sanno bene quelli che conoscono Forghieri (soprannominato "Furia" per il suo carattere non certo malleabile), il punto di rottura arriva presto. Ossia quando Colombo impone il progetto di una monoscocca da realizzare in Gran

312 B2 SPERIMENTALE - 1972

Muso largo

Ennesima sperimentazione sulla carrozzeria della B2: al Gran Premio di Spagna, Jacky Ickx riesce a stabilire la pole position, ma dopo i 90 giri sul circuito di Jarama giunge al traguardo a 19 secondi dal vincitore Fittipaldi. Anche il compagno di squadra Regazzoni sale sul podio.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V12 (180°), 2991 cm³

Potenza - 480 CV a 11.500 giri

Peso e dimensioni - 545 kg;
4035-1750-952 mm

Velocità - 330 km/h



312 B3 - 1973**Debacle proprio a casa**

Gara da dimenticare al G.P. di Monza del 1973: Jacky Ickx con la B3 n. 3, che nella foto precede le BRM di Beltoise e Lauda e la Surtees di Hailwood, parte dalla quattordicesima posizione e sul traguardo non riesce ad arrivare che ottavo e primo dei doppiati dal vincitore Peterson su Lotus.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V12 (180°), 2991 cm³

Potenza - 485 CV a 12.500 giri

Peso e dimensioni - 570 kg;
4335-2055-900 mm

Velocità - 330 km/h

❏ Bretagna, dove l'esperienza nel campo è sicuramente superiore a quella di Maranello.

Forghieri, invece, aveva puntato tutto su una nuova B3, totalmente rivoluzionaria (è nota come "Spazzaneve"): passo accorciato, radiatori laterali, aerodinamica innovativa, persino con un embrione di "effetto suolo". La "Spazzaneve", però, non è secondo Forghieri la nuova monoposto, ma la prefigurazione e sperimentazione di ciò che negli anni seguenti sarebbe stato sviluppato. Prova ne è il fatto che in questa prima B3 c'è molto che poi avrebbe portato alla plurivittoriosa 312T. La "Spazzaneve" viene accantonata d'autorità, come pure Forghieri, che perde temporaneamente la responsabilità tecnica della squadra. Sandro Colombo si avvale di due tecnici interni, Caliri e Rocchi, per progettare una B3 più convenzionale. Però con la monoscocca fabbricata nel Regno Unito. Ferrari avalla personalmente che Forghieri non si occupi della gestione della stagione 1973.

Nella prima parte dell'anno la Ferrari utilizza ancora la precedente B2. Il debutto della B3 "inglese" è sconcertante: ritiri e piazzamenti nelle retrovie. La B3 è inguidabile e inaffidabile. Al punto che Enzo Ferrari, rientrato (ristabilito) in fabbrica a metà anno, decide di disertare alcune gare per recuperare il gap e di riaffidare il comando a Forghieri, che era stato confinato al reparto progetti avanzati. Forghieri rabbercia la B3, ma si concentra soprattutto sulla edizione per il 1974. Nel 1973 la Ferrari racimola soltanto 12 punti nel Mondiale. Un bottino davvero misero.

RITORNA IL SERENO

Per il 1974 Ferrari ingaggia nuovamente Clay Regazzoni (dopo un anno "sabbatico" in BRM), che si sceglie come compagno di squadra il giovane Niki Lauda, che aveva apprezzato nella squadra inglese nel 1973. Come direttore sportivo debutta un giovanissimo Luca Cordero di Montezemolo, sponsorizzato dalla famiglia Agnelli. Forghieri realizza la 312 B3/74, che mantiene la sigla precedente, ma è una ❏





↓ LA "SPAZZANEVE"

PREFIGURA IL FUTURO

Mauro Forghieri, nel corso dell'estate del 1972, realizza un prototipo di Formula 1 completamente rivoluzionario, che gli addetti ai lavori soprannominano "Spazzaneve" per via dell'originale forma dello spoiler anteriore. Molti pensano che sia la vettura per la stagione 1973, ma in realtà è una vettura laboratorio. Alcuni dettagli, come il passo accorciato, la carrozzeria allargata, i radiatori laterali e la linea più squadrata verranno ripresi nelle successive B3/74 e 312 T. Il tentativo di Forghieri di ripartire da zero, visti i magri risultati delle 312 B precedenti, all'inizio non verrà compreso dal vertice di Maranello, che in quel momento soffre della mancanza al comando di Enzo Ferrari che ha gravi problemi di salute.



312 B3 - 1973

Vita travagliata

La B3 nasce in un periodo di grandi difficoltà della Ferrari in Formula 1. Più volte ripensata ex novo, non riesce a conquistare alcuna vittoria, né pole position, né giri veloci. Qui sotto, Jacky Ickx al G.P. di Francia (giunge quinto) e, nella pagina accanto in basso, Arturo Merzario in Austria (settimo e primo dei doppiati).



**312 B3/74 - 1974****Finalmente si rischia di vincere**

La B3/74 prefigura la successiva T e fa tornare a splendere l'immagine della Ferrari in Formula 1. Nel 1974 la scuderia di Maranello sfiora il titolo Piloti con Regazzoni e pure il Mondiale Costruttori. Nella foto, Niki Lauda al G.P. d'Inghilterra, dove giunge quinto. In quell'anno, la B3/74 conquista tre vittorie e sei secondi posti.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V12 (180°), 2991 cm³

Potenza - 485 CV a 12.000 giri

Peso e dimensioni - 590 kg;

4335-2050-1270 mm

Velocità - 330 km/h

monoposto tutta differente. Larga e piatta, col posto di guida molto avanzato e tante novità aerodinamiche. La B3/74 consente a Maranello di riaffacciarsi nel Gotha delle corse di Formula 1. Le tre vittorie e i sei secondi posti non dicono abbastanza: Ferrari "rischia" veramente di vincere sia il titolo Piloti (con il Clay) sia quello Costruttori. Il primo va per tre soli punti a Emerson Fittipaldi (McLaren), il secondo alla scuderia britannica per otto lunghezze. Ma, più che la bravura del pilota brasiliano, sono i due "galletti" del pollaio di Maranello che si beccano in continuazione, e buttano al vento una marea di punti...

TRE ANNI D'ORO, MA...

Nel 1975 Ferrari stravince i due titoli. La partenza è a handicap, perché si utilizza la vecchia 312 B3/74. Ma quando arriva la nuova 312 T, col telaio a tubi e pannelli e il cambio trasversale, non ce n'è più per nessuno. Cinque vittorie per Lauda (campione del mondo) e una per Regazzoni (però a Monza). La 312 T è talmente efficace che viene utilizzata anche nella prima parte della stagione 1976 e si porta a casa altre tre vittorie (due l'austriaco, una il ticinese). In pochi scommettono sull'esuberante inglese James Hunt, guida di punta della McLaren or-

fana di Fittipaldi (che si è "messo in proprio" con la sua Copersucar). Eppure la pressione che il giovane scapestrato mette al freddo Niki Lauda è tale che l'austriaco si innervosisce molto: sbaglia la partenza (sotto la pioggia) al G.P. di Germania, è costretto a rincorrere gli avversari, ma al secondo giro perde il controllo della sua T2 al Bergwerk, il punto più lontano dai box del lunghissimo circuito del Nürburgring. Colpisce la roccia ai lati della pista, ripiomba immobile in mezzo al tracciato, la monoposto prende fuoco e viene centrata da due altri concorrenti (Ertl e Lunger). Assieme a Merzario, che si è fermato, estraggono Lauda dalle fiamme. È in pessime condizioni e viene trasportato all'ospedale in elicottero. La gara, sospesa, riparte e vince Hunt, che si è già aggiudicato due corse, contro le cinque di Lauda.

Il campione austriaco, sfigurato per sempre, mostra una volontà di ferro e, a prezzo di dolori e sacrifici, ritorna al volante della sua Ferrari dopo soli 42 giorni dal rogo. Prende parte al G.P. d'Italia a Monza, dove Hunt si ritira e lui giunge quarto. Ma nelle successive due trasferte Oltreatlantico (G.P. Usa e Canada) Hunt vince entrambe le gare, mentre Lauda non va oltre un ottavo e un terzo posto. In Giappone, sotto il diluvio universale, i piloti

decidono di partire lo stesso. Lauda, che parte decimo, al secondo giro si ferma ai box: ritiene che guidare in quelle condizioni sia troppo pericoloso. Forghieri gli propone di dichiarare un guasto elettrico, ma Niki si assume la responsabilità del ritiro. Il resto della gara è un continuo colpo di scena. Tra i tanti: Hunt che fora a quattro giri dal termine. Riparte quinto, ma gli serve almeno il quarto posto per aggiudicarsi il Mondiale. Invece arriva addirittura terzo e conquista il titolo. Con Lauda a un punto di distanza. La Ferrari è comunque campione del mondo Costruttori.

L'ARRIVO DI VILLENEUVE

Il 1977, nonostante l'atmosfera in Ferrari sia piuttosto tesa (Lauda accusa il "Drake" di boicottarlo, perché suppone che il pilota "gli faccia ombra"), è un anno di grandi soddisfazioni. L'argentino Carlos Reutemann sostituisce Regazzoni. Lauda vince il Mondiale di autorità, con tre vittorie e sei secondi posti. Nelle ultime due gare, in Canada e in Giappone, non corre: alla prima dichiara che non si sente in grado di puntare alla vittoria, quindi non prende il via nemmeno nelle prove. In Giappone, invece, comunica alla Ferrari la sua indisponibilità per una gastrite. Il rapporto con la scuderia di



312 T - 1975

Lauda campione

Nel 1975 la cavalcata trionfale di Niki Lauda aggiunge un altro trofeo per la Casa di Maranello: per la prima volta il Cavallino vince il G.P. degli Stati Uniti. Merito del pilota austriaco, ma anche della 312 T progettata da Forghieri, che nella stagione conquista cinque vittorie con Lauda e una con Regazzoni, riuscendo a riportare i due titoli (Piloti e Costruttori) nuovamente in Italia.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V12 (180°), 2991 cm³

Potenza - 495 CV a 12.200 giri

Peso e dimensioni - 590 kg;
4150-2040-1270 mm

Velocità - 330 km/h



312 T2 - 1976

Periscopio abolito

Secondo i nuovi regolamenti, nel 1976 la presa d'aria a periscopio viene eliminata. Ma le novità della T2 sono tante: le due grosse prese d'aria davanti all'abitacolo, l'alettone anteriore più alto, l'alleggerimento complessivo di peso. Nella foto, Clay Regazzoni al G.P. di Montecarlo. Il ticinese si ritira a cinque giri dalla fine. La gara è vinta da Lauda.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V12 (180°), 2991 cm³

Potenza - 500 CV a 12.200 giri

Peso e dimensioni - 575 kg;
4315-1950-1020 mm

Velocità - 335 km/h



312 T2 - 1977

Modello vincente

Che la 312 T2 sia una vettura vincente, nessuno ha dubbi. Soltanto l'incidente del Nürburgring priva Lauda del titolo 1976. Nel 1977, quindi, la vettura viene modificata nei dettagli: prese d'aria Naca di dimensioni ridotte, scocca posteriore rastremata, motore potenziato. Per la prima volta compare il logo Fiat sulle fiancate. Nella foto, Lauda al G.P. del Sudafrica, gara che l'austriaco vince autorevolmente.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V12 (180°), 2991 cm³

Potenza - 515 CV a 12.500 giri

Peso e dimensioni - 570 kg;
4320-1960-1020 mm

Velocità - 340 km/h

312 T3 - 1978**Reutemann e Villeneuve**

Una volta che Lauda ha lasciato Maranello, i due piloti della Ferrari non riescono a conquistare il titolo: dopo un avvio di stagione equilibrato, che consente alle 312 T2 e poi alle T3 di tenere testa alle Lotus 78, l'arrivo della 79 a effetto suolo fa pendere l'ago della bilancia verso la squadra inglese. Nelle tre immagini: qui accanto, Reutemann davanti a Villeneuve in Svezia; in basso a sinistra, l'argentino a Monza e, a destra, a Montecarlo.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V12 (180°), 2991 cm³

Potenza - 515 CV a 12.500 giri

Peso e dimensioni - 580 kg;
4250-2130-1010 mm

Velocità - 340 km/h



➔ Maranello è ormai giunto al termine. Nelle ultime gare, Ferrari fa debuttare uno sconosciuto canadese: Gilles Villeneuve. Ne risentiremo parlare...

La monoposto protagonista del 1977 è ancora la T2, che parteciperà anche alle prime due gare del 1978 in attesa della T3 (e con Reutemann vincerà in Brasile). Le modifiche rispetto all'originaria T sono poche, più che altro per rispondere ai regolamenti aggiornati (come l'abolizione del "periscopio" di raffreddamento). Pochi sanno, però, che sulla base della T2 nel 1977 Ferrari sperimenta anche una T6, con sei ruote (le quattro posteriori gemellate, non come la Tyrrell che ne aveva quattro piccole davanti). Ed escono anche alcune foto di un'ipotetica T8, con quattro ruote davanti e quattro dietro, non gemellate. In realtà è una bufala della Ferrari per prendere in giro i giornalisti...

La T3 è invece vera, verissima. Le modifiche rispetto alla versione precedente sono nel prolungamento del muso e nell'allargamento dell'alettone. La Ferrari è l'auto da battere, ovviamente. Stavolta ci pensa la Lotus con il "maggo" Chapman che si inventa una delle sue: l'effetto suolo della 79. Anche Brabham ci prova, col "ventolone", che estrae l'aria dal motore (ma spara detriti sugli inseguitori, perciò viene proibito). Dopo un inizio stagione equilibrato (due vittorie a testa per Lotus e Ferrari), la scuderia inglese mette in fila sei vittorie e quattro secondi posti in otto gare e chiude la pratica. Ferrari torna a vincere soltanto tre volte, due con Reutemann e una, all'ultimo gran premio, con Villeneuve. Reutemann è terzo nel Mondiale, alle spalle dei piloti Lotus Andretti e Peterson (che purtroppo muore a Monza). La Ferrari si deve accontentare di essere seconda.

BRUTTA, MA VINCENTE

La 312 T4 è la protagonista della stagione 1979. Esteticamente è tozza, larga e palestrata; ma si rivela dannatamente efficace (ha pure le minigonne, ma non è una vera e propria monoposto a effetto suolo) grazie anche alle gomme radiali Michelin e al motore più potente di quello degli avversari. A eccezione di quello della Renault, la prima turbo della F1. Che con René Arnoux dà vita a uno dei più bei duelli di sempre con la complicità del funambolico Gilles Villeneuve al G.P. di Francia. Il tutto per un "miserò" secondo posto, dato che Jabouille, con l'altra Renault, si è involato verso la prima affermazione della Casa transalpina. Con tre vittorie ciascuno, i ferraristi Scheckter e Villeneuve conquistano il primo e il secondo posto nella graduatoria Piloti. E la Ferrari si accaparra il Mondiale Costruttori. **R**



312 T4 - 1979

La "bestiaccia"

Larga e un po' tozza, la T4 è dannatamente efficace. Consente al duo Scheckter-Villeneuve di conquistare il primo e il secondo posto nel campionato Mondiale Piloti e, naturalmente, regala il titolo Costruttori a Ferrari. Qui accanto Jody Scheckter si avvia a vincere il G.P. di Montecarlo.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V12 (180°), 2991 cm³

Potenza - 520 CV a 12.600 giri

Peso e dimensioni - 590 kg;

4460-2120-1010 mm

Velocità - 340 km/h



Tre volte sul gradino più alto

Il sudafricano Scheckter, coadiuvato dal compagno di squadra Villeneuve, che ha imparato a convogliare la sua esuberanza in efficienza, vince il titolo nel 1979 con tre primi posti e altrettante piazze d'onore.

Meno regolare

Il canadese Villeneuve, invece, pur con lo stesso numero di vittorie di Scheckter e un secondo posto in più, si ritira due volte e ottiene meno piazzamenti. Per questo giunge a fine stagione con sette punti di distacco.



ANNI 80

IL MEGLIO DEL CAVALLINO LE CORSE

Doppietta in Canada

Soprattutto nei primi due anni di permanenza alla corte di Maranello, Michele Alboreto è la speranza per riaggiungere il Mondiale. Qui è in Canada nel 1985, quando vince la gara al volante della 156-85. Alle sue spalle, il compagno di squadra Stefan Johansson.





ILLUSIONI E RIMPIANTI

Bottino magro in questo decennio: appena due titoli Costruttori e nessun pilota campione del mondo. Sono gli anni del turbo, della parabola di Gilles Villeneuve, delle speranze su Michele Alboreto. E delle cocenti delusioni



La rabbia di Enzo Ferrari, assiso in poltrona davanti alla TV (da anni non segue più le corse in circuito) nell'eremo di Maranello oppure nella bella palazzina di proprietà in Largo Garibaldi a Modena, negli anni Ottanta fa tremare i muri di tutto il quartiere. Un decennio avaro di risultati e, parimenti, ricco di speranze, illusioni e delusioni cocenti. Sono gli anni del mitico Gilles, il canadese che, al Grande Vecchio, fa ricordare il funambolico Tazio Nuvolari. Si affeziona il Commendatore al piccolo grande pilota cresciuto domando le motoslitte. Così come vuole bene anche a Michele Alboreto, che nel 1984 segna il ritorno di una guida italiana al volante delle monoposto del Cavallino. Il burbero Ferrari, che cela i suoi affetti dietro gli occhiali neri, li considera figli suoi, come poche volte ha fatto nella sua lunga vita. Un destino beffardo accomuna i due piloti simbolo degli anni Ottanta:

arrivano a un passo dal Mondiale, ma non lo ghermiscono.

ASPIRAZIONI E TURBAMENTI

Il 1980 è un anno di passione per il Cavallino che scalpita sulle piste del campionato di Formula 1. La 312 T5 non è che l'edizione (poco) aggiornata della T4 che ha vinto a mani basse nel 1979. A condurla, un demotivato (perché sazio) Jody Scheckter e il terremoto Villeneuve che, facendo da scudiero al compagno nella stagione precedente, spera di aver acquisito i crediti per vincere quest'anno.

Purtroppo la T5, col suo 12 cilindri "boxer", largo come una casa, mal si sposa con le teorie e pratiche dell'effetto suolo, cui attingono così generosamente gli avversari. Forghieri lo riduce più che può nelle dimensioni, ma le minigonne sulle fiancate della Rossa sono più un ornamento che un pregio tecnologico. Per giunta, il motore è sì potente, ma mostra la corda rispetto ai turbo degli avversari, che stanno diventando dannatamente affidabili. Tanto

quanto non lo è la T5, che in quattordici gare colleziona ben undici ritiri (cinque Jody, sei Gilles) e, quando va di lusso, raggiunge come miglior risultato un quinto posto nel G.P. di Usa Ovest. Al termine della stagione, la Ferrari collezione 8 miserrimi punti. A Fiorano, però, è già in fase di svezzamento la 126 CK sovralimentata. Che Villeneuve prova persino nelle qualifiche di Monza, ma che la scuderia non utilizza per la gara perché la giudica non ancora affidabile. La 126 CK conserva, di obsoleto, solamente il telaio tubolare (mentre gli avversari corrono quasi tutti con la monoscocca). Il motore turbo è un V6 a 120° di 1,5 litri che sviluppa 570 CV. La scelta dell'apertura ampia tra le bancate è motivata dalla volontà di mettere il sistema di sovralimentazione al centro, contrariamente a Renault che posiziona il tutto all'esterno, rinunciando alla compattezza del gruppo. La sovralimentazione è fornita dalla tedesca KKK, ma nella sperimentazione viene testato anche un compressore meccanico Brown Boveri Complex, che dà origine al prototipo 

312 T5 - 1980

Zero vittorie

Una delle peggiori Ferrari di sempre: dopo l'abuffata del 1979, l'annata 1980 si chiude con zero vittorie, zero pole position, zero giri più veloci. Qui sotto, Jody Scheckter prima del ritiro a Monaco, nella pagina accanto lo stesso sudafricano in Austria: termina tredicesimo.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V12 (180°), 2991 cm³

Potenza - 525 CV a 12.600 giri

Peso e dimensioni - 595 kg;
4530-2120-1020 mm

Velocità - 330 km/h



➡ 126 CX. Il sistema annulla il "turbo lag", ma viene abbandonato perché capriccioso.

CAPOLAVORI CANADESI

Il 1981 segna il ritorno alla vittoria della Ferrari; sono due le gare che mette in cascina Gilles Villeneuve (che è affiancato da Didier Pironi, in sostituzione di Scheckter che ha abbandonato il Circus): a Montecarlo, dove Gilles batte il campione del mondo del 1980 Alan Jones, e a Jarama in Spagna. Sono entrambe gare spettacolari, perché il canadese con lo scorbuto motore turbo si trova a meraviglia e riesce quindi a ovviare alle deficienze di un telaio non all'altezza di quello delle altre monoposto. Il problema verrà risolto l'anno dopo con l'arrivo in squadra dello specialista inglese Harvey Postlethwaite (il cui cognome è storpiato dai meccanici della Ferrari in "Postalmarket"). In Spagna Villeneuve guida per 50 giri con un codazzo di cinque avversari che cercano invano di sorpassarlo. Anche nella corsa di casa, a Mon-

tréal, Gilles fa il funambolo: con l'alettone anteriore piegato che gli ostruisce quasi completamente la visione, già resa difficoltosa dal diluvio di pioggia, conclude sul podio. Il 1981 è l'anno in cui il canadese adotta il numero di gara 27 (assegnato, non scelto), che diventerà il suo simbolo.

VITTORIA IN NERO

La stagione 1982 presenta la Ferrari con chance decisamente migliori rispetto al biennio precedente. Smaltito il noviziato, il V6 turbo inizia a dimostrarsi affidabile (e più potente, perché passa a 580 CV), mentre alle deficienze telaistiche pone rimedio l'adozione dell'honeycomb a pannelli (ma gli avversari sono già passati al carbonio, nel frattempo), che contribuisce a rendere l'insieme leggero e più resistente alle torsioni. Tutte queste novità sono riunite nella nuova monoposto, che prende il nome di 126 C2. Progettata da Postlethwaite, sfrutta convenientemente l'effetto suolo.

Sottoposta a continui affinamenti gara dopo gara, la C2 può aspirare a entrambi i titoli del Mondiale, perché Villeneuve sembra ormai maturato, e Didier Pironi è abbastanza competitivo da mettere un po' di pepe sul posteriore del canadese. Anzi, forse troppo.

A Imola, per il Gran Premio di San Marino, succede il patatrà. Quasi tutta la gara è un alternarsi al comando di un terzetto di piloti: Arnoux, con la Renault, e i due ferraristi. Gli spettatori gustano una serie infinita di sorpassi che sono uno dei momenti più belli della storia della Formula 1. Se non fosse che quello che sta per accadere avrà conseguenze drammatiche nella gara successiva. Al quarantacinquesimo giro il francese della Renault schianta il motore turbo e gli alfieri del Cavallino continuano a darsela di santa ragione, ma stavolta in esclusiva. Dopo che Gilles è tornato al comando al 49°, dai box viene esposto il cartello "Slow", per preservare i due motori già semi-arrostiti dalla battaglia. Le posizioni, pri-





126 CK - 1981

Turbo Villeneuve

Il pilota canadese si trova a suo agio con la scorbutica prima Ferrari F1 sovralimentata. Qui sopra, ai box prima della partenza a Imola, in alto davanti a tutti al G.P. di Francia e, a sinistra, sul "suo" circuito in Canada. Nel 1981 vince due gare: Montecarlo e Spagna.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V6 (120°), 1496 cm³

Potenza - 570 CV a 11.600 giri

Peso e dimensioni - 610 kg;

4470-2110-1025 mm

Velocità - 350 km/h

126 C2 - 1982**Una lunga assenza**

Mario Andretti torna al volante di una Ferrari di Formula 1 a quasi dieci anni di distanza. Viene per sostituire Pironi che in seguito all'incidente in Germania è costretto al ritiro dalle corse di Formula 1. Nella foto, l'italo-americano a Monza, dove parte in pole-position e giunge terzo.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V6 (120°), 1496 cm³

Potenza - 580 CV a 11.600 giri

Peso e dimensioni - 580 kg;

4330-2110-1025 mm

Velocità - 350 km/h



ma il canadese, secondo Pironi, sembrano consolidate dal direttore sportivo Marco Piccinini. Il francese però non sembra curarsene e ripassa Villeneuve, che riprende a tallonarlo a pochi millimetri. Quando, al penultimo giro, Gilles passa alla Tosa, sembra fatta. Invece, al Tamburello nella tornata finale, Didier beffa il compagno di squadra. È la sua prima vittoria in Ferrari. Villeneuve è furibondo. Litiga con Piccinini e minaccia di lasciare la Ferrari. Poi ha un alterco con Pironi: l'amicizia è rotta. Non si parleranno mai più. Al successivo gran premio,

in Belgio, un nervosissimo Villeneuve non ha ancora smaltito la rabbia. In prova chiede troppo a se stesso e alla monoposto e si schianta dopo aver tamponato la March di Jochen Mass. Il volo del canadese incollato al sedile ma sbalzato dalla 126 C2 è ancora nella mente di tutti gli appassionati. Si spegne la sera in ospedale.

Il destino, però, presenta il conto anche a Pironi. Con un ritardo di sette gare dopo Zolder, in Germania anche lui nelle prove tampona la Renault di Alain Prost, nascosta da una nuvola d'acqua (la pioggia è battente). La Fer-

rari vola in aria e atterra di muso. Pironi si salva, ma le ferite alle gambe sono devastanti; non tornerà più su una Formula 1. Nel 1987 troverà la morte al largo dell'Isola di Wight durante una gara di motonautica; pochi mesi dopo, la sua compagna Catherine dà alla luce due gemelli, che chiama Gilles e Didier.

Nonostante le sole dieci gare disputate nel 1982, Pironi si classifica secondo nel Mondiale, a soli 5 punti dal vincitore Keke Rosberg. E la Ferrari torna a vincere il titolo Costruttori, grazie all'apporto dei due sostituti Patrick

**126 C2B - 1983****Secondo, ma è come una vittoria**

I meccanici della Ferrari festeggiano il secondo posto di René Arnoux al G.P. d'Austria del 1983.

Il compagno di squadra Patrick Tambay, autore della pole position, si è ritirato. In questa stagione, Tambay vince a Imola, Arnoux a Hockenheim e a Zandvoort.



126 C3 - 1983

Il 27 passa di mano

Qui sotto Patrick Tambay nel 1983 con la 126 C3, edizione evoluta e senza minigonne della precedente C2 (qui accanto con Villeneuve nel 1982). In basso, Tambay precede il compagno Arnoux al G.P. d'Australia.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V6 (120°), 1496 cm³

Potenza - 600 CV a 10.500 giri

Peso e dimensioni - 550 kg;

4130-2110-1025 mm

Velocità - 320 km/h

Tambay e Mario Andretti ("Piedone").

FRANCESI PRIMA DEL DIGIUNO

Nel 1983 la coppia dei piloti Ferrari è composta dai transalpini Patrick Tambay e René Arnoux: il Grande Vecchio non dimentica i duelli all'arma bianca con Gilles degli anni precedenti. Si rivelerà una buona scelta, perché la scuderia del Cavallino bisca il titolo Costruttori. Inizierà poi un lungo digiuno di titoli fino al 1999. La monoposto rossa è competitiva nonostante l'abolizione dell'effetto suolo e l'intro-





126 C4 - 1984

Pancia corta

Sopra, Alboreto e Arnoux al volante della 126 C4 durante la prima stagione del pilota milanese in Ferrari. Qui accanto si possono notare le pance corte nella fiancata: la seconda edizione le avrà più lunghe e sinuose. La C4 M2, questa la denominazione, recupera in competitività sul finale della stagione.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V6 (120°), 1496 cm³

Potenza - 660-730 CV a 11.000 giri

Peso e dimensioni - 540 kg; 4115-2120-1080 mm

Velocità - 330 km/h



➤ duzione dell'obbligo del fondo piatto decisi dai nuovi regolamenti tecnici. Le quattro vittorie (una di Tambay a Imola, tre di Arnoux in Canada, Germania e Olanda) non bastano però per strappare il titolo a Nelson Piquet. Nella prima parte della stagione la Ferrari corre con la 126 C2, nella seconda con la nuova C3, che rappresenta un importante progresso tecnico: monoscocca in materiali avanzati e pannelli in fibra di carbonio.

Per realizzare la nuova 126 C3, i tecnici di Maranello si avvalgono di tutte le risorse messe a disposizione dal Centro Ricerche Fiat di Orbassano e dal Centro di Sperimentazione di Mirafiori. Nel 1983 i costi di realizzazione delle monoposto salgono vertiginosamente: è il

primo anno in cui chi non dispone di risorse economiche illimitate non può ambire alla vittoria. È la fine dell'era romantica delle corse, dove la "fantasia al potere" poteva tradurre i sogni in realtà. Nostalgia a parte, le monoposto iniziano a diventare macchine più sicure. Il motore V6 della 126 C3 è un'evoluzione del precedente e sviluppa ormai più di 600 CV.

UNA COCA-COLA PER MICHELE

La stagione 1984 vede un nuovo arrivo, atteso da tempo, alla corte del "Drake": è Michele Alboreto, che nella stagione 1983, con una vittoria e tante ottime gare, si è imposto alla ribalta della cronaca. Lo affianca Arnoux, che però in quest'annata sarà un po' demotivato, a

causa della scarsa affidabilità della nuova C4, quarta e ultima evoluzione del progetto 126.

La C4 debutta sin dal primo gran premio del calendario. Il motore raggiunge i 660 CV in configurazione da gara, 730 nelle prove di qualifica. Nuovo l'impianto di iniezione, mentre il cambio torna a essere trasversale. La monoposto presenta l'abitacolo avanzato e fiancate inedite. La sagoma della carrozzeria sarà più volte modificata durante l'anno.

Il pilota di Rozzano (MI) deve attendere la terza gara per salire sul gradino più alto del podio, in Belgio, dove parte in pole position; Arnoux arriva terzo e conquista il giro più veloce. Sembra un buongiorno che viene al mattino, invece, sarà notte profonda per tut-

156-85 - 1985

Peccato quel turbo

La stagione 1985 vede Michele Alboreto con la Ferrari n. 27 lottare per il Mondiale, fino a cinque gare dal termine. Poi colleziona una serie di ritiri che non gli permetteranno di contrastare efficacemente la McLaren di Alain Prost dotata di motore Porsche.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V6 (120°), 1496 cm³

Potenza - 780-900 CV a 11.000 giri

Peso e dimensioni - 550 kg;

4300-2130-1080 mm

Velocità - 330 km/h



ta la stagione; la Ferrari si piazza seconda nella classifica Costruttori, ma con meno della metà dei punti della McLaren, vero e proprio asso pigliatutto con Prost e Lauda (12 gare vinte su 16, con il francese campione per mezzo punto sull'austriaco). I problemi sono molti: le gomme Goodyear (a detta della Ferrari), i freni della Ferrari (a detta della Goodyear) e i turbocompressori KKK che schiattano a ritmo di samba. Soltanto nel finale di stagione la C4 riesce a conquistare un briciolo di competitività in più, quando Alboreto colleziona in cinque gare due secondi, un terzo e un quarto posto. Il merito, stando ai "si dice", è la linea aerodinamica modificata, con le pance laterali allungate e il profilo ra-



➡ stremato. Una linea che la stampa specializzata definisce "a Coca-Cola".

SI SFIORANO I MILLE CAVALLI

Il "Drake" deve pur pigliarsela con qualcuno per la figuraccia patita nei confronti della McLaren. Sul banco degli imputati sale Mauro Forghieri, che dopo ventitré anni pressoché ininterrotti di attività nella squadra corse viene spostato "ad altri incarichi" (tra l'altro si occuperà del prototipo della 408 a 4 ruote motrici). La monoposto per il 1985, che a sottolineare il nuovo corso cambia la denominazione in 156-85, è tutta sotto la responsabilità di Postlethwaite. Telaio e sospensioni sono sostanzialmente gli stessi della 126 C4, il motore è di nuova generazione: gli scarichi e i turbo passano in basso, all'esterno della V, mentre l'aspirazione viene spostata sopra la V (sulle 126 era il contrario). La scelta tecnica è imposta dalla nuova aerodinamica (studiata per la prima volta interamente al computer con l'ausilio del programma Cad), che tuttavia conserva le pance "a Coca-Cola". Il motore sviluppa 800 CV in gara e 900 in qualifica, ma a fine anno un'evoluzione (poco affidabile) sfiora i 1000 CV.

Sei podi e due vittorie nelle prime undici gare consentono a Michele Alboreto di contendere ad Alain Prost il Mondiale. Non accadeva per un pilota italiano dalla vittoria di Alberto Ascari nel 1953. Il suo compagno di squadra, dopo il licenziamento di Arnoux prima della seconda gara, è diventato lo svedese Stefan Johansson, che si comporta onorevolmente. Ma nelle ultime cinque gare Alboreto colleziona un tredicesimo posto e quattro ritiri. E si fuma il Mondiale. Che è successo? Che ad andare in fumo sono i turbocompressori. Sostengono ➡



F1-86 - 1986

Un vero disastro

Il 1986 non riesce a confermare i buoni risultati ottenuti l'annata precedente. Per la prima volta dal 1980 la stagione si conclude senza alcuna vittoria. Il miglior risultato è un secondo posto di Alboreto al G.P. d'Ungheria (qui a sinistra). Nella foto, l'alfiere italiano a Monaco.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V6 (120°), 1496 cm³

Potenza - 850-900 CV a 11.500 giri

Peso e dimensioni - 560 kg;

4300-2120-920 mm

Velocità 330 km/h





➔ i maligni che dopo la vittoria di Alboreto in Germania, ossia proprio in casa della Porsche (che fornisce i motori alla McLaren), i turbo forniti dalla (tedesca) KKK iniziano a differenziarsi negli standard qualitativi rispetto a quelli montati dalla Porsche. Non è mai stato provato, naturalmente. Ma rimane alla storia la decisione di un imbufalito Enzo Ferrari che impone ai suoi tecnici un cambio di fornitore: i turbo arriveranno dall'americana Garrett. Che, però, non possiede alcuna esperienza con i motori di Formula 1: quattro gare e quattro ritiri.

LA CURA DI BARNARD

La F1-86, la nuova monoposto per la stagione seguente, è tutt'altra cosa rispetto alla 156-85. Pur conservando il motore V6 a 120° (il nuovo a 90° arriverà nel 1987), è frutto di un progetto innovativo: nulla più rimane della vec-

chia serie 126. Il problema, che si manifesterà apertamente lungo tutta la stagione, è nel raffreddamento del motore che, nella corsa a potenze sempre più elevate, raggiunge nel 1986 prima i 900 CV, poi i 1000 e infine i 1100! Solamente che per farlo respirare adeguatamente si sarebbero dovute aprire nuove prese d'aria nella carrozzeria, spalancandola come una scatola di sardine. Ma con nefaste conseguenze sull'aerodinamica. Quindi? Quindici ritiri su sedici gare: in media, a ogni gara uno dei due piloti si ferma ai box o lungo il tracciato.

Il miglior risultato è un secondo posto di Michele Alboreto, più i quattro terzi posti di Johansson. Era dal 1980 che la Ferrari non vinceva almeno un gran premio a stagione. Al termine del Mondiale, la Ferrari è quarta dietro alla Williams, alla McLaren e alla Lotus.

A Maranello volano gli stracci, con il Gran-

de Capo che sprizza veleno in tutte le direzioni. Fino a quando... l'idea! Chiama al capezzale della grande malata John Barnard, il progettista delle McLaren che in tre anni hanno conquistato cinque titoli su sei, nonché l'inventore dei telai in carbonio.

FRENATA ALLE POTENZE

Il 1987 è l'anno del ritorno dei motori aspirati, nel tentativo della Federazione di fermare la corsa al rialzo delle potenze dei turbo: viene concesso di utilizzare una cilindrata di 3,5 litri, mentre i sovralimentati rimangono a quota uno e mezzo. Ferrari, però, ha già pronto il nuovo motore V6 Turbo con la V a 90°, che durerà due sole stagioni, perché a partire dal 1989 saranno ammessi soltanto i motori aspirati. I turbo vengono "strozzati" nella pressione di sovralimentazione e "assetati" da serbatoi della ➔

F1-87 - 1987

Berger 2 - Alboreto 0

La monoposto per la stagione 1987 si dimostra migliore di quella dell'anno precedente. Gerhard Berger, al debutto sulla Rossa, conquista due vittorie nelle ultime due gare (Giappone e Australia). Nell'ultima prova, Alboreto arriva alle spalle del compagno.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V6 (90°), 1496 cm³

Potenza - 800-980 CV a 11.500 giri

Peso e dimensioni - 540 kg;

4280-2120-1000 mm

Velocità - 350 km/h



F1-87/88 - 1988

A Monza si festeggia

Una buona monoposto, realizzata modificando quella della stagione precedente. Peccato che la McLaren sforni la MP4/4, che vince 15 gare su 16. L'unica corsa lasciata agli avversari è a Monza, dove vince Gerhard Berger, con Alboreto al secondo posto. Una doppietta importante.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V6 (90°), 1496 cm³

Potenza - 780-900 CV a 11.000 giri

Peso e dimensioni - 550 kg;

4280-2120-1000 mm

Velocità - 350



640 F1 - 1989**Barnard ha fatto l'aspirata**

La nuova monoposto per il 1989 è realizzata in Inghilterra da John Barnard. Con questa vettura Mansell vince al debutto in Brasile, si ripete in Ungheria; Berger domina la gara del Portogallo. Ma la Ferrari si piazza soltanto terza nel Mondiale.

CARATTERISTICHE

Motore post. - V12 (65°), 2991 cm³

Potenza - 600-660 CV a 13.000 giri

Peso e dimensioni - 510 kg;
4400-2130-950 mm

Velocità - 330 km/h



➔ benzina limitati prima a 180 e poi a 150 litri (nel 1988). Sulla plancia di comando della Gestione Sportiva siedono Gustav Brunner, responsabile del progetto, affiancato da Harvey Postlethwaite, mentre John Barnard è pronto a soffiargli sul collo (ma da lontano, perché dall'Inghilterra non si vuole schiodare; per questo la Ferrari apre un secondo centro di progettazione nel Regno Unito). La monoposto si chiama F1-87, è più slanciata nelle forme e ha prese d'aria meno invadenti che non penalizzano l'aerodinamica (si può farlo perché il nuovo V6 ha temperature d'esercizio più basse).

I piloti sono Michele Alboreto e la new entry Gerhard Berger. La Ferrari torna a vincere: avviene nelle ultime due prove della stagione. Per il resto dieci ritiri per Alboreto e nove per Berger (su sedici gare). Ma quando arriva in fondo è quasi sempre tra i primi cinque.

L'ADDIO DEL COMMENDATORE

Stessa coppia e (quasi) stessa auto per il 1988: si chiama F1-87/88C ed è la monoposto dell'annata precedente adattata ai nuovi regolamenti. Si tratta di una buona macchina, peccato che la McLaren dimostri che può tranquillamente fare a meno di John Barnard. Perché vince con Prost e Senna 15 gare su 16. Quella che sfugge al terribile duo è il Gran Premio d'Italia a Monza, dove Berger vince e Alboreto si

piazza alle sue spalle. Una doppietta che, naturalmente, viene dedicata a Enzo Ferrari, scomparso tre settimane prima, il 14 agosto. Se ne va in silenzio, quasi giocando un tiro mancino al resto del mondo.

Il primo anno senza il Commendatore, il 1989, segna l'arrivo a Maranello di Nigel Mansell, due volte vice-campione del mondo, che affianca Berger, soffiando la Rossa ad Alboreto. La vettura per l'ultimo anno della decade si chiama 640 F1, ed è tutta nuova. Progettata a Guilford, in Inghilterra, da John Barnard, adotta un nuovo motore V12 a 65° aspirato di 3,5 litri, con una potenza di 600 CV a inizio stagione e 660 al termine dell'annata. Il cambio, per la prima volta, è semi-automatico. Che darà noie a non finire...

Nigel Mansell vince la gara al debutto su un'auto di Maranello; poi infila quattro ritiri consecutivi e Alain Prost prende il largo in graduatoria. A metà stagione l'inglese riprende quota (una vittoria, in Ungheria, due secondi e due terzi posti) e conclude quarto il Mondiale. E Berger? Undici gare su undici senza concludere e il bruttissimo incidente a Imola, che lo costringe a saltare una gara. Poi si "sveglia": alterna un secondo posto, una vittoria (in Portogallo) e un altro secondo posto. Nulla di più. Colpa di quel maledetto cambio! Barnard nel frattempo se ne è andato alla Benetton. **R**



640 F1-1989

Ci pensa Nigel

L'asso britannico si dimostra il migliore tra i due piloti della stagione 1989 in Ferrari. Vince due gare, mentre l'austriaco Berger solamente una. Questa monoposto è scarsamente affidabile a causa della trasmissione semi-automatica a sette rapporti.







ANNI 90

IL MEGLIO DEL CAVALLINO LE CORSE

GOODYEAR

APD
GOODYEAR

Affermazione tutta francese

Nel 1990 Alain Prost vince il Gran Premio di Francia al volante della F1-90 (detta anche 641 F1). Nella stagione il pilota d'Oltralpe, campione del mondo in carica, si aggiudica cinque gran premi. Il titolo però verrà vinto da Ayrton Senna su McLaren-Honda.



LA RISCOSSA DI MONTEZEMOLO

Nel decennio dominato da McLaren e Williams alla Ferrari restano le briciole e un lungo digiuno: dal 1991 al 1993 non vince nemmeno un gran premio. L'ingaggio di Schumacher modifica gli equilibri e il titolo Costruttori torna a Maranello dopo sedici anni



641 F1 - 1990
Mansell contro Senna
La 641, detta anche F1-90, è l'auto che consente alla nuova coppia Mansell-Prost di vincere sei gare. Nella foto l'inglese in lotta con Senna al G.P. del Messico. Ma sarà Prost a sfiorare il titolo, che finirà a sportellate proprio con il brasiliano.

Gli anni Novanta segnano l'affermazione dell'elettronica in Formula 1: le monoposto diventano sempre più complesse e costose, tant'è che le scuderie private sono costrette a lasciare. Rimangono soltanto i grandi team coadiuvati (oppure controllati) dai Costruttori che forniscono i motori. Quelli dominanti del decennio sono Honda e Mercedes. Ferrari recita, suo malgrado, il ruolo di "sparring partner". Un ruolo che, naturalmente, non le si addice affatto. Dal 1990 al 1999 vince 28 gran premi, ma di questi ben 20 sono conquistati nell'ultimo quadriennio, ossia da quando a Maranello sbarca il marziano Michael Schuma-

cher. Sarà lui a risollevarne le sorti del Cavallino, anche se i risultati mirabolanti si registreranno nel decennio successivo.

MICHAEL IL CANNIBALE

Bastano pochi numeri per inquadrare il fenomeno del pilota tedesco, detto "il Cannibale" perché mai sazio di vittorie: ha vinto 7 Mondiali Piloti (5 con la Ferrari, consecutivi dal 2000 al 2004, più 2 secondi posti e 3 terzi posti), ha conquistato 91 corse valide per il campionato di Formula 1 (altro record), ma anche 1369 punti (record), nel 2004 ha vinto 13 gare sulle 18 a calendario (record). Il bilancio di "Schumi" in Ferrari è stratosferico e ineguagliato: ha disputato 180 gran premi, collezionando 72 vittorie, 58 pole position, 53 giri più veloci in gara e, naturalmente, 5 titoli Pi-

loti e 6 Costruttori. Definirlo, oltre che "Cannibale", il "Barone Rosso" non è certo sbagliato...

Il ritorno alla corte di Maranello di Luca Cordero di Montezemolo, nel 1991, questa volta con il ruolo di massima responsabilità (è presidente e amministratore delegato), pone le basi per preparare la riscossa. È Montezemolo a traghettare definitivamente la Casa di Maranello nell'era moderna, operando a 360 gradi sia nell'ambito della produzione di serie delle granturismo sia nel settore sportivo. Ovviamente il suo è un lavoro meticoloso ma lungo, fatto di cure maniacali per i dettagli, anche i più insignificanti. Diventa dal primo giorno il padre-padrone della Ferrari, come soltanto Enzo Ferrari era stato. Le similitudini sono più di quante si possa immagina- 



F1-90 - 1990

Il numero 1 non si tocca

Alain Prost porta in Ferrari il numero di gara 1 come campione del mondo 1989 (con la McLaren). Contro la sua ex scuderia lotta nel 1990 per il Titolo che va a Senna all'ultima gara. La vettura è dotata di un V12 da 710 CV con cambio semiautomatico.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V12 (65°), 3498 cm³

Potenza - 680-710 CV a 13.800 giri

Peso e dimensioni - 500 kg;

4460-2130-1000 mm

Velocità - 340 km/h

**643 - 1991****C'è anche Morbidelli**

Il francese nel G.P. degli Stati Uniti (in alto) e a Imola (qui sopra).

A lato Gianni Morbidelli:

il collaudatore è anche il terzo pilota Ferrari della stagione. In Australia prende il posto di Alain Prost che ormai ha lasciato la squadra.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V12 (65°), 3496 cm³

Potenza - 735 CV a 13.800 giri

Peso e dimensioni - 500 kg;

4460-2130-1000 mm

Velocità - 340 km/h

re: il "Drake" si definiva "un agitatore di uomini". A Montezemolo ci sentiamo di affibbiare la stessa definizione e crediamo sia il massimo complimento possibile. Un nome per tutti (oltre a Schumacher, naturalmente) tra quelli scelti e fortemente voluti da Montezemolo in Ferrari? Un certo Jean Todt, approdato a Maranello nel luglio del 1993.

L'ILLUSIONE PROST

Il decennio si apre con l'ingaggio del "Professore" Alain Prost. L'uomo che, prima contro Lauda, poi contro Senna, aveva saputo mettere in riga tutti gli avversari, conquistando tre titoli mondiali (nel 1993 ne vincerà un quarto) e 51 vittorie (un record, quest'ultimo, infranto poi da "Schumi"). L'accoppiata, sulla carta, è formidabile: da una parte il plurititolato francese, dall'altra il confermato e velocissimo inglese Nigel

Mansell, che già nel 1989 con due vittorie (tra cui la prima all'esordio), aveva fatto ben sperare.

La vettura per la stagione 1990 è denominata 641, anche se un altro nome ufficiale è il semplice F1-90. Di fatto, è un'evoluzione della precedente 640. La monoposto è realizzata da un team eccellente: Steve Nichols (ex McLaren), che prende il posto di Barnard (contratto scaduto dopo tre anni e non rinnovato), Henrique Scalabrini (il telaista) e Paolo Massai (responsabile del motore). Il numero 1 torna sul musetto della Rossa, ma è merito di Alain Prost che ha vinto il campionato mondiale precedente, non certo di un pilota di Maranello (giovane ricordare che il titolo manca dal 1979 con Scheckter). Finalmente la F1-90 si rivela competitiva, anzi competitivissima: il francese si aggiudica cinque gran premi (e Nigel, che di fatto viene "asfaltato" dal "Pro-




F92A - 1992

A secco anche quest'anno

Cambia la coppia di piloti per il 1992: sono Jean Alesi e Ivan Capelli. Nella foto il francese al G.P. del Canada. I risultati sono gli stessi del 1991: zero vittorie, zero pole position, zero giri più veloci. La Ferrari rimane in stato comatoso.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V12 (65°), 3497 cm³

Potenza - 700 CV a 14.700 giri

Peso e dimensioni - 510 kg;
4460-2130-1000 mm

Velocità - 320 km/h



F93A - 1993

Ritorna Gerhard Berger

Un gradito ritorno (anche se poco fortunato) alla corte di Maranello: l'austriaco Berger. Qui accanto lo vediamo ai box a Monza. Sopra, Alesi precede Berger sul circuito di Montecarlo. Il 1993 è il terzo anno consecutivo senza vittorie Ferrari.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V12 (65°), 3497 cm³

Potenza - 730 CV a 14.800 giri

Peso e dimensioni - 505 kg;
4380-2000-995 mm

Velocità - 330 km/h

**412 T - 1994****Berger toma alla vittoria**

Grazie anche all'abolizione delle sospensioni attive, la Ferrari riesce a vincere un gran premio (a Hockenheim). Nella foto Gerhard Berger al G.P. di San Marino a Imola, dove si classifica secondo. Completano il bilancio della stagione tre pole position.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V12 (65°), 3497 cm³

Potenza - 700 CV a 15.000 giri

Peso e dimensioni - 505 kg;

4460-2000-995 mm

Velocità - 330 km/h

«fessore», soltanto uno). Alla penultima prova del Mondiale, a Suzuka, Prost ha ancora chance di aggiudicarsi il titolo. Ma è la gara delle famigerate "sportellate" con Senna poco dopo la partenza. Prost dà l'addio al Mondiale e il brasiliano si porta a casa l'annata. Il transalpino non si avvicinerà più all'ambito trofeo con la Ferrari.

TRIENNIO DA DIMENTICARE

Se nel 1990 la Ferrari aveva illuso tutti, il 1991 si apre con ottime speranze. Mansell, cucinato a dovere da Prost, pare bollito: con una Williams spettacolare non riesce a battere la

McLaren di Senna. Si riprenderà del tutto solamente nel 1992. La Ferrari ingaggia Jean Alesi, formando una coppia tutta francese. Coppia che scoppia alla vigilia dell'ultima gara, quando Prost, che critica la macchina per tutto il mondiale, se ne va definitivamente e viene sostituito dal collaudatore Gianni Morbidelli. Non sarà l'unico a pagare per la scarsa competitività della F1-91 (che si sdoppia: all'iniziale 642, dopo sei gare subentra la 643 a "muso alto". Un'altra macchina "sbagliata"): il direttore sportivo Cesare Fiorio è licenziato all'indomani del G.P. di Montecarlo. Bottino vittorie Ferrari nel 1991? Zero assoluto.

La buona notizia è che a fine anno si insedia Luca di Montezemolo sul ponte di comando di Maranello. Si rimbocca le maniche e inizia a lavorare. Per il 1992 viene ingaggiato un pilota italiano, la promessa milanese Ivan Capelli. Anche lui "sminuzzato" nella centrifuga del Cavallino. Tant'è che nelle ultime due gare del Mondiale viene appiedato e sostituito dal collaudatore Nicola Larini. La F92 A è la monoposto della stagione. Si tratta di un progetto interamente nuovo. Di vecchio però ci sono i risultati: zero vittorie, zero pole position, zero giri più veloci. Come nel 1991. E come nel 1993. Alle falde dell'Appennino



modenese si addensano nubi di tempesta e i musì sono lunghissimi. L'unico che ride, da lontano, è Nigel Mansell, che da buon figliolo prodigo tornato alla Williams, si gusta il Campionato con cinque gare d'anticipo.

Per il 1993 un gradito tuffo nel passato: al volante della F93 A ritorna Gerhard Berger. Non è l'unica "operazione nostalgia". John Barnard, sempre al lavoro da casa (cioè in Inghilterra: una sorta di lussuoso "telelavoro"), collabora alla realizzazione della nuova monoposto. Il campionato è incolore. I punti racimolati a fine stagione sono 28. E, parafrasando la pubblicità in voga in quegli anni, "28

is meglio che 21" (era il magro bottino del 1992). Da lontano, c'è anche quest'anno un altro che se la ride: il "vecchio" Alain Prost, che fa suo il titolo per la quarta volta e si ritira in bellezza. Montezemolo non si perde d'animo e continua a lavorare nella rifondazione della squadra: al vertice della GeS (la Gestione Sportiva) viene chiamato Jean Todt. Sarà l'artefice della riscossa...

SENNA MAI SULLA ROSSA

Se anche la Ferrari è in fase di ricostruzione dalle fondamenta, il Circus non può aspettare. Il 1994 non può che essere l'en-

FERRARI 412 T2 - 1995

Prestazioni altalenanti

Il 1995 è caratterizzato da risultati discreti grazie alla 412 T2 disegnata da John Barnard. Il migliore dei due piloti confermati, Alesi e Berger, è l'austriaco, che vince il G.P. del Canada. La Ferrari giunge terza nel Mondiale.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V12 (75°), 2998 cm³

Potenza - 700 CV a 17.000 giri

Peso e dimensioni - 595 kg;
4380-2000-995 mm

Velocità - 330 km/h

➔ nesimo anno di transizione. Lo sanno bene il presidente Montezemolo, che fissa come traguardo minimo il ritorno alla vittoria dopo il triennio di digiuno assoluto, ma anche i tecnici che progettano la nuova monoposto, che si chiama 412 T (4 valvole, 12 cilindri, cambio trasversale), frutto del lavoro congiunto di Barnard e Brunner. Il V12 è il più potente del campionato, difatti si trova a meraviglia sui circuiti più veloci. Proprio a Hockenheim, infatti, le Rosse monopolizzano la prima fila e Berger vince la gara. Tre le pole position conquistate (oltre che in Germania, a Imola e a Monza, dove la Ferrari giunge entrambe le volte seconda). La ritrovata competitività è dovuta anche al cambio di regolamenti che impone l'abolizione delle sospensioni attive, del traction control, del cambio automatico, della telemetria bidirezionale e reintroduce i rifornimenti in gara.

Il 1994 è purtroppo l'anno della scomparsa (a Imola) di Ayrton Senna (nelle prove dello stesso G.P. muore anche l'austriaco Roland

Ratzenberger). Il brasiliano, stando ai "si dice", era in procinto di firmare per Ferrari.

La stagione seguente continua la rincorsa della Ferrari per ritornare a guardare tutti dall'alto in basso. Confermata la coppia composta da Alesi e Berger, col francese che vince una gara (il G.P. del Canada); complessivamente salgono dieci volte sul podio. Nel tentativo di ridurre le prestazioni, i nuovi regolamenti impongono una cilindrata che scende da 3,5 a 3 litri. Il nuovo motore di Maranello, sempre un V12, ha la V che passa da 65° a 75°. La potenza, nonostante la cubatura ridotta, rimane attorno ai 700 CV. La monoposto Rossa si chiama 412 T2.

Ma la vera novità dell'anno... riguarda l'anno che viene. Ad agosto, infatti, si annuncia l'ingaggio per la stagione 1996 di un certo Michael Schumacher. Che, prima della fine della stagione, si laurea per la seconda volta campione del mondo. I suoi cinque titoli successivi saranno tutti sulla Rossa. Nel 1996 cambia anche l'altra guida: arriva l'irlandese Eddie Irvine. Che si accontenta

del ruolo di comprimario.

Infatti è il "Cannibale" a far segnare risultati eccellenti nella sua prima stagione a Maranello: tre vittorie, tre secondi e due terzi posti, più quattro pole position e due giri più veloci. Michael è terzo nel Mondiale vinto dalla Williams-Renault di Damon Hill, ma grazie alla discreta regolarità di Irvine, la Ferrari è vice campione del mondo. Peccato che negli annuari chi arriva secondo non conta un bel niente. La vettura del debutto di Schumacher in Ferrari si chiama F310, è progettata da Barnard con molte novità estetiche originali ma, soprattutto, adotta un motore V10.

ROSS & RORY

Il 1997 è un'annata significativa per la Ferrari, perché compie 50 anni. Le speranze sono quelle di festeggiare con il ritorno al titolo mondiale e, in effetti, Schumacher ci si avvicina parecchio. All'ultima gara di Jerez de la Frontera, Michael si presenta con un punto di vantaggio su Jacques Villeneuve, il figlio del mitico Gilles, che corre per la Williams. ➔

F310 - 1996

Finalmente Schumacher

L'arrivo di Michael Schumacher porta risultati immediati. Il tedesco vince tre gare (Spagna, Belgio e Italia a Monza). Quattro le pole position conquistate dalla Ferrari. Il motore della F310, per la prima volta, è un V10.

CARATTERISTICHE

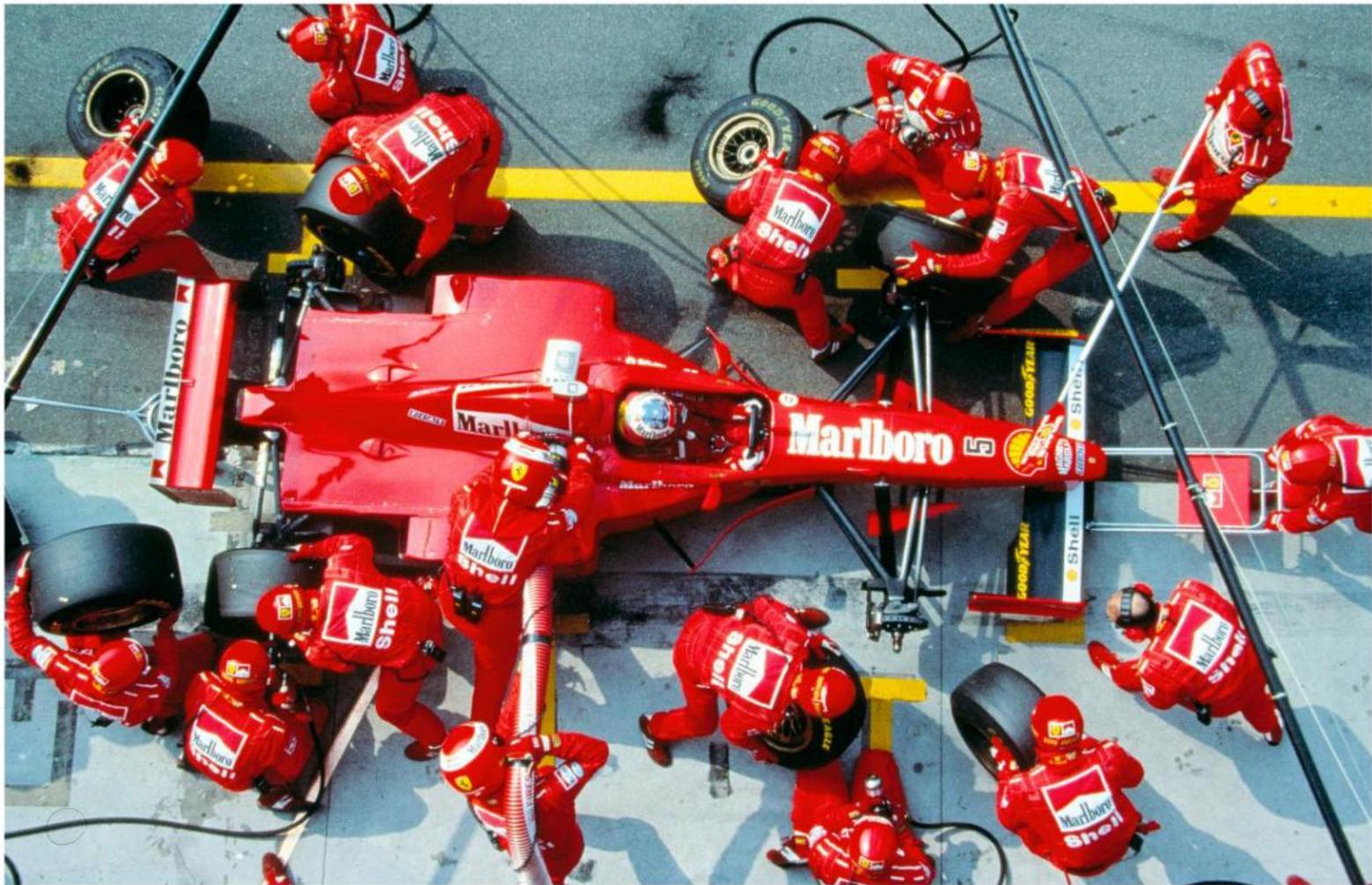
Motore - post. V10 (75°), 2998 cm³

Potenza - oltre 600 CV a 17.000 giri

Peso e dimensioni - 595 kg;
4350-2000-970 mm

Velocità - 330 km/h





F310 B - 1997

Secondo non conta

Schumacher chiude il campionato col secondo posto (poi verrà squalificato, con la sottrazione di tutti i punti), giocandosi le chance del Mondiale all'ultima gara, sul circuito di Jerez per il Gran Premio d'Europa, quando ha un incidente con Villeneuve che risulta campione. La Ferrari è anch'essa seconda nel Mondiale Costruttori.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V10 (75°), 2998 cm³

Potenza - 650 CV a 17.000 giri

Peso e dimensioni - 600 kg;

4360-2000-970 mm

Velocità - 330 km/h

**F300 - 1998****Ancora lotta fino all'ultimo**

Pure nel 1998 Schumacher sfiora il Titolo con la Ferrari. Vince sei gare contro le cinque dell'anno precedente, ma perde il Campionato all'ultima corsa in Giappone. Ottimo anche il rendimento di Irvine. La vettura è progettata da Rory Byrne.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V10 (75°), 2998 cm³

Potenza - 700 CV a 17.000 giri

Peso e dimensioni - 600 kg;

4340-1800-960 mm

Velocità - 330 km/h



■ “Cannibale” ha vinto cinque gare fino a quel momento. Mancano venti giri alla fine e Michael è in testa, tallonato dal canadese. Che tenta il sorpasso. Schumacher lo chiude, ma esce di pista. Villeneuve riesce a riprendere la gara e a concludere terzo, laureandosi campione del mondo. Michael secondo nella graduatoria finale Piloti (poi i punti gli saranno annullati perché ha causato l'incidente), Ferrari seconda in quella Costruttori. Il che non vale praticamente una cicca...

La vettura F310 B è l'ultimo progetto di John Barnard per Ferrari. Sono in arrivo al suo posto i due artefici delle due vittorie nei campionati mondiali di Schumacher in Benetton: Ross Brawn e Rory Byrne. Con la F300 del 1998

Michael continua a crescere: 6 vittorie, 3 pole e 6 giri veloci. Anche in questo caso il tedesco arriva all'ultima gara della stagione, questa volta a Suzuka in Giappone, con chance di vittoria. Parte in pole position... dal fondo dello schieramento. Durante il giro di ricognizione il suo V10 si è spento. Risale forsennatamente fino al terzo posto, ma poi buca una gomma. Il Campione è Hakkinen sulla McLaren-Mercedes. Michael? Ovviamente secondo. Come la Ferrari nella graduatoria Costruttori. La legge degli eterni secondi?

UNA CHANCE PER IRVINE

Nel 1999 la Ferrari conquista il campionato del mondo di Formula 1: il titolo Costrutto-

ri mancava a Maranello da ben sedici anni. Però manca quello Piloti. Questa volta a sfiorare la prestigiosa coppa non è Schumacher. Il pilota tedesco infatti è fuori gioco dopo che a Silverstone esce di pista fratturandosi malamente la gamba destra. Deve quindi rinunciare a sei gare; al suo posto viene “reclutato” Mika Salo. È Irvine, dunque, ad avere la possibilità di vincere il titolo. All'appuntamento con la ormai maledetta Suzuka, Eddie si presenta al vertice della classifica (con quattro vittorie). Arriva terzo, Hakkinen primo e quindi è nuovamente campione. Irvine ovviamente secondo. Ma almeno l'onore del Cavallino è salvo col titolo Costruttori, l'unico del decennio. **R**



F399 - 1999

Finalmente sul tetto del mondo

La Ferrari agguanta il titolo Costruttori. A sfiorare la vittoria in campionato è Eddie Irvine; Schumacher infatti, uscito di pista a Silverstone e fratturatosi malamente la gamba destra, rimane a lungo lontano dai campi di gara.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V10 (80°), 2998 cm³

Potenza - 750 CV a 18.000 giri

Peso e dimensioni - 600 kg;

4390-2000-970 mm

Velocità - 330 km/h





ANNI 2000

IL MEGLIO DEL CAVALLINO LE CORSE

La soddisfazione di "Schumi"

Nel 2006 Schumacher si aggiudica ben sette gran premi, tra cui quello in Usa (nella foto). Dopo la vittoria a Monza il pilota tedesco, al quale sfugge per un soffio l'ottavo Mondiale (vinto da Alonso), annuncia il suo ritiro dalla Formula 1. Finisce il capitolo più entusiasmante della storia sportiva di Maranello.





IL DOMINIO DELLE ROSSE

Cinquantasette gare vinte in un quinquennio, cinque titoli Piloti e altrettanti Costruttori. Il nuovo millennio porta in dote alla Ferrari il più bel periodo di sempre. Cui segue la vittoria di Raikkonen nel 2007 e due Mondiali Costruttori nel 2007-2008. Poi ritorna l'eclissi



ultimo era stato il sudafricano Jody Scheckter nel 1979. Il suo compagno di squadra era un certo Gilles Villeneuve, che si dilettava a guidare la

Formula 1 su tre ruote e a duellare con René Arnoux (su Renault) in un una ridda di estenuanti sorpassi e controsorpassi al G.P. di Francia. Enzo Ferrari imperversava come sempre a Maranello. E in Italia l'auto più venduta era la Fiat 127. Il presidente della Repubblica da poco eletto era un ex partigiano con la pipa sempre in bocca. Insomma... come a dire... un'era geologica fa! A tanto risaliva l'ultima volta che un pilota Ferrari cinse l'alloro. Ventuno anni dopo

tocca a Michael Schumacher, che il titolo al volante della Rossa l'ha già sfiorato un paio di volte.

SI FESTEGGIA A SUZUKA

Il 2000 è l'anno in cui la Ferrari corre i gran premi con il modello F1-2000 progettato da Rory Byrne. Un'auto talmente leggera da dover essere zavorrata per rientrare nel limite minimo di peso imposto dal regolamento (600 kg). Il che è un toccasana perché si possono distribuire i pesi in aggiunta dove meglio servono. Il motore è il solito V10, però l'angolo tra le bancate passa a 90°. Sviluppa oltre 800 CV e sfiora i 18.000 giri. Se poi dietro al volante ci metti il "Cannibale", che domina nove gare su diciassette, è piuttosto ovvio che il titolo

Piloti possa tornare in Emilia. E non all'ultima gara, fissata a Sepang in Malesia, bensì alla penultima: proprio a Suzuka infatti, dove per due anni consecutivi il titolo era evaporato all'ultimo istante, Schumi torna campione, per la terza volta in carriera e per la prima al volante di una Ferrari. Ma siccome l'appetito vien mangiando, uno soprannominato "Cannibale" come lui non può che apparecchiarsi per una grande abbuffata.

Anche il nuovo compagno di squadra, il brasiliano Barrichello, ha il suo momento di gloria, aggiudicandosi una gara. I complessivi 170 punti consentono alla Ferrari di vincere anche il Mondiale Costruttori. Nel 2001 il bis. L'auto si chiama F2001, detta "Il formichiere" per via della forma del muso.



F1-2000 - 2000

Tra i pochi ritiri

Michael Schumacher nella cavalcata trionfale del 2000 si arresta poche volte: una di queste è sulle strade del Principato. Nella stagione vince per ben otto volte, tra cui sulla pista di Monza (nella pagina accanto la squadra schierata a festeggiare i titoli Mondiali).

CARATTERISTICHE

Motore - post. V10 (90°), 2997 cm³

Potenza - 780 CV a 17.600 giri

Peso e dimensioni - 600 kg;

4450-1800-960 mm

Velocità - 340 km/h



F2001 - 2001

Scenario solito

Durante la stagione 2001 questa scena si ripete molte volte: Michael Schumacher precede il compagno di squadra Rubens Barrichello. Tutti gli altri sono alle spalle del duo ferrarista. Al termine della stagione le vittorie Ferrari sono ben nove.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V10 (90°), 2997 cm³

Potenza - 840 CV a 17.600 giri

Peso e dimensioni - 600 kg;

4450-1800-960 mm

Velocità - 340 km/h

F2002 - 1982**Quindici vittorie**

La F2002 si rivela una monoposto eccezionale: partecipa, tra il 2002 e il 2003, a diciannove gran premi, vincendone quindici. Nel suo palmarès anche undici pole position e quindici giri più veloci. A destra, Schumacher al G.P. di Francia.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V10 (90°), 2997 cm³

Potenza - 850 CV a 18.000 giri

Peso e dimensioni - 600 kg;

4450-1800-960 mm

Velocità - 340 km/h



☛ Vince sempre dieci gare, ma le pole position passano da 10 a 13. Squadra che domina non si cambia, dice il vecchio adagio: quindi al volante sono sempre loro due: Michael e Rubens. Solo che stavolta il “Cannibale” non molla nemmeno le briciole al suo fido scudiero. Gli concede, con estrema magnanimità, di salire con lui sul podio un paio di volte (sul gradino inferiore, ovviamente...). Schumacher è già campione dopo tredici gare: le ultime quattro sono una sorta di passerella per il campionissimo: due vittorie, un secondo e un quarto posto. Giu-

sto... “per vedere di nascosto l’effetto che fa” (quando non si vince).

QUASI UN “MONOMARCA”

La stagione 2002 è un campionato riservato al Cavallino. Nelle bancarelle attorno agli autodromi si vendono solo tre tipi di bandiere: quella rossa della Ferrari, quella tedesca di Schumacher e, naturalmente, quella dell’Italia. Quindici vittorie sulle diciassette previste. Nove doppiette. Undici pole. Quindici giri veloci. Schumacher “corre con l’handicap” le prime due gare (cioè con la macchi-

na dell’anno prima). Giusto per mettere un po’ di sapore in più al campionato. Però ne vince una e arriva terzo nell’altra. Poi, quando sale sulla F2002, non ce n’è più per nessuno. Salvo per Barrichello, cui il “Cannibale” concede quattro vittorie.

La F2002 è decisamente diversa rispetto alle precedenti monoposto di Maranello. I tecnici della GeS sperimentano nuove soluzioni aerodinamiche, modificano telaio e sospensioni, rivedono il motore V10, che arriva a sviluppare 835 CV a 17800 giri. Insomma si divertono un po’... ☛

**F2003 GA - 2003****Dedicata a Gianni Agnelli**

Questa monoposto debutta in Spagna alla quinta prova del Mondiale. Vince sette corse: cinque con Schumacher, che si laurea campione del mondo ancora una volta e due con Barrichello. Nella foto sopra, al G.P. di Francia, qui a destra in Giappone.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V10 (90°), 2997 cm³

Potenza - 850 CV a 18.000 giri

Peso e dimensioni - 600 kg;

4450-1800-960 mm

Velocità - 340 km/h





F2004 - 2004

La più vincente di sempre

Questa monoposto è in assoluto la Ferrari di Formula 1 migliore di sempre: partecipa in due stagioni a venti gare, vincendone quindici. Realizza anche dodici pole position e quindici giri più veloci. A destra, Schumacher al G.P. della Cina.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V10 (90°), 2997 cm³

Potenza - 820 CV a 18.000 giri

Peso e dimensioni - 600 kg;

4550-1800-960 mm

Velocità - 340 km/h



248F1 - 2006

Nove vittorie non bastano

Nonostante il ritorno alla competitività, le nove vittorie stagionali non bastano a conquistare i titoli Mondiali. Al termine della stagione Michael Schumacher si ritira dalle corse. Lo dichiara al termine della corsa di Monza, che vince.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V8 (90°), 2398 cm³

Potenza - 730 CV a 18.000 giri

Peso e dimensioni - 600 kg;

4550-1800-960 mm

Velocità - 340 km/h

F2005 - 2005

Stavolta rimane indietro

Il cambio dei regolamenti non permette quest'anno di primeggiare. Solamente una vittoria nella stagione per quella che è l'ultima evoluzione delle monoposto Ferrari con motore V10 di 3 litri di cilindrata. Qui sopra, a San Marino e a Montecarlo.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V10 (90°), 2997 cm³

Potenza - 830 CV a 18.000 giri

Peso e dimensioni - 605 kg;

4670-1800-960 mm

Velocità - 340 km/h



F2007 - 2007**Cambia la coppia**

Un'altra cavalcata trionfale della Ferrari, quest'anno affidata a Felipe Massa e Kimi Raikkonen. Il finlandese vince il Titolo Piloti e la Casa di Maranello torna a conquistare il Mondiale Costruttori.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V8 (90°), 2398 cm³

Potenza - 750 CV a 19.000 giri

Peso e dimensioni - 600 kg;
4550-1800-960 mm

Velocità - 340 km/h

**F2008 - 2008****Otto vittorie e un titolo**

Con otto gran premi conquistati, Massa e Raikkonen vincono il titolo Mondiale Costruttori, ma non quello dei piloti. Questo è, per il momento, l'ultimo trofeo nella bacheca di Maranello. Nella foto, Raikkonen in Germania a Hockenheim.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V8 (90°), 2398 cm³

Potenza - 750 CV a 19.000 giri

Peso e dimensioni - 600 kg;
4030-1740-1190 mm

Velocità - 340 km/h

■ Nel 2003 la novità consiste nelle numerose modifiche regolamentari, tra cui un nuovo sistema di punteggio che premia i primi otto classificati. La competizione tra due fornitori di gomme, Michelin e Bridgestone, permette di rendere più accesa la lotta per la vittoria. Nei sedici G.P. previsti nella stagione, si registrano otto vincitori differenti. Al termine della stagione, la Ferrari vince sette gare, e Schumacher supera i cinque titoli che deteneva in condominio con Juan Manuel Fangio e raggiunge il sesto alloro. Proprio nella gara finale: la "fatal Suzuka" (dove vince Barrichello). La mono-

posto per il 2003 (a partire dalla quinta gara) si chiama F2003 GA, dove le due lettere finali sono una dedica alle iniziali di Gianni Agnelli, scomparso a inizio anno.

GRAVITÀ PERMANENTE

La ricerca aerodinamica raggiunge ulteriori vette. L'obiettivo di Byrne e Brawn è abbassare ulteriormente il centro di gravità della monoposto, per renderla pressoché perfetta nella stabilità. Sulla stagione 2003 non c'è altro da segnalare. Meglio passare a quella successiva. Il cui risultato non è molto diverso da quello della precedente. Se non che la



F60 - 2009

Per i sessant'anni in Formula 1

La denominazione di questa monoposto, F60, ricorda i sessant'anni di partecipazione al campionato di Formula 1. Sono quattro i piloti che corrono con questa vettura: Massa, Raikkonen, Badoer e Fisichella. Solamente una vittoria in tutto il campionato.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V8 (90°), 2398 cm³

Potenza - 700+81 CV a 18.000 giri

Peso e dimensioni - 600 kg;
4030-1740-1190 mm

Velocità - 340 km/h



F2004, questo il nome della monoposto, si dimostra la Ferrari di Formula 1 più vincente della storia. Vince 15 gare su 18 (13 con Schumacher). Otto sono le doppiette. Dodici le pole position. Sorgono spontanee tre domande: ma chi ha vinto il Mondiale? Schumacher. E chi è arrivato secondo? Barrichello. E il titolo Costruttori? Alla Ferrari. Dal punto di vista tecnico, a Maranello hanno lavorato sulla longevità del motore: il nuovo regolamento prevede infatti che il propulsore debba essere lo stesso per tutto il weekend di gara: prove, qualifiche e corsa. Quindi un motore deve durare, anziché i precedenti 350

km, almeno 800. Nonostante ciò, la potenza cresce a 930 CV. Che la F2004 sia affidabile è garantito dal fatto che nella stagione collezione soltanto due ritiri.

Gli esiti sono già definiti e archiviati in agosto: con la doppietta in Ungheria, il Cavallino Rampante conquista il titolo Costruttori. Nella gara seguente, in Belgio, Schumacher conquista il settimo Mondiale della sua carriera. Un primato finora imbattuto.

Il 2005, invece, è un'annata da dimenticare. Una sola vittoria, a Indianapolis, dove peraltro corrono soltanto sei vetture perché i team dotati di pneumatici Michelin, giu- 

F10 - 2010

Arriva Fernando Alonso

Il pilota spagnolo entra alla corte di Maranello e si rivela subito competitivo. La squadra conquista cinque vittorie, due pole position e cinque giri più veloci. Al termine della stagione, la F10 sarà terza nel Mondiale Costruttori.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V8 (90°), 2398 cm³

Potenza - 700+81 CV a 18.000 giri

Peso e dimensioni - 600 kg;
4030-1740-1190 mm

Velocità - 340 km/h

150° ITALIA - 2011**Sempre Massa e Alonso**

Rispetto alla stagione precedente, la monoposto Rossa si rivela assai meno competitiva. Riesce a prevalere solamente in una corsa, il Gran Premio d'Inghilterra con il pilota spagnolo. Su questa vettura, come da regolamento, torna l'adozione del Kers.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V8 (90°), 2398 cm³

Potenza - oltre 700 CV a 18.000 giri

Peso e dimensioni - 640 kg;

4130-1780-1180 mm

Velocità - 340 km/h

**F2012 - 2012****Tre vittorie e due pole**

Grazie alla costanza di Fernando Alonso, la Ferrari raggiunge il secondo posto nella graduatoria Costruttori; lo spagnolo ottiene il medesimo risultato nella classifica Piloti. Comunque la Red Bull risulta inavvicinabile.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V8 (90°), 2398 cm³

Potenza - oltre 700 CV a 18.000 giri

Peso e dimensioni - 640 kg;

4130-1780-1180 mm

Velocità - 340 km/h



❗ dicati pericolosi dopo un pauroso incidente in prova di Ralf Schumacher, prendono il via soltanto al giro di ricognizione e poi si ritirano nei box. La F2005 (che nelle prime gare non è disponibile e quindi viene sostituita dalla F2004 M, cioè modificata per rispondere ai nuovi regolamenti) si rivela non all'altezza. È l'ultima Ferrari col V10: dal 2006 le norme tecniche prevedono l'adozione di V8 con cilindrata limitata a 2,4 litri.

NON GIOCO PIÙ, ME NE VADO

Dopo una stagione da dimenticare, il 2006 è un anno buono, ma non buonissimo. Schumacher contende quasi fino alla fine il titolo a Fernando Alonso, già vincitore nel 2005 con la Renault. Lo spagnolo alla fine bisca il successo. La Ferrari, con la 248 F1 (la sigla, nella più pura tradizione Ferrari, significa 2,4 litri, 8 cilindri), vince sette gare con Schumi e tre con il neo assunto Felipe Massa. Dopo aver vinto nel "tempo della velocità" di Monza, il

"Cannibale" annuncia il ritiro dalle corse (tornerà dopo qualche anno con la Mercedes, ma recitando un ruolo da comprimario, prima del drammatico e noto incidente sugli sci).

Al suo posto, si sceglie Kimi Raikkonen, uno dei piloti di punta del Circus: saprà sostituire degnamente il tedesco, perché, al termine dell'avvincente stagione 2007, si laureerà campione del mondo Piloti, consentendo, assieme a Massa, alla Ferrari di vincere il titolo Costruttori. La stagione è combattuta dall'inizio alla fine. E non sono esclusi i "colpi bassi". È il famigerato spionaggio industriale di cui è vittima la Ferrari e colpevole la McLaren. Che viene squalificata dal Mondiale Costruttori. Raikkonen vince sei gare, Massa tre. Nove le pole position, dodici i giri più veloci. All'ultimo atto in Brasile, Raikkonen riesce a far suo il titolo, battendo Hamilton e Alonso. Da segnalare che la monoposto, chiamata F2007, al G.P. della Cina raggiunge il duecentesi-

mo successo in Formula 1 della Ferrari.

ULTIMA VITTORIA (FINORA)

Il 2008 è un'annata in cui le "autorità" che governano la Formula 1 iniziano un lungo processo di modifiche al regolamento tecnico nel tentativo di abbattere i costi e di avvicinare, per quanto sia possibile, la tecnologia a quella poi replicabile nelle vetture di serie. La Ferrari, con la F2008, vince otto gare, ma il pilota migliore non è più Raikkonen, evidentemente sazio del titolo dell'anno prima, ma Massa, che vince sei gran premi, mentre il finlandese soltanto due. Massa è campione del mondo per... 40 secondi. Giusto il tempo, all'ultima gara, di veder sfilare la McLaren di Lewis Hamilton al quinto posto, risultato che gli consente di conquistare i 4 punti necessari per scippare il titolo a Felipe, la cui vittoria in Brasile, il circuito di casa, non è sufficiente. La Ferrari, però, conquista il titolo Costruttori. Sarà l'ultimo.

Nel 2009 sulle monoposto si introduce ❗



F138 - 2013

Vince in casa

Due le vittorie di Fernando Alonso in questa stagione: in Cina e sul circuito di casa in Spagna. La F138, la cui sigla significa 2013 con motore 8 cilindri, non si rivela una vettura in grado di battere né la Red Bull né la Mercedes, che la sopravanzano in classifica.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V8 (90°), 2398 cm³

Potenza - oltre 700 CV a 18.000 giri

Peso e dimensioni - 645 kg;

4150-1790-1160 mm

Velocità - 340 km/h



F14T - 2014

Ora è "millesei"

I nuovi regolamenti prevedono l'adozione di un motore V6 a 90° con cilindrata di 1,6 litri. In questa stagione la Ferrari non raggiunge alcuna vittoria. Nella foto qui sotto, la F14T al Gran Premio del Belgio a Spa-Francorchamps.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V6 (90°), 1600 cm³
Potenza - 670+160 CV a 17.000 giri
Peso e dimensioni - 690 kg; 4280-1900-1100 mm
Velocità - 330 km/h

SF16H - 2016

Confermati Vettel e Raikkonen

Una stagione da dimenticare per la Ferrari. Nessuna vittoria conquistata dai piloti di Maranello, pur estremamente veloci: infatti stabiliscono il primato sul giro in quattro occasioni. Lo strapotere della Mercedes è insormontabile.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V6 (90°), 1600 cm³
Potenza - 800+160 CV a 17.000 giri
Peso e dimensioni - 700 kg; 4250-1910-1120 mm
Velocità - 330 km/h



SF15-T - 2015

Ecco un altro tedesco

Sebastian Vettel, considerato l'erede di Michael Schumacher alla Ferrari, mostra subito di che pasta è fatto: la Rossa torna a vincere tre prove iridate.

CARATTERISTICHE

Motore - post. V6 (90°), 1600 cm³
Potenza - 770+160 CV a 17.000 giri
Peso e dimensioni - 700 kg; 4290-1900-1100 mm
Velocità - 330 km/h





➤ il Kers (Kinetic Energy Recovery System, ossia il recupero dell'energia cinetica in frenata) e l'aspetto aerodinamico delle vetture è stravolto dai nuovi regolamenti, finalizzati a riportare lo spettacolo nei gran premi. La Ferrari corre con la F60, il cui nome ricorda che ormai la Casa di Maranello è alla sua sessantesima annata di corse in Formula 1.

I risultati non sono buoni: una sola vittoria con Raikkonen (in Belgio), mentre Massa esce di scena per un brutto incidente durante le prove di qualifica in Ungheria, e viene sostituito da Badoer e poi da Fisichella. Il Mondiale è vinto da una squadra al debutto: la Brawn dell'ex tecnico della Ferrari.

Il 2010 fa sperare nel ritorno alla vittoria. Allo scopo è stato preso Alonso al posto di Raikkonen. Lo spagnolo vince cinque gare, ma

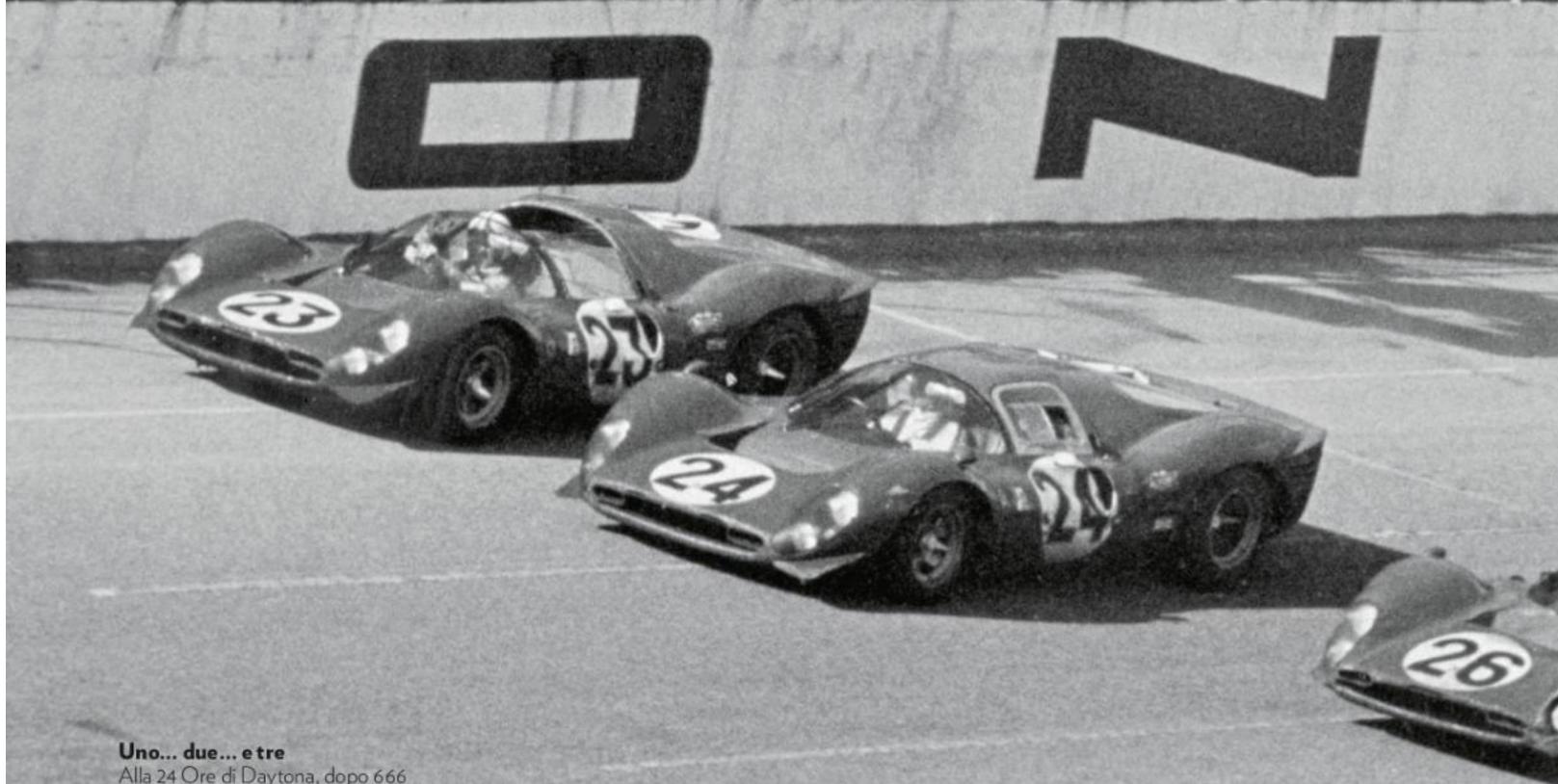
perde il Mondiale all'ultima corsa. Il 2011 è ben peggiore: confermata la coppia Alonso-Massa. Lo spagnolo è molto regolare in gara: sale nove volte sul podio, ma vince solamente un G.P. (in Inghilterra) con la sua 150° Italia (il nome ricorda i 150 anni dalla nascita della nostra nazione). Nulla può contro lo strapotere della Red Bull di Vettel. Il regolamento tecnico introduce il DRS (Drag Reduction System), l'ala posteriore apribile che favorisce i sorpassi quando un pilota insegue un avversario a meno di un secondo.

SEMPRE ALL'INSEGUIMENTO

Nel 2012 Alonso mostra tutta la sua bravura andando vicinissimo alla conquista del titolo con la F2012, grazie ad alcune gare veramente spettacolari, che riaccendono l'en-

tusiasmo e la passione per la Formula 1, diventata una sorta di monologo della Red Bull.

Le illusioni di vittoria seguono anche nel 2013: Alonso vince due gare nella prima fase, poi Vettel si sveglia e riprende il largo in classifica. La partenza di Massa al termine della stagione e il ritorno di Raikkonen nel 2014 non portano risultati migliori, anzi. Per la prima volta da vent'anni, la Ferrari non vince nemmeno un gran premio con la F14 T. Il motore è adatto al nuovo regolamento: un V6 Turbo di 1,6 litri di cilindrata. Nel 2015 arriva Sebastian Vettel ad affiancare Raikkonen. Nulla possono contro lo strapotere delle McLaren di Hamilton. Solo la soddisfazione di vincere tre gare con la SF15-T. La successiva SF16-H dello scorso anno, invece, rimane a bocca asciutta per tutta la stagione. **R**



Uno... due... e tre

Alla 24 Ore di Daytona, dopo 666 giri e oltre 4000 km percorsi, tre Ferrari passano sotto la bandiera a scacchi in formazione con la 330 P4 n. 23 dei vincitori Bandini-Amon, la 330 P4 n. 24 di Parkes-Scarfiotti e la 412 P n. 26 dei terzi classificati Rodriguez-Guichet, iscritti dalla Scuderia Nart.



LE SPORT

IL MEGLIO

DEL CAVALLINO

LE CORSE

A

U

S



C'era un tempo in cui l'interesse del pubblico verso le competizioni riservate alle vetture Sport surclassava la passione per la Formula 1. Con una Sport, la 125 S, Ferrari vince la sua prima corsa 70 anni fa. Con le Sport "conquista" la Mille Miglia, dominando otto delle dieci edizioni a cui prende parte. Sempre con le Sport batte il gigante Ford, umiliandolo con un arrivo in parata alla 24 Ore di Daytona del 1967. Con questa tipologia di vetture di Maranello si aggiudica nove Mondiali su diciassette partecipazioni



INSUCCESSO PROMETTENTE

Così Enzo Ferrari definisce il debutto al Circuito di Piacenza della prima vettura a portare il suo cognome. Un guasto alla pompa della benzina infatti costringe al ritiro la Rossa guidata da Franco Cortese



ARCHIVIO CPAE

Alla fine del 1938 Enzo Ferrari lascia l'Alfa Romeo con una cospicua liquidazione e un accordo capestro, che gli vieta di utilizzare per quattro anni il suo cognome per qualsiasi attività automobilistica. Quando nel 1939 fonda a Modena la sua azienda egli è quindi costretto a battezzarla anonimamente Auto Avio Costruzioni; sotto questo marchio nasce la sua prima creatura, la 815. Siamo nel 1940. Per vedere su una vettura sportiva il nome Ferrari con tanto di Cavallino Rampante occorre attendere la 125 S del 1947, una Sport stradale vestita con una leggera carrozzeria fatta in casa, con l'ausilio del lattoniere modenese Giuseppe Peiretti. Adotta quello che sarà il vessillo motoristico della Ferrari: il V12. Si tratta di

un monoalbero di 1,5 litri da 118 CV, con una potenza specifica di ben 87 CV/litro. Per l'epoca un traguardo eccellente per un aspirato. Il team Ferrari è sparuto: ci sono l'ingegner Giuseppe Busso (proveniente dall'Alfa Romeo), il tecnico "tuttofare" Luigi Bazzi (sarà noto in seguito come "il cavaliere", dall'onorificenza che gli verrà concessa per una vita spesa accanto a Ferrari) e una decina di meccanici, molti dei quali giovanissimi, che vivranno in seguito tutta l'incredibile epopea della Ferrari. A loro si aggiunge il primo collaudatore e pilota: Franco Cortese, che porta la 125 S al debutto sul Circuito di Piacenza l'11 maggio del 1947, dove è costretto a ritirarsi per un guasto alla pompa della benzina. Ferrari commenterà: "Un insuccesso promettente". Avrebbe dovuto esserci una seconda 125 S, chiamata Competizione, con carrozzeria a siluro e ruote coperte dai parafanghi mo-

tociclistici. Il disegno è di Giuseppe Busso. È la preferita da Ferrari, al quale non piacciono le forme panciute della prima 125 S (la definisce, con spregio, un "Autobotte").

Purtroppo Nino Farina la danneggia in prova e non può essere schierata a Piacenza. In seguito, la 125 Competizione servirà da base per costruire la prima monoposto Ferrari. Dopo il mezzo fiasco di Piacenza, Cortese vince la prima gara per la Ferrari a Roma, al Circuito delle Terme di Caracalla; a Parma, con la Competizione, vince nientemeno che Tazio Nuvolari, con Cortese secondo assoluto. Tredici in totale le corse a cui partecipa la 125 S, con sei vittorie. Entrambe le vetture sono state poi smantellate per riutilizzare i pezzi. Nel 1987, per i 40 anni della Ferrari, viene costruita una replica dell'"Autobotte", che oggi è esposta nella galleria di Maranello. **R**

↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
Alesaggio 55 mm - Corsa 52,5 mm
Cilindrata 1496 cm³
Rapporto di compressione 9,5:1
Potenza 118 CV a 6800 giri/minuto
3 carburatori doppio corpo
Weber 30 DCF
Accensione a doppio magnete
Lubrificazione a carter umido
Impianto elettrico 12, batteria 50 Ah

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 5 marce
Pneumatici ant. 5.00x15, post 6.00x15.

Corpo vettura Spider 2 posti - Telaio tubolare in acciaio
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, balestra trasversale,
Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali,
Ammortizzatori telescopici - Barre stabilizzatrici
Freni idraulici a tamburo
Sterzo a vite senza fine e settore
Serbatoio carburante 70 litri.

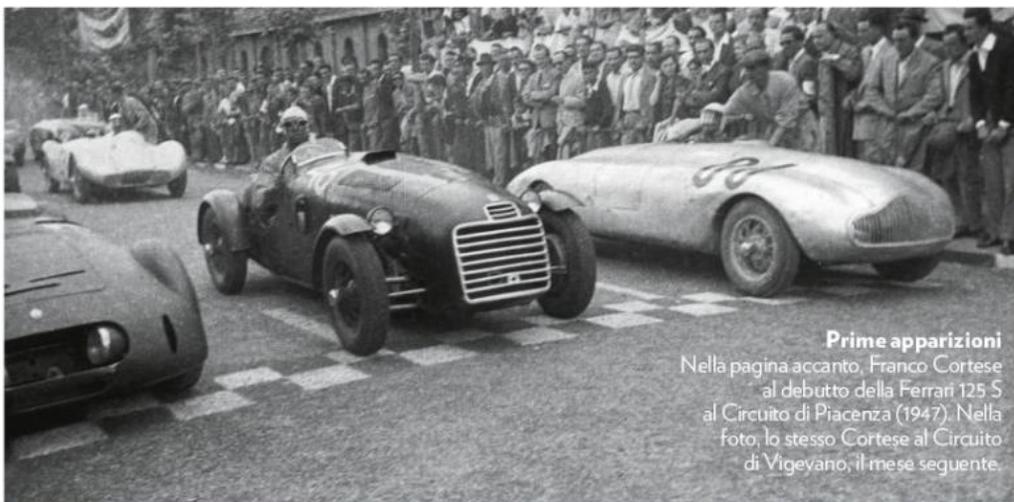
Dimensioni e peso Passo 2420 mm
Carreggiata ant. 1240 mm, post. 1240 mm
Lunghezza 4010 mm - Larghezza 1500 mm
Altezza 1320 mm - Peso a vuoto 650 kg.

Prestazioni Velocità circa 190 km/h.

↓ 159 S 1947



La 125 S viene sostituita dalla 159 S già nello stesso 1947. Differisce principalmente per il motore, portato da Gioachino Colombo a 1,9 litri di cilindrata, con potenza di 125 CV. Vengono costruiti solamente due esemplari, di cui uno poi sarà successivamente utilizzato per realizzare la 166 Spider Corsa 002C, che è oggi la Ferrari più antica esistente. La 159 S debutta ad agosto al Circuito di Pescara con Franco Cortese (arriva secondo dietro alla Stanguellini guidata da Vincenzo Auricchio, dopo essere stato in testa per buona parte della corsa); a ottobre, invece, vince il Gran Premio di Torino (è la prima gara di rilevanza internazionale a cui partecipa la Ferrari). Questa volta al volante c'è Raymond Sommer, che nella foto in alto vediamo impegnato proprio durante la gara vittoriosa nel capoluogo piemontese. La 159 S, nonostante le buone prestazioni, si dimostra in molti casi inferiore alla più competitiva avversaria, la Maserati 1500.



Prime apparizioni

Nella pagina accanto, Franco Cortese al debutto della Ferrari 125 S al Circuito di Piacenza (1947). Nella foto, lo stesso Cortese al Circuito di Vigevano, il mese seguente.



Ricostruzione ufficiale

Sopra e in basso, la 125 S Replica costruita nel 1987 dalla Michelotto Automobili. Per conto della Ferrari ha realizzato le versioni corsa delle F40, 348, F430, 458; ha prodotto anche le 333 SP, in collaborazione con Dallara.





166 S - 166 SPORT - 166 MM 1947

TRIONFI INTERNAZIONALI

È la famiglia di vetture, declinata in diverse versioni da corsa nella categoria Sport, che fa conoscere al mondo il Cavallino Rampante e che permette alla Casa di Maranello di vincere alla Mille Miglia e a Le Mans





Mille Miglia e Dolomiti

Nella pagina accanto, Bonetto-Cassani a un rifornimento durante l'edizione 1949 della Mille Miglia. Giungono secondi sul traguardo. Qui accanto, la Ferrari 166 MM n. di telaio 0008 oggi. È l'esemplare che vince la 24 Ore di Le Mans del 1949 con Luigi Chinetti. In basso, Soave Besana con la 166 Spider Corsa alla Coppa d'Oro delle Dolomiti nel 1948.

Non è facile mettere ordine alla ridda di modelli e versioni della serie 166. La commistione tra le versioni granturismo e quelle da corsa è continua, per cui in pratica quasi ogni esemplare fa storia a sé. La prima distinzione ufficiale tra "stradali" e "corsa" è data dal numero di telaio: gli chassis pari identificano le vetture da competizione. Ma, visto che l'allestimento in quegli anni è realizzato su ordinazione e a piacimento del committente, la linea di confine in realtà non è così rigorosa.

La prima 166 da gara è la 166 S (la lettera indica la destinazione Sport), che deriva di-

rettamente dalla 125 S. Rimane in produzione dal 1948 al 1950. Il progetto tecnico è dell'equipe capitanata dal responsabile Gioachino Colombo. Sostanzialmente la struttura del telaio è la stessa della 125 S. Si lavora soprattutto sul motore, che cambia nelle misure di alesaggio e corsa (60 x 58,8 mm) per dare origine a una cilindrata totale di 1995 cm³. La potenza si aggira attorno ai 130 CV, ma può variare in base alla tipologia di carburatori e all'elaborazione più o meno spinta. La carrozzeria più utilizzata è quella del tipo barchetta, "inventata" dalla Touring. Esistono anche versioni coupé, nonché alcuni esemplari con carrozzeria Spider Corsa dotate di parafanghini smontabili.

Un'altra evoluzione è la 166 MM (barchetta

o berlinetta), che prende il nome, ovviamente, dalla celeberrima Mille Miglia. Una competizione che Ferrari domina a partire dal 1948. Il vincitore della corsa bresciana di quell'anno è il pilota fiorentino Clemente Biondetti (che aveva già vinto nel 1938 e nel 1947 sempre con l'Alfa Romeo 8C 2900), affiancato dal meccanico-colaudatore Giuseppe Navone. La Ferrari vincitrice è una 166 S, con carrozzeria chiusa realizzata da Allemano. Nel 1949 il bis di Biondetti, stavolta in coppia con Ettore Salani. La vettura è sempre una Ferrari 166, ma una MM barchetta di Touring. Bonetto-Cassani, con un'altra 166 MM, completano il successo conquistando il secondo posto. Nel 1950 vince Giannino Marzotto, ma la sua 166 MM è stata dotata del 



➔ motore maggiorato della 195 S (2341 cm³).

Ai 39 esemplari della 166 S si aggiungono i 34 esemplari della 166 MM, più altri 13 della cosiddetta 166 MM versione 1953. In quest'ultima evoluzione la potenza del V12 di 2 litri arriva a 160 CV. La 166 conquista trofei non solo in Italia, ma anche all'estero. Da ricordare il trionfo alla 24 Ore di Le Mans della 166 MM Touring numero di telaio 0008M, che vince alla media di 132,420 km/h. L'equipaggio è formato da Luigi Chinetti e da Lord Seldsdon (Peter Mitchell-Thompson), proprietario della vettura. La presenza Ferrari non è ufficiale, ma affidata ai privati, però con l'appoggio della Casa. La 0008M giunge nelle mani del nobile inglese subito dopo aver dominato la Mille Miglia svoltasi poche settimane prima, affidata alla coppia Biondetti-Salani. Enzo Ferrari, infatti, alimenta le finanze dell'azienda non soltanto con gli ingaggi delle corse, ma con la vendita delle auto da competizione ufficiali. Lo stesso avviene con la seconda 166 MM utilizzata alla Mille Miglia, quella di Piero Taruffi. Comprata da Pierre Louis Dreyfus, partecipa a Le Mans ma non conclude la gara. Una settimana dopo, condotta da Luigi Chinetti, vince la 24 Ore di Spa. A proposito di Chinetti (poco dopo diventerà importatore Ferrari per gli Stati Uniti): la sua cavalcata vittoriosa a Le Mans dura 23 ore e mezzo. Lascia il volante al poco pratico Lord Seldsdon giusto il tempo minimo previsto dal regolamento... **R**



Ieri e oggi

Sopra, la Ferrari 166 MM n. 22 alla 24 Ore di Le Mans del 1949, vinta da Luigi Chinetti che guida ininterrottamente per 23 ore e mezzo. Nelle foto a colori, la stessa vettura oggi, perfettamente restaurata.

↓ CARATTERISTICHE

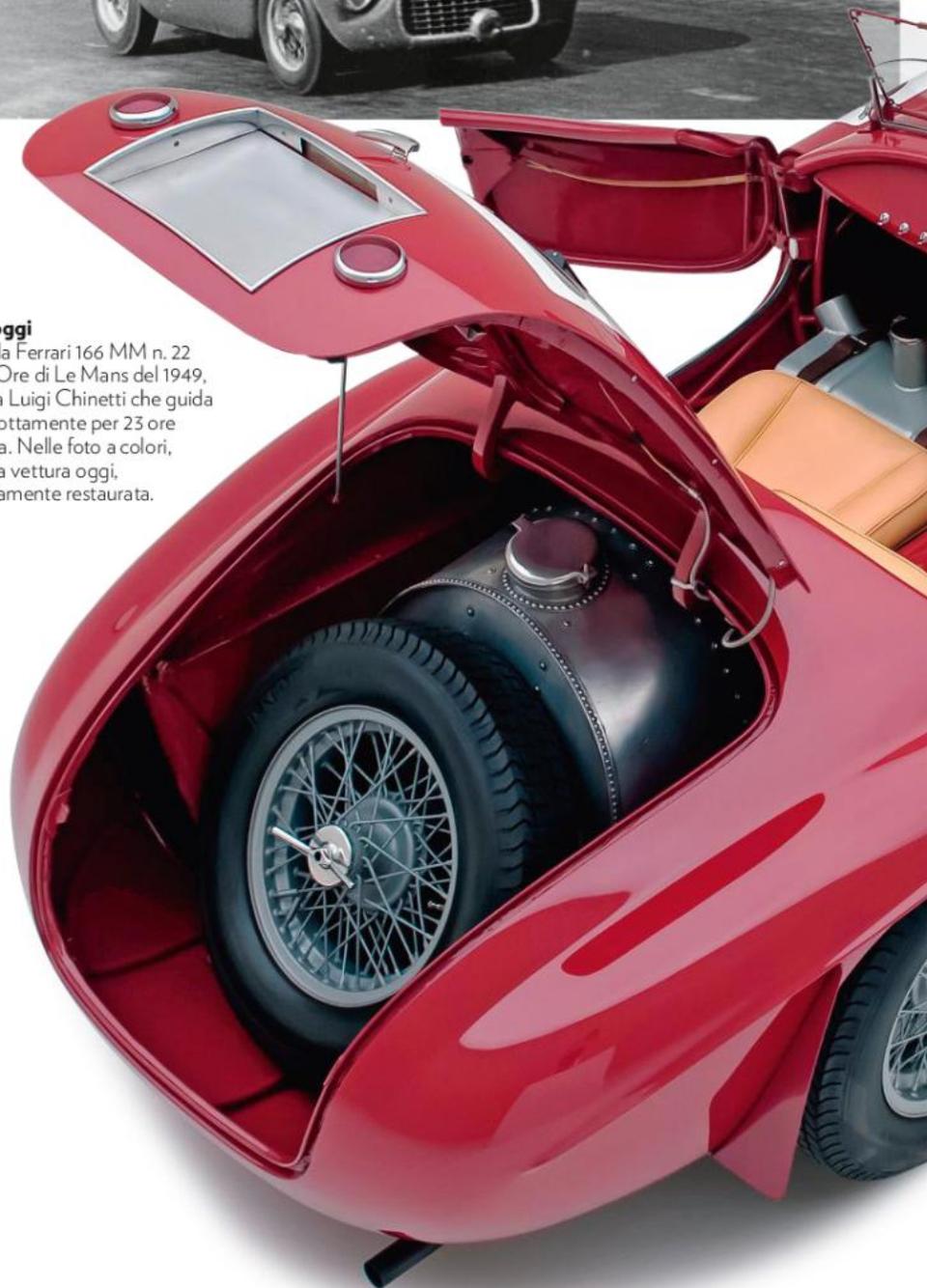
Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
 Alesaggio 60 mm - Corsa 58,8 mm
 Cilindrata 1995 cm³
 Rapporto di compressione 11:1
 Potenza 130 CV a 6500 giri/minuto
 3 carburatori d. c. Weber 32 DCF
 Accensione a doppio magnete
 Lubrificazione a carter umido
 Impianto elettrico 12 V, batteria 50 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Pneumatici 5,50x15.

Corpo vettura Spider o coupé, 2 posti
 Telaio tubolare in acciaio
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, balestra trasversale
 Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali
 Ammortizzatori telescopici - Barre stabilizzatrici
 Freni idraulici a tamburo
 Sterzo a vite senza fine e settore
 Serbatoio carburante 70 litri.

Dimensioni e peso Passo 2420 mm
 Carreggiata ant. 1240 mm, post. 1240 mm
 Lunghezza 3850 mm - Larghezza 1500 mm
 Altezza 1330 mm - Peso a vuoto 630 kg.

Prestazioni Velocità 215 km/h.





Il Cavallino e lo Scorpione
 Carlo Abarth vicino alla 166 MM numero di telaio 0262M, allestita all'inizio del 1953. La carrozzeria è composta da pannelli di alluminio smontabili per agevolare la sostituzione. Viene costruita in esemplare unico.



Un "Uovo" per il conte

In alto, la Ferrari 166 MM n. di telaio 024 ricarozzata dalla veneta Fontana (e dotata di motore 212) su richiesta del conte Giannino Marzotto alla Mille Miglia del 1951. Quando Ferrari vede la vettura, soprannominata "Uovo", sbianca in viso. Sopra, Bonetto-Cassani in velocità alla Mille Miglia del 1949.





UNA CONTINUA SCALATA

Gli albori degli anni Cinquanta sono tutto un fiorire di evoluzioni, in chiave sportiva, del V12 di Maranello, sotto le sapienti mani di Gioachino Colombo e Aurelio Lampredi



evoluzione delle Sport 166 avviene durante l'inverno del 1949-50. Si parte, come da indicazioni di Enzo Ferrari, dall'aumento della potenza del V12. Il motore,

per il Commendatore, è il sole attorno al quale devono ruotare tutti i pianeti dell'auto. La cilindrata cresce quindi a 2,3 litri abbondanti, per una potenza di 170 CV. La denominazione del modello, partendo naturalmente dalla cilindrata unitaria, è 195 S. I primi due esemplari prodotti partecipano (con ritiro) al Giro di Sicilia, che è la gara che apre la stagione per le vetture Sport. Al volante, Alberto Ascari (pilota ufficiale) e il nobile Giannino Marzotto (cliente). Insomma... un colpo al cerchio e uno alla botte. Tanto per fare quadrare il bilancio in maniera ottimale. Però il maggiore dei fratelli Marzotto (all'epoca soprannominati dagli appassionati di corse, con sagacia geniale, i "conti correnti") si rivela maledettamente veloce, a volte assai più che i piloti ufficiali. Alla successiva Mille Miglia la Ferrari schiera tre 195 S: una per Dorino Serafini (ex pilota motociclista), e due per Vittorio e Giannino Marzotto. Quest'ultimo è l'unico al volante di una 195 S con carrozzeria chiusa, una berlinetta di Touring. Scelta assai previdente, perché la gara si svolge sotto la pioggia. Presa la testa della corsa a Ravenna, non l'abbandona più fino al traguardo di Brescia. E scende, tra lo stupore del pubblico, vestito di un impeccabile doppiopetto. Si giustifica dicendo: "Pensavo che la mia gara sarebbe durata poche ore, date le difficili condizioni meteorologiche...!".

Della 195 S vengono costruiti 46 esemplari. Ma a fine stagione è già pronta l'evoluzione: la 212 Export (27 esemplari), che è un altro passo in avanti nella cilindrata (2562 cm³). 

Vittoria in doppiopetto

Sopra, Giannino Marzotto-Marco Crosara, vincitori della Mille Miglia 1950 con la Ferrari 195 S Coupé Touring. Qui accanto, Dorino Serafini-Ettore Salani, che giungono secondi nella stessa gara con un'altra Ferrari 195 S ufficiale, ma con carrozzeria barchetta.





Problemi di trasmissione

A sinistra, alla Mille Miglia del 1950, lo squadrone Ferrari vede anche la partecipazione di Alberto Ascari, cui viene affidata la 275 S. Il pilota milanese, affiancato da Senesio Albertini, si ritira poco dopo Pescara per un guasto alla trasmissione.

Tris a Montecarlo

La 225 S conquista i primi tre posti al G.P. di Montecarlo per vetture Sport. Sotto a sinistra, Eugenio Castellotti con il numero di gara 92 (arriverà secondo, dietro a Vittorio Marzotto); a destra, la 225 S Vignale di Stagnoli (terzo al traguardo).



Si chiama Export perché indica la volontà di guardare ai mercati esteri. Le modifiche sono sempre della coppia Colombo-Lampredi, anche se il primo abbandona la Ferrari a gennaio del 1951 per contrasti con il Commendatore. Le 212 vengono carrozzate, in versione chiusa o aperta, dalle più prestigiose firme dell'epoca. Nel frattempo, però, Ferrari sperimenta anche il motore destinato alla Formula 1: il tipo 275. Due gli esemplari costruiti che partecipano, senza successo, alla Mille Miglia del 1950. La 275 S è importante perché il suo mo-

tore darà origine alle successive evoluzioni del V12 "Lampredi" (340 America e 340 MM, fino alla 375 MM e Plus).

La sostituta della 212 Export è la 225 S (con cilindrata portata a 2,7 litri per 210 CV). È costruita nel 1952 in 21 esemplari. Praticamente tutte le carrozzerie sono realizzate da Touring o Vignale. La vittoria più prestigiosa è al Gran Premio di Montecarlo per vetture Sport: tre 225 S ai primi tre posti. Alla Mille Miglia, invece, viene surclassata dalla sorella maggiore 340 MM. L'ultima evoluzione del-

la serie è la 250 S. Per la prima volta il V12 di Colombo raggiunge la cubatura di 3 litri. Sarà la consacrazione definitiva, che rimarrà in vigore per quasi un decennio.

Della 250 S viene assemblato un unico esemplare nel 1952. Che vince la Mille Miglia con Bracco-Rolfo, contro le agguerrite Mercedes-Benz 300 SL. In onore di questa vittoria, le 250 Sport successive saranno chiamate, ovviamente, 250 MM. Al volante della medesima vettura, Alberto Ascari ottiene il giro più veloce alla 24 Ore di Le Mans. **R**



Bracco sull'Appennino

Giovanni Bracco e Alfonso Rolfo, sull'esemplare unico della Ferrari 250 S, affrontano l'Appennino. È questo il tratto che consente al pilota biellese di costruire il suo capolavoro battendo le velocissime (in rettilineo) e più potenti Mercedes-Benz 300 SL.



L'INCONTRO CON PHIL HILL

Derivata dalla 250 S che ha vinto la Mille Miglia del 1952, è la Sport della Ferrari per la stagione 1953, destinata soprattutto ai clienti. Oltreoceano attira l'attenzione dei piloti americani

Con i soldi delle corse si finanzia la ricerca, la sperimentazione, la costruzione di auto da gara sempre più performanti e, parallelamente, la produzione di serie. Nel primo decennio di attività, la Scuderia Ferrari e la fabbrica delle granturismo da strada sono una cosa sola. Con un travaso continuo di idee, progetti, motori, telai e persino carrozzerie.

Fresco vincitore del primo Mondiale di Formula 1 con Alberto Ascari, per il Comendatore è fondamentale essere il centro di gravitazione universale per i piloti e per i clienti. Se poi c'è qualcuno che ama svolgere tutti e due i ruoli... tanto meglio! Per i gentleman driver, un termine che all'epo-

ca non si usava ancora, perché si chiamavano semplicemente piloti privati, la stagione 1953 riserva una bella sorpresa: la 250 MM. È in tutto e per tutto una 250 S, la Sport che nell'annata precedente, guidata da Giovanni Bracco, ha disintegrato lo squadrone Mercedes-Benz, calato alla Mille Miglia con grande baldanza e l'incrollabile certezza di una vittoria. Anzi, per certi aspetti la nuova vettura è ancora meglio della precedente quanto a motore, sospensioni e cambio.

CI SI FERMA A TRENTUNO

La 250 MM rappresenta un grande salto di qualità tra le Sport di Maranello. L'ideale, insomma, per chi vuole indossare i guanti traforati ed emulare le gesta dei piloti ufficiali. A patto che abbia un congruo conto in banca, naturalmente.

Ferrari ne trova trentuno di ricchi amanti della velocità: a ciascuno affida una delle sue 250 MM, disponibili con carrozzeria chiusa (l'affascinante berlina di Pinin Farina, una delle più belle auto sportive della storia), oppure aperta (l'agile ed essenziale barchetta disegnata da Michelotti e costruita da Vignale, con gli originali fari incassati). Sono esattamente 18 della prima e 13 della seconda. La 250 MM è un'auto vincente sia al di qua sia al di là dell'Atlantico. In America il Cavallino Rampante inizia a farsi conoscere sui circuiti e diventa presto un mito. Tra i primi a condividere con la 250 MM l'alloro del vincitore, un certo Phil Hill, che otto anni dopo sarà campione del mondo di Formula 1 con la Ferrari e che, come molti driver approdati alla corte del "Drake", ha iniziato la carriera scuocendo i soldoni. **R**





↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
 Alesaggio 73 mm - Corsa 58,8 mm
 Cilindrata 2953 cm³
 Rapporto di compressione 9,0:1
 Potenza 240 CV a 7200 giri/minuto
 3 carburatori d. c. Weber 36 IF/4C
 Accensione a doppio spinterogeno
 Lubrificazione a carter umido
 Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Pneumatici 6.00x16.

Corpo vettura Spider o coupé, 2 posti
 Telaio tubolare in acciaio
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti,
 quadrilateri trasversali, balestra trasversale
 Sospensioni posteriori a ponte rigido,
 balestre semiellittiche longitudinali
 Ammortizz. telescopici - Barre stabilizzatrici
 Freni idraulici a tamburo
 Sterzo a vite senza fine e settore
 Serbatoio carburante 150 litri.

Dimensioni e peso Passo 2400 mm
 Carreggiata ant. 1300 mm, post. 1320 mm
 Lunghezza 3870 mm - Larghezza 1510 mm
 Altezza 1280 mm - Peso a vuoto 740 kg.

Prestazioni Velocità 250 km/h.



Talento di famiglia

Nella pagina accanto, Paolo Marzotto, fratello di Giannino e Vittorio, vince la Coppa d'Oro delle Dolomiti del 1953 su Ferrari 250 MM, bissando il successo dell'anno precedente (su Ferrari 225 S). In questa pagina, la 250 MM con carrozzeria Vignale ai giorni nostri.



IL DIAVOLO IN CORPO

La tentazione di realizzare una Sport utilizzando il "motorone" di 4,5 litri delle Formula 1, opportunamente adattato, è irresistibile. Ferrari "cede" e crea un "mostro" da 340 CV

La realizzazione di una grossa Ferrari procede, come sempre, per gradi. I primi passi sono conseguenti alla strabiliante vittoria conseguita alla Carrera Panamericana, una corsa di oltre 3000 km dal confine estremo degli Stati Uniti verso Sud, fino a sfiorare il Guatemala attraversando tutto il Messico. Con l'ausilio logistico del CSI (Centro Sportivo Italiano, un'organizzazione cattolica), Enzo Ferrari invia in America due 212 Inter opportunamente preparate per affrontare la massacrante maratona e le affida agli equipaggi Taruffi-Chinetti e Ascari-Villoresi. In mezzo a un centinaio di macchine americane elaborate allo spasimo (solo una trentina giunge al traguardo), Taruffi e Chinetti arrivano primi in meno di 22 ore. A 20 minuti di distanza tagliano il traguardo Ascari e Villoresi.

Per l'edizione 1952 il Commendatore fa allestire quattro esemplari di 340 Mexico, con il motore "Lampredi" di 4,1 litri e 280 CV. La gara oltre Atlantico non sarà fortunata, ma il dado è tratto: ora Ferrari ha realizzato una "Ferrarissima". Che si evolve in 340 MM, che vince la gara bresciana con Giannino Marzotto e con Villoresi il Giro di Sicilia. Il passo seguente è la 375 MM, che segue pedissequamente lo sviluppo del "Lampredi" in Formula 1, arrivando alla cilindrata limite di 4,5 litri.

MESSICO AMARO

Nella configurazione Sport, i cavalli sono 340. Il V12 ha misure di alesaggio e corsa variati, per rendere (appena) più dolce l'erogazione. Rimane in produzione tra il 1953 e il 1954 ed è realizzata in 26 esemplari. Le carrozzerie adottate sono: berlinetta di Pinin Farina, spider (Pinin Farina o Vignale) e alcune fuoriserie. Dalla 375 MM deriva la 375 America, appena più addomesticata e destinata ai clienti meno "assatanati" che non intendono impiegare la 375 solo in gara.

Dopo l'utilizzo ufficiale, come da tradizione, le 375 MM passano alle scuderie private. La vittoria più importante della 375





Dodici ore di corsa

Due Ferrari 375 MM Pinin Farina alla 12 Ore di Pescara. In primo piano, la numero 6 di Gigi Villorosi-Paolo Marzotto, sullo sfondo la numero 28 di Mike Hawthorn- Umberto Maglioli.



➤ MM è quella alla 1000 Km del Nürburgring (Ascari-Farina). Sfortunata, invece, la partecipazione alla Carrera Panamericana del 1953, dove l'equipaggio di punta, Maglioli-Serena, sponsorizzato dalle Cartiere Ricci, prende il via il 19 novembre all'alba sulla poderosa 375 MM. Le strade, rispetto alle tre edizioni precedenti, sono ora quasi interamente asfaltate: l'ideale per la mostruosa Ferrari, che infatti sui rettilinei viaggia a oltre 270 all'ora. La sfida è con le più agili Lancia D24, meno potenti ma più leggere. Maglioli balza subito in testa, ma alla prima sosta è attardato dalla riparazione di un manicotto. La corsa è pericolosissima, anzi, mortale: Antonio Stagnoli e Giuseppe Scottuzzi, con un'altra Ferrari 375 MM, sono le prime vittime, già durante il tratto iniziale. Maglioli, durante la seconda tappa, è terzo dietro alle due Lancia di Bonetto e Taruffi, impegnati in un duello fratricida. Ora la strada è caratterizzata da rettilinei infiniti, quindi il pilota piemontese può raggiungere le due Sport torinesi che lo avevano distanziato. L'incidente fatale di Felice Bonetto consente al ferrarista di vincere la tappa. Ma la supremazia della Ferrari dura poco: si gripa un cuscinetto e una ruota vola via, facendo uscire di strada rovinosamente l'alfiere biellese della Casa di Maranello.

OLTRE 1000 KG IN VELOCITÀ

La corsa è vinta dalla Lancia, che conquista i primi tre posti. Maglioli si rifarà nel 1954. Al volante dell'evoluzione della 375 MM, che si chiama 375 Plus. Con motore portato fino a 5 litri. Nel frattempo, però, la MM ha conquistato il Mondiale della categoria Sport.

La 375 MM è un "macchinone" da oltre 1000 kg di peso: però gli accorgimenti per contenere la massa sono numerosi, a cominciare dal motore V12 che è costruito in alluminio. Il telaio tubolare, invece, rimane in acciaio. All'epoca non c'è ancora la tecnologia per utilizzare materiali più leggeri nella struttura portante della vettura. Il resto della meccanica segue uno schema che è in linea con la tradizione di Maranello: sospensioni anteriori a ruote indipendenti, con quadrilateri trasversali, balestra unica e barra stabilizzatrice; al retrotreno, il consueto ponte rigido, con doppi puntoni e balestre semiellittiche. Il cambio è a quattro rapporti. La velocità di punta sfiora i 290 orari. **R**



Sfida alla Carrera

A sinistra, la splendida linea della 375 MM carrozzata barchetta da Pinin Farina. Nelle altre immagini, la 375 MM di Umberto Maglioli e Fabrizio Serena di Lapigio in configurazione Carrera Panamericana edizione 1953.



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
Alésaggio 84 mm - Corsa 68 mm
Cilindrata 4522 cm³
Rapporto di compressione 9,0:1
Potenza 340 CV a 7000 giri/minuto
3 carburatori doppio corpo
Weber 40 IF/4C o 42 DCZ
Lubrificazione a carter umido
Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 4 marce
Pneumatici 6.50x16.

Corpo vettura Spider o coupé, 2 posti
Telaio tubolare in acciaio
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, balestra trasversale
Sospensioni posteriori a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali
Ammortizz. telescopici - Barre stabilizzatrici
Freni idraulici a tamburo
Sterzo a vite senza fine e settore
Serbatoio carburante 180 litri.

Dimensioni e peso Passo 2600 mm
Carreggiata ant. 1325 mm, post. 1320 mm
Lunghezza 4070 mm - Larghezza 1510 mm
Altezza 1310 mm - Peso a vuoto 1000 kg.

Prestazioni Velocità 290 km/h.





IL DEBUTTO DI SCAGLIETTI

La Sport a 4 cilindri, con motore derivato dalla Formula 1 che ha vinto il Mondiale con Ascari, è un'auto longeva, che domina la categoria 2 litri fino alla fine del decennio



Ferrari si impone in Formula 1 nel 1952 e poi bisca il successo nel 1953. Nella categoria Sport raggiunge il vertice conquistando le gare più prestigiose. A soli cinque anni dalla nascita dell'azienda di Maranello, il Commendatore è già considerato il numero uno al mondo. Ma il grande Enzo non è tipo da riposare sugli allori: per lui, l'auto più bella, la migliore, la più vincente è sempre la prossima. La smania di prevalere, la fame di vittorie, l'inclinazione verso il progresso sono tarli che lo rodono dentro. Il suo regno è la fabbrica. Sette giorni su sette. 24 ore su 24. Il figlio Dino, malato di distrofia muscolare, da lui amato in maniera viscerale, cresce con la stessa passione per l'automobile. Quando il padre gli regala una vecchia 166, l'eredità la porta da un carrozziere della zona, già piuttosto conosciuto perché ha realizzato diverse scocche per auto da corsa. L'obiettivo di Dino è "rinfrescare" l'ormai obsoleta GT. Sergio Scaglietti realizza una berlinetta leggera e gradevole. Na-

sce così un legame che si cemerà indissolubilmente negli anni.

Il modenese Scaglietti, subito dopo, firma molte delle trentuno 500 Mondial, la cui denominazione indica la cilindrata unitaria del motore 4 cilindri (progettato da Aurelio Lampredi) e celebra i titoli mondiali di F.1 del biennio 1952-53. Tecnicamente, oltre al motore decisamente meno frazionato, presenta la novità del ponte De Dion al retrotreno. La 500 Mondial è un'auto da corsa che spesso e volentieri le suona alle concorrenti di cilindrata ben superiore, grazie alla sua maneggevolezza e all'affidabilità. Vittorio Marzotto, per esempio, arriva secondo assoluto alla Mille Miglia del 1954. Davanti a lui, soltanto Alberto Ascari con la Lancia D24 che di cavalli ne ha il doppio.

L'evoluzione della 500 Mondial è costante e continua: 625 TF (Targa Florio, anche se alla gara siciliana non ha mai partecipato) e 735 S. La cilindrata è rispettivamente di 2,5 e 3 litri. Poi la 750 Monza (tre litri) e infine 860 Monza (3,4 litri). Nella categoria 2 litri, l'eredità della 500 Mondial arriva nel 1956. Si chiama 500 Testa Rossa. Un nome, una leggenda. **R**





↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea
 Alésaggio 90 mm - Corsa 78 mm
 Cilindrata 1984 cm³
 Rapporto di compressione 8,5:1
 Potenza 170 CV a 7000 giri/minuto
 2 carburatori doppio corpo
 Weber 45 DCOA/3
 Accensione a doppio spinterogeno
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 50 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Pneumatici 6.00x16.

Corpo vettura Spider o coupé, 2 posti
 Telaio tubolare in acciaio
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, balestra trasversale
 Sospensioni posteriori a ponte De Dion, doppi puntoni, balestra trasversale
 Ammortizzatori telescopici
 Freni idraulici a tamburo
 Sterzo a vite senza fine e settore
 Serbatoio carburante 150 litri.

Dimensioni e peso Passo 2250 mm
 Carreggiata ant. 1278 mm, post. 1284 mm
 Lunghezza 3750 mm - Larghezza 1500 mm
 Altezza 1180 mm - Peso a vuoto 720 kg.

Prestazioni Velocità 236 km/h.

Carrozziere di casa

Le 500 Mondial sono allestite sia da Pinin Farina sia da Scaglietti; quest'ultimo firma solo carrozzerie aperte (una quindicina). Oltre a rapporti lavorativi, lui ed Enzo instaurano un forte legame di amicizia.

↓ 625 TF 1953

Molto simile nella carrozzeria alla 250 MM, la 625 TF è realizzata in tre esemplari da Vignale: due barchette e una berlinetta (nella foto). È una delle ultime creazioni del carrozziere piemontese su autotelai Ferrari. La 625 TF rappresenta la prima evoluzione del 4 cilindri progettato da Lampredi. La cilindrata cresce da 2 a 2,5 litri e la potenza raggiunge i 220 CV. Nel 1953 l'esemplare allestito barchetta, affidato a Mike Hawthorn, conquista il 4° posto sul circuito di Monza



↓ 735 S 1954



La Ferrari 735 S è una Sport derivata dalla 500 Mondial, con motore 4 cilindri maggiorato a 3 litri e 225 CV. Ne vengono costruiti tre esemplari. Con il numero di gara 14, la 735 S di Hawthorn e Maglioli vince il Trofeo Supercortemaggiore del 1954. Successivamente, il 4 cilindri passa a 3,4 litri (280 CV) sulla 860 Monza.

↓ 750 MONZA 1954

Franco Cornacchia (n. di gara 20), fondatore della scuderia milanese Guastalla e venditore di automobili, oltre che gentleman driver, precede Mike Hawthorn (n. di gara 16). Sono entrambi al volante della Ferrari 750 Monza al G.P. Supercortemaggiore del 1955. La Monza è una 3 litri derivata dalla 500 Mondial.





DI NUOVO IN VETTA

Derivata dalla MM, si laurea nuovamente campione del mondo nella categoria Sport. All'epoca la stagione ha a calendario le più importanti corse di durata su strada e in pista



stituito nel 1953, il campionato del mondo per vetture Sport cambia formula più volte nel corso dei decenni. La prima fase dura fino al 1961 ed è un dominio assoluto della Ferrari. Che vince sette edizioni su nove, perdendo soltanto nel 1955 (Mercedes 300 SLR) e nel 1959 (Aston Martin DBR1). L'edizione 1954 è appannaggio della 375 Plus, affiancata dalla più "piccola" 750 Monza col 4 cilindri di 3 litri.

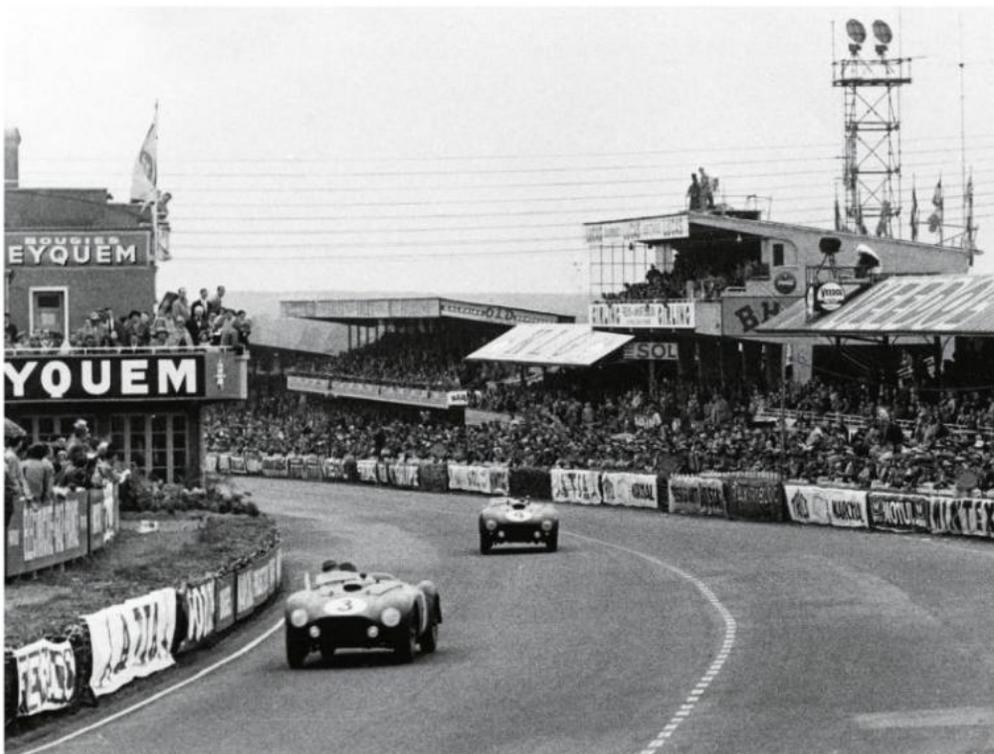
Il campionato si svolge lungo tutti i tracciati e le strade più famose del mondo delle competizioni, dalla Mille Miglia alla 24 Ore di Le Mans, dalla Targa Florio alla 12

Ore di Sebring alla 1000 km del Nürburgring alla Carrera Panamericana. Quest'ultima è la gara più significativa conquistata dalla Ferrari 375 Plus nel 1954 (assieme alla 24 Ore di Le Mans, vinta dall'equipaggio Froilán González-Maurice Trintignant) con alla guida il biellese Umberto Maglioli, che abbiamo visto sfortunato protagonista all'edizione 1953.

PIÙ GESTIBILE COL DE DION

La 375 Plus, come si evince dalla denominazione, è un'edizione maggiorata della 375 MM. La cilindrata del motore passa infatti a 5 litri. A crescere è la corsa dei 12 pistoni, che sale da 68 a 74,5 mm. Rispetto alla MM, la potenza scende di 10 CV: i

330 CV sono ottenuti però a un regime inferiore: 6000 giri anziché 7000. A tutto vantaggio dell'affidabilità, dote fondamentale per affrontare le competizioni endurance. La grande novità però risiede nell'adozione del retrotreno con ponte De Dion, che rende più guidabile la 375 Plus. Il difetto della precedente MM, infatti, consisteva nel fatto che pochissimi piloti di grande talento erano in grado di dominare questo mostro. Ma, soprattutto, era difficilissimo riuscire a ottenere una prestazione costante in una corsa molto lunga (le gare di durata non si concludevano mai sotto le cinque ore, e in molti casi si sviluppavano nell'arco di più giornate), a causa della stanchezza. Che spesso portava a eventi drammatici. **R**



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
 Alésaggio 84 mm - Corsa 74,5 mm
 Cilindrata 4954 cm³
 Rapporto di compressione 9,2:1
 Potenza 330 CV a 6000 giri/minuto
 3 carburatori d. c. Weber 46 DCF/3
 Accensione a doppio spinterogeno
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Pneumatici 6.50x16.

Corpo vettura Spider o coupé, 2 posti - Telaio tubolare
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti,
 quadrilateri trasversali, balestra trasversale,
 ammortizzatori telescopici, barra stabilizzatrice
 Sosp. post. a ponte De Dion, doppi puntoni,
 balestra trasversale, ammortizz. telescopici
 Freni idraulici a tamburo
 Sterzo a vite senza fine e settore
 Serbatoio carburante 190 litri.

Dimensioni e peso Passo 2600 mm
 Carreggiata ant. 1325 mm, post. 1284 mm
 Lunghezza 4070 mm - Larghezza 1510 mm
 Altezza 1310 mm - Peso a vuoto 1000 kg.

Prestazioni Velocità 280 km/h.



L'asso al volante

Nelle immagini a colori, la 375 Plus pronta per un'edizione storica della Mille Miglia. Al volante (nella pagina accanto) c'è Froilán González, il vincitore di Le Mans del 1954, ritratto durante un servizio per Ruoteclassiche. Nella foto in bianco e nero, la 375 Plus di Maglioli-Marzotto durante la stessa edizione.



SFIDA ALLA MASERATI

La Mondial inizia a mostrare la corda: Ferrari corre ai ripari con la nuova vettura, che subito si rivela tra le migliori Sport 2 litri della storia. E il cui nome entra nella leggenda



M

entre nelle Sport di grossa cilindrata il dominio della Ferrari è quasi assoluto, salvo le meteore Lancia e Mercedes, la sfida nella Categoria 2 litri è molto

accesa, in particolare con il "vicino di casa" Maserati. Che nel 1954 e 1955, con la A6 GCS, riesce a prevalere in molti casi nei confronti delle 500 Mondial. Enzo Ferrari si avvale quindi delle menti più brillanti che ha a disposizione per colmare il divario: Vittorio Jano, ereditato dalla Lancia assieme alle D50 di Formula 1, e Aurelio Lampredi, il progettista del 4 cilindri. Aggiunge un terzo asso: l'ingegner Alberto Massimino, proveniente, guarda caso, proprio dalla Maserati. Massimino è una vecchia conoscenza di Enzo Ferrari: avevano lavorato insieme all'Alfa Corse nell'anteguerra e poi era stato uno dei progettisti della 815, nata come Auto Avio Costruzioni.

Massimino, pur come consulente esterno, di fatto prende il posto di Lampredi, che esce burrascosamente dalla Ferrari, per poi accasarsi in Fiat, dove sarà il padre di una fortunata famiglia di motori. L'episodio della fuoriuscita è gustoso e vale la pena di raccontarlo. Lampredi, dopo il successo del 4 cilindri, decide che è il caso di sperimentare addirittura



un bicilindrico, nonostante le perplessità di Ferrari, che però lascia fare. Al momento della prova al banco, il 2 cilindri strappa gli attacchi e decolla come un razzo verso il soffitto. Un disastro! Inutile raccontare le "scintille" che si accendono tra il "Drake" e l'ingegnere...

LA CURA DI MASSIMINO

Il motore della nuova Sport 2 litri su cui mette le mani Massimino è, di base, il 4 cilindri di Lampredi, che viene reso più affidabile e potente, lavorando soprattutto sulla testata bialbero. A sottolineare le novità, le teste verniciate di rosso. Da qui il nome 500 Testa Rossa. Quest'auto è carrozzata da

Scaglietti in 16 esemplari nel 1956, cui segue una ulteriore serie di 19 esemplari, detta 500 TRC, dall'Annesso C del nuovo Regolamento Sportivo Internazionale che entra in vigore nel 1957, che impone alcune modifiche: l'aggiunta delle portiere, un abitacolo più grande e un parabrezza vero. Tutte le TRC vengono vendute ai clienti: non corre mai ufficialmente per la Scuderia. I risultati, però, non mancano: le Testa Rossa contribuiscono a vincere i titoli del Mondiale e conquistano i campionati italiani Vetture Sport del 1956 e 1957 con Franco Cortese e Gino Munaron. Notevoli le vittorie di classe alla 24 Ore di Le Mans del 1957. **R**

↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea
Alesaggio 90 mm - Corsa 78 mm
Cilindrata 1984 cm³
Rapporto di compressione 8,5:1
Potenza 180 CV a 7000 giri/minuto
2 carburatori d. c. Weber 45 DCOA/3
Accensione doppia 2 spinterogeni
Lubrificazione a carter secco
Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 4 marce
Pneumatici ant. 5.50x16, post. 6.00x16.

Corpo vettura Spider 2 posti - Telaio tubolare
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali,
Sosp. post.a ponte rigido, molle elicoidali
Ammortizzatori telescopici
Freni idraulici a tamburo
Sterzo a vite senza fine e settore
Serbatoio carburante 120 litri.

Dimensioni e peso Passo 2250 mm
Carreggiata ant. 1308 mm, post. 1250 mm
Lunghezza 3850 mm - Larghezza 1490 mm
Altezza 1160 mm - Peso a vuoto 680 kg.

Prestazioni Velocità 245 km/h.

↓ 250 TESTA ROSSA 1957



Avuto il sentore che la Commissione Sportiva avrebbe cambiato nuovamente i regolamenti nel 1958, limitando la cilindrata dei Prototipi a tre litri, Ferrari realizza sulla base della 500 TRC la 250 Testa Rossa, ottenuta con il trapianto del motore V12 3 litri, ulteriormente elaborato. Per sottolineare la derivazione dalla 500 TRC, i coperchi delle punterie sono verniciati di rosso (ma non tutte le teste, come invece nelle 500 TR). La 250 TR dà il suo contributo fondamentale per far guadagnare alla Ferrari i titoli dei campionati mondiali Sport del 1957, 1958, 1960 e 1961. Nella foto a sinistra, Olivier Gendebien e Phil Hill vincono la 24 Ore di Le Mans del 1958. A destra, invece, Luigi Musso ai box durante la 12 Ore di Sebring dello stesso anno: in coppia con Gendebien, conclude al 2° posto. La 250 Testa Rossa è un'auto longeva: continuamente aggiornata anno dopo anno, rimane la vettura di punta nella categoria Sport fino al 1961. In totale ne sono realizzate 34 unità. Tra le vittorie più significative, la Targa Florio del 1958 e la 24 Ore di Le Mans del 1958, 1960 e 1961.



Alla Mille Miglia

Nella pagina accanto, Collins-Hawthorn vincitori con la 500 Testa Rossa del Gran Premio Supercortemaggiore del 1956. In basso, Gino Munaron, ottavo assoluto alla Mille Miglia del 1957 e vincitore della Categoria 2 litri. Nelle immagini a colori, una 500 TR perfettamente restaurata.



ESORDIO CON VITTORIA

Viene realizzata per partecipare alla Mille Miglia del 1956, che si aggiudica con Castellotti. Vinto il Mondiale del 1956, viene archiviata. Le succedono altre versioni con importanti novità meccaniche

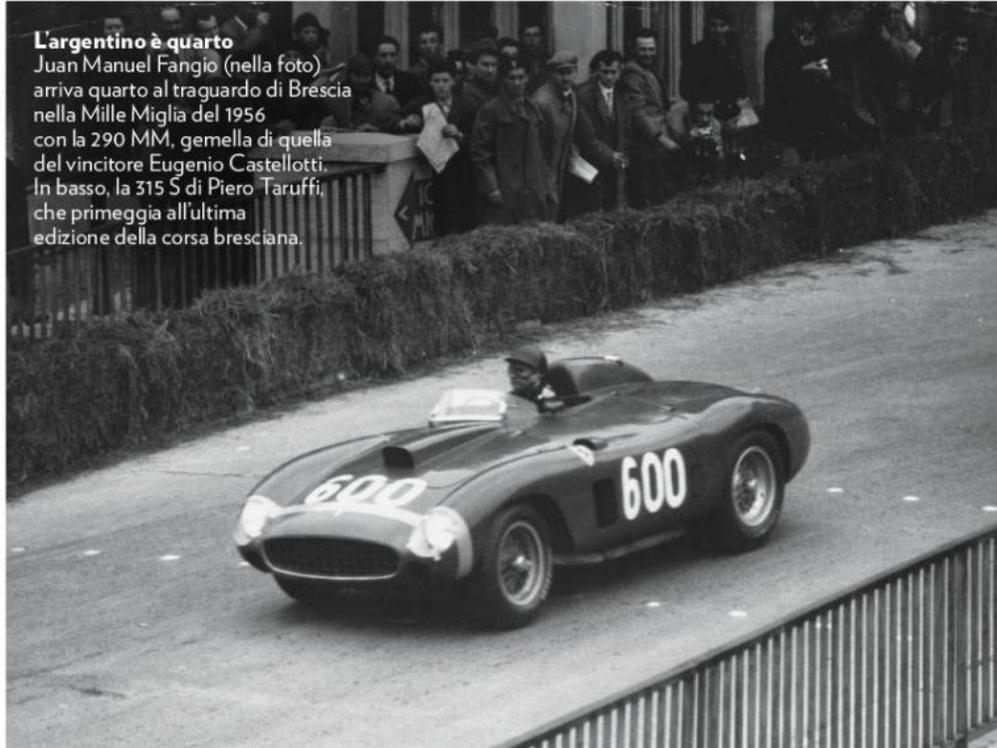
La 290 MM rappresenta l'ultima evoluzione prima della rivoluzione tecnica dell'adozione dei quattro alberi a camme sui motori V12, che debutteranno nel 1957.

Pensata per la Mille Miglia, la vince con Eugenio Castellotti. Completa il successo Juan Manuel Fangio che arriva quarto (e non è un grande specialista di gare di durata: l'anno precedente, quando era in Mercedes, si è fatto rifilare 22 minuti dal vincitore Stirling Moss). Al secondo e al terzo posto della Mille Miglia 1956 ci sono però altre due Ferrari: sono le 860 Monza di Collins e di Musso, con il motore 4 cilindri.

Il propulsore della 290 MM è il V12 a doppia accensione con carter secco. Con 320 CV è potente e affidabile. La carriera della 290 MM dura poco più di una stagione (vince infatti anche la 1000 km di Buenos Aires all'inizio del 1957). Il fervore progettuale e l'ansia di dover primeggiare a tutti i costi danno origine a una valanga di modelli, tutti a produzione limitatissima. La 290 MM è costruita in soli quattro esemplari. Con questa Sport, la Ferrari si aggiudica il campionato del mondo, conquistato all'ultima gara in Svezia con Phil Hill e Maurice Trintignant.

DUE ALBERI PER BANCATA

Ma già si lavora alla stagione seguente. Si parte con la 290 S, che ha un motore con cilindrata analoga a quella del V12 della 290 MM, ma adotta il doppio albero a camme per bancata. È la prima Ferrari Sport ad averlo. Il padre è Vittorio Jano: infatti alcuni dettagli ricordano il V8 della Lancia D50. La 290 S (330 CV) ha vita breve, perché sostituita dalla 315 S; la cilindrata sale a 3,8 litri (360 CV). È l'auto che vince la Mille Miglia del 1957 con Piero Taruffi, che conclude in bellezza la sua carriera di pilota. Purtroppo la Mille Miglia ha un epilogo tragico: con l'incidente di Alfonso de Portago, al volante della terza evoluzione del progetto Sport 1957, la 335 S (4 litri, 390 CV), che si uccide a Guidizzolo, in provincia di Mantova, travolgendo 11 spettatori (muore anche il copilota, il fotografo e giornalista Louis Klementasky), si chiude infatti l'epopea della Freccia Rossa. **R**



L'argentino è quarto
Juan Manuel Fangio (nella foto) arriva quarto al traguardo di Brescia nella Mille Miglia del 1956 con la 290 MM, gemella di quella del vincitore Eugenio Castellotti. In basso, la 315 S di Piero Taruffi, che primeggia all'ultima edizione della corsa bresciana.





↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
 Alesaggio 73 mm - Corsa 69,5 mm
 Cilindrata 3490 cm³
 Rapporto di compressione 9:1
 Potenza 320 CV a 7200 giri/minuto
 3 carburatori d. c. Weber 36 IR4/CI
 Accensione doppia a 4 spinterogeni
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 4 marce
 Pneumatici ant. 6.00x16, post. 7.00x16.

Corpo vettura Spider 2 posti - Telaio tubolare
 Sosp. ant. a ruote indipendenti,
 quadrilateri trasversali, molle elicoidali,
 barra stabilizzatrice
 Sosp. post. a ponte De Dion, doppi puntoni,
 balestra trasversale
 Ammortizzatori telescopici
 Freni idraulici a tamburo
 Sterzo a vite senza fine e settore
 Serbatoio carburante 190 litri.

Dimensioni e peso Passo 2350 mm
 Carreggiata ant. 1296 mm, post. 1310 mm
 Lunghezza 4010 mm - Larghezza 1500 mm
 Altezza 1280 mm - Peso a vuoto 880 kg.

Prestazioni Velocità 280 km/h.



Uccise dai regolamenti

La massima evoluzione della serie: la 335 S (4 litri da 390 CV). Quando, nel 1958, in Europa cambiano i regolamenti delle vetture Sport, e la cilindrata è limitata a 3 litri, le 290-315-335 S sono vendute in America, dove continuano a mietere vittorie. In alto, la 290 S in un'immagine ufficiale. Il suo V12 di 3,5 litri eroga 330 CV.



SI CAMBIA SCHEMA

Maranello presenta una nuova generazione di vetture Sport con motore davanti V6 "Dino". Tre anni dopo, verrà spostato alle spalle del pilota. Nell'evoluzione, anche alcuni V8

Simile alla 250 Testa Rossa, sia sotto pelle sia nella carrozzeria, la 196 S si distingue perché, se si guarda attraverso la presa d'aria trasparente sopra ai carburatori, si notano sei trombette di aspirazione, anziché 12. Perché celato sotto al cofano c'è un motore V6. È un 2 litri da 195 CV che permette alla 196 S di comportarsi onorevolmente in gara, vincendo quasi sempre la sua classe. La carrozzeria è opera di Fantuzzi. Accanto alla 196 S, corre la sorella maggiore: la 296 S. Stesso motore V6, ma cilindrata incrementata fino alla soglia dei 3 litri (300 CV). È questa la vettura che, secondo gli intendimenti del "Drake", dovrebbe sostituire la 250 Testa Rossa, che però avrà una carriera ancora lunga e continuerà a essere sviluppata.

I BUOI DIETRO AL CARRO

Alla famiglia delle Dino V6 Sport a motore anteriore appartiene anche la 246 S, che debutta nel 1960. Come si evince dalla sigla, la cilindrata è cresciuta a 2,4 litri (250 CV). Debutta senza successo alla Temporada Argentina di quell'anno con l'equipaggio González-Scarfiotti. Però poi si riscatta in numerose gare, tra cui la Targa Florio, dove si classifica seconda e quarta.

Nelle segrete stanze di Maranello, però, bolle in pentola qualcosa di molto succoso, che viene svelato durante la conferenza stampa di apertura dell'annata 1962 a febbraio. Schierate davanti alla stampa appaiono la 196 SP, la 248 SP, la 268 SP e la 286 SP. E adesso... divertitevi a definire motori e cilindrata! Quel che ci interessa di più, però, è la lettera "P" che segue la "S" di Sport: significa "Posteriore". Insomma: anche per le Sport è arrivato il momento di spostare il bue dietro al carro. Una curiosità: nella stessa conferenza stampa viene fatta vedere, come se fosse un contorno, una granturismo pronta per correre: è una certa 250 GTO. Viene da ridere a pensare che tutti gli sguardi sono puntati sulle Sport e quasi nessuno prende in considerazione quella che sarà una delle auto più importanti della storia (non solo Ferrari) e che oggi è in assoluto il modello più ambito e quotato al mondo. **R**

Generazione formidabile

Sulle Ferrari Dino Sport si alternano tanti piloti di grande rilievo. Nella foto, von Trips-Hill alla Targa Florio del 1960 su 276 S (secondi assoluti). In basso, la 196 S, capostipite della famiglia.



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V6 di 65°
Alesaggio 77 mm - Corsa 71 mm
Cilindrata 1985 cm³
Rapporto di compressione 9,8:1
Potenza 195 CV a 7200 giri/minuto
Distribuzione bialbero
3 carburatori d. c. Weber 42 DCN
Lubrificazione a carter secco
Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 4 marce
Pneumatici ant. 5.50x16, post. 6.50x16.

Corpo vettura Spider 2 posti - Telaio tubolare
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici, barra stabilizzatrice
Sospensioni posteriori a ponte rigido, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici
Freni idraulici a tamburo
Sterzo a vite senza fine e settore
Serbatoio carburante 130 litri.

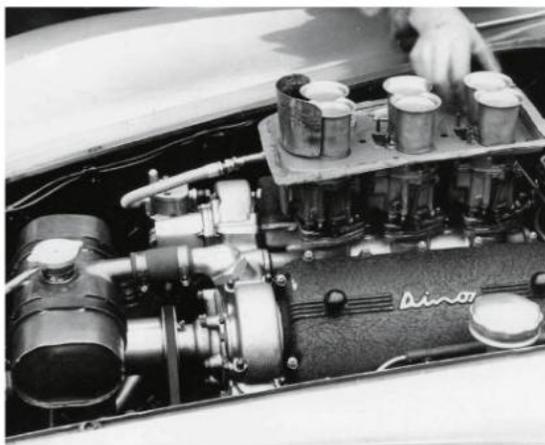
Dimensioni e peso Passo 2220 mm
Carreggiata ant. 1240 mm, post. 1200 mm
Lunghezza 3800 mm - Larghezza 1450 mm
Altezza 1230 mm - Peso a vuoto 600 kg.

Prestazioni Velocità 250 km/h.

↓ SP 1961



Le Dino con motore posteriore-longitudinale sono abbastanza simili tra loro, almeno a livello estetico. Si differenziano molto dalle precedenti Sport, data la posizione del gruppo motopropulsore. La linea è frutto degli accurati studi aerodinamici condotti in galleria del vento dallo staff tecnico che, prima della "diaspora", era capitanato da Carlo Chiti. Il cofano anteriore è basso, sul muso due "bocche" fanno da presa d'aria, come sulla Formula 1 del 1961. La prima SP è la 246 che anticipa di un anno le altre quattro versioni. Corre con ottimi risultati nella stagione, tra cui la vittoria alla Targa Florio con Olivier Gendebien. La 286 SP (in alto a destra), con la versione più grossa del V6, viene quasi subito scartata, in favore dei nuovi V8 (248 SP - in alto a sinistra - e 268 SP). Però è curioso il suo motore, perché la V è a 60° anziché a 65. Sembra quasi la metà esatta di un V12... uno dei misteri gloriosi della religione maranelliana. I risultati sportivi delle SP sono soltanto discreti, e ottenuti dopo che sono stati affidati alle scuderie private, soprattutto in America. Ma intanto, in Ferrari si fa esperienza, per prepararsi a nuove avventure.



Alle spalle del pilota

Sopra, il motore posteriore-centrale delle SP. A sinistra, Ludovico Scarfiotti con la 196 SP alla Parma-Poggio di Berceto del 1962. Sotto, Gendebien-Ginther con la 246 SP alla Targa Florio del 1961.





LA FINE DI UN'ERA

È l'ultima Rossa con motore anteriore a vincere alla 24 Ore di Le Mans. Si tratta della massima evoluzione della Testa Rossa, con motore V12 di 4 litri da 390 CV

Rassegnarsi non deve essere stato facile per il Commendatore (anzi, l'ingegnere, perché nel 1960 l'Università di Bologna gli ha conferito honoris causa la laurea in Ingegneria meccanica) rinunciare al motore davanti, che è sempre stato il suo credo. D'altra parte il "Drake" ha sempre avuto una personalità poliedrica e contraddittoria, dalle mille sfaccettature. Così proiettato in avanti e al tempo stesso conservatore. Così burbero e al tempo stesso generoso con i suoi uomini. Descrive bene la sua indole l'ossimoro contenuto nel titolo del suo libro più famoso: "Le mie gioie terribili". Agli albori degli anni Sessanta, si converte alle nuove leggi delle corse, e passa al motore posteriore.

Prima, però, si leva un'ultima soddisfazione con la 330 TR: vince a Le Mans, grazie anche alla coppia formidabile composta da Olivier Gendebien e Phil Hill. L'auto, pur derivata dalla Testa Rossa, è affinata nei minimi dettagli, e contiene persino

parecchi stravolgimenti, tutti dettati dall'esperienza in gara o dalle intuizioni dei suoi tecnici. Il passo è allungato, le sospensioni posteriori sono indipendenti, il motore arriva a 4 litri, perché il nuovo regolamento fissa una nuova categoria di Prototipi con questa cilindrata.

PLASMATA IN GALLERIA

La carrozzeria è opera di Fantuzzi, che la definisce sulla base degli studi svolti nella galleria del vento inaugurata a Maranello

nel 1960. Questa vettura è nota anche come 330 TRI/LM. Dopo la gara francese, viene ceduta a Luigi Chinetti che, con la sua scuderia Nart, la fa correre negli States, dove si impone in diverse competizioni. Chinetti la riporta a Le Mans nel 1963, ma la 330 TR è costretta al ritiro per incidente.

In quell'anno, la Ferrari vincitrice della "24 Ore" è la 250 P, la prima Sport della nuova generazione. Al volante si alternano due italiani: Ludovico Scarfiotti e Lorenzo Bandini. **R**



Coppia perfetta

L'esperienza del belga Gendebien, l'irruenza dell'americano Hill: la vittoria a Le Mans del 1962 con la Ferrari 330 TR è dovuta anche a loro (nelle foto in questa pagina). Nella pagina accanto, con il n. 12 la 330 LM di Gurney-Hall (Scuderia Nart, ritirati) e con il n. 11 quella di Sears-Salmon (Maranello Concessionaires, quinti assoluti) alla "24 Ore" del 1963.



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
Alésaggio 77 mm - Corsa 71 mm
Cilindrata 3967 cm³
Rapporto di compressione 8,8:1
Potenza 390 CV a 7500 giri/minuto
6 carburatori d.c. Weber 42 DCN
Accensione a 2 spinterogeni
Lubrificazione a carter secco
Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 5 marce
Pneumatici ant. 6.00x16, post. 7.00x16.

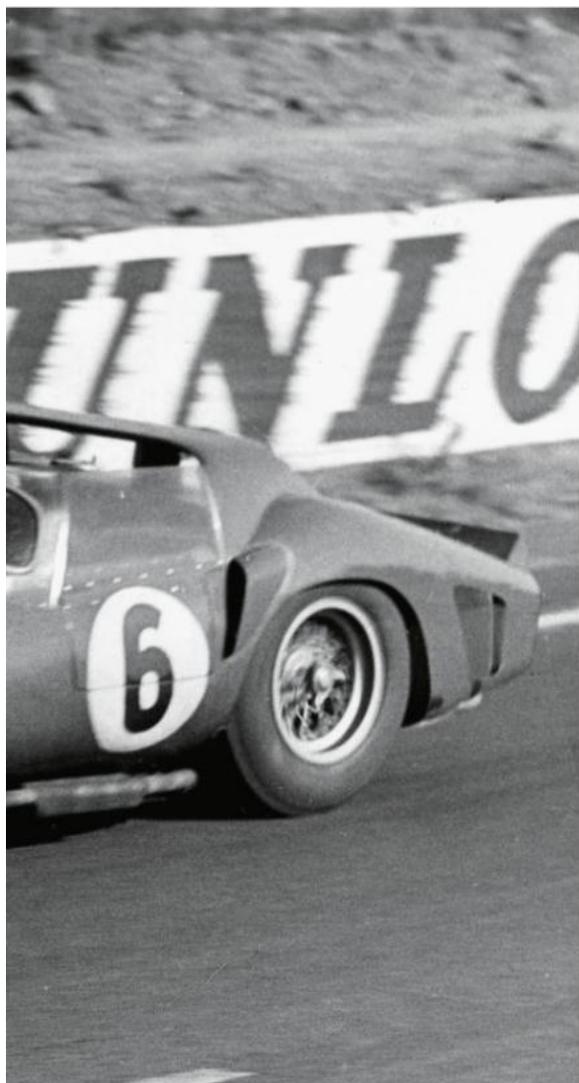
Corpo vettura Spider 2 posti - Telaio tubolare
Sospensioni anteriori a ruote indipendenti,
quadriateri trasversali, molle elicoidali,
ammortizzatori telescopici, barra stabilizzatrice
Sospensioni posteriori a ruote indipendenti,
quadriateri trasversali, molle elicoidali,
ammortizzatori telescopici
Freni idraulici a disco
Sterzo a vite senza fine e settore
Serbatoio carburante 140 litri.

Dimensioni e peso Passo 2420 mm
Carreggiata ant. 1350 mm, post. 1380 mm
Lunghezza 4360 mm - Larghezza 1675 mm
Altezza 1245 mm - Peso a vuoto 950 kg.

Prestazioni Velocità 300 km/h.

↓ 330 LM 1962

Ecco il tipico esempio di confusione tra vetture Sport e Granturismo. La 330 LM è assolutamente identificabile come una vettura da competizione, anche se ispirata alla 250 GTO con cui condivide buona parte della carrozzeria (altri esemplari sono invece più simili alla 250 GT Lusso). Però, a differenza della GTO, che è una vettura poliedrica progettata indifferentemente per le gare su strada o in pista, la 330 LM nasce espressamente per la 24 Ore di Le Mans. Cui prende parte, nelle mani di scuderie private, più volte. Alla prima partecipazione, nel 1963, giunge quinta assoluta e, durante le prove, viene cronometrata a oltre 300 km/h di velocità massima. È la prima volta che accade sul circuito francese.





GENERAZIONE VINCENTE

Un quinquennio di vittorie strabilianti e di sconfitte cocenti: nel periodo 1963-67 l'epopea del Mondiale Sport Prototipi vive la stagione più intensa, che Ferrari affronta con la serie P

La 250 P viene presentata alla stampa il 4 marzo del 1963 sulla pista di Monza. È la prima 12 cilindri con motore centrale. Bellissima, è disegnata da Pininfarina rappresenta il primo sviluppo di un modello da corsa interamente nuovo che darà grandi soddisfazioni al "Drake". Della 250 P sono costruiti quattro esemplari. Il debutto è subito vincente, alla 12 Ore di Sebring di venti giorni dopo: prima e seconda. Segue il ritiro alla Targa Florio, la vittoria al Nürburgring, quella a Le Mans. Al termine della stagione, la Ferrari vince il titolo.

La 250 P è dotata del V12 della Testa Rossa e della 250 GTO, ma ulteriormente elaborato. Nella prima versione sviluppa 310 CV. La vittoria non ferma lo sviluppo, naturalmente: per la stagione 1964 le versioni sono due: 275 P e 330 P, rispettivamente di 3,3 litri (320 CV) e 4 litri (370 CV). Le 275 P costruite sono 6 (3 sulla base di precedenti 250 P); le 330 P sono altrettante (5 ricostruzioni su basi precedenti e una nuova). La stagione si conclude senza il titolo, andato alla Porsche, nonostante le vittorie a Sebring, al Nürburgring, a Le Mans, al Tourist Trophy e alla 1000 Km di Parigi.

L'OMBRA DELLA FORD

Ferrari corre ai ripari realizzando la serie P2 (275 da 350 CV e 330 da 410). Il motore V12 diventa bialbero, i carburatori sono più grandi, il telaio rinforzato e l'aerodinamica affinata. Quattro le 275 P2 costruite, tre le 330 P2 (due sulla base di altrettante 275 P2). Il titolo torna a Maranello. Ma sullo sfondo si è affacciata la terribile minaccia della Ford, che con la GT 40 farà vedere i sorci verdi a Ferrari. Il colosso americano cerca di acquistare l'azienda. Ferrari, che non aveva alcuna intenzione di cedere, sfrutta abilmente l'abboccamento per mettere le basi per un accordo con Fiat. Dapprima sfociato in un aiuto economico, poi in una cessione di quote che prevede, nel lungo termine, un progressivo ingresso nella stanza dei bottoni degli uomini Fiat, ma non nel reparto corse, che rimane di pertinenza esclusiva di Ferrari.

La Serie P spesso partecipa con squadre



non ufficiali: per queste, sul telaio P2, la Casa di Maranello realizza una serie di 365 P2, dotate di motore portato a 4,4 litri e 380 CV. Si tratta di una versione più robusta e meno tirata, che necessita di manutenzione e messe a punto meno complesse. Ufficiali e privati portano nuovamente il titolo alla Ferrari.

La raggiunta competitività della Ford GT 40 necessita di essere rintuzzata: ecco nascere per il 1966 la 330 P3, dotata di nuova carrozzeria e di motore a iniezione da 420 CV. La stagione è caratterizzata anche da eventi extra sportivi: gli

scioperi dei metalmeccanici creano molte difficoltà alla piccola Casa. Al termine della stagione, il Mondiale va alla Ford, ma Ferrari conquista onore perché perde per un solo punto. Col nuovo motore a 3 valvole per cilindro (450 CV) e altre modifiche, la P3 diventa P4 per il 1967. È l'anno della famosa vittoria con arrivo in parata di tre Prototipi Ferrari a Daytona. Una sconfitta cocente a casa della Ford. E al termine della stagione, Ferrari rinvince il titolo. Dal 1968 cambiano i regolamenti: addio ai mostri, la cilindrata massima viene limitata a 3 litri. **R**



↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore, longitudinale - V12 di 60°
 Alesaggio 73 mm - Corsa 58,8 mm
 Cilindrata 2953 cm³
 Rapporto di compressione 9,5:1
 Potenza 310 CV a 7500 giri/minuto
 6 carburatori d. c. Weber 38 DCN
 Accensione singola, 2 spinterogeni
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 50 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Pneumatici ant. 5.50x15, post. 7.00x15.

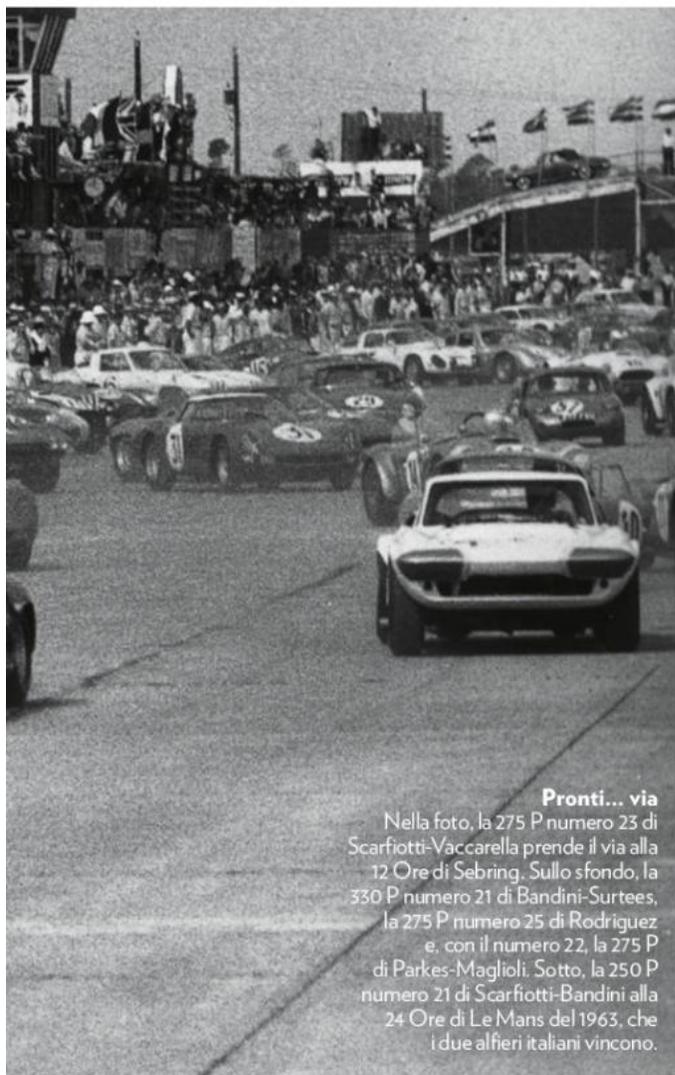
Corpo vettura Spider 2 posti - Telaio tubolare
 Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici, barre stabilizzatrici
 Freni idraulici a disco
 Sterzo a pignone e cremagliera
 Serbatoio carburante 130 litri.

Dimensioni e peso Passo 2400 mm
 Carreggiata ant. 1350 mm, post. 1340 mm
 Lunghezza 4015 mm - Larghezza 1670 mm
 Altezza 1080 mm - Peso a vuoto 760 kg.

Prestazioni Velocità 290 km/h.

Scuderie semiufficiali

Sopra, la P3 della Scuderia Nart affidata a Ginther-Rodriguez alla 24 Ore di Le Mans del 1966, gara poi vinta dall'avversaria Ford GT 40. Qui sotto, la P3 di Bandini-Amon, vincitori alla 24 Ore di Daytona. In basso, Müller-Vaccarella su 412 P alla 1000 Km di Monza 1967.



Pronti... via

Nella foto, la 275 P numero 23 di Scarfiotti-Vaccarella prende il via alla 12 Ore di Sebring. Sullo sfondo, la 330 P numero 21 di Bandini-Surtees, la 275 P numero 25 di Rodriguez e, con il numero 22, la 275 P di Parkes-Maglioli. Sotto, la 250 P numero 21 di Scarfiotti-Bandini alla 24 Ore di Le Mans del 1963, che i due alfieri italiani vincono.





SUCCESSO INATTESO

Nasce come Granturismo, ma la commissione sportiva rifiuta l'omologazione. Quindi deve correre tra le Sport Prototipo. Vince lo stesso, persino a Le Mans. Sarà l'ultimo trionfo sul circuito francese



Secundo gli intendimenti, la 250 Le Mans sarà la sostituita della 250 GTO per il 1964, quindi l'auto da battere nella categoria Granturismo. Ma la commissione sportiva internazionale decreta il pollice verso: la produzione di 33 esemplari realizzata non è sufficiente. Il regolamento parla di un minimo di 100 esemplari e fino a quel momento è sempre stato interpretato con una certa flessibilità. Stavolta no. Ferrari non la prende bene. Si arrabbia con tutti, in particolare con la commissione italiana e, per dimostrare che fa sul serio, "straccia" la licenza di Conduttore italiano e iscrive alle ultime due prove del Mondiale di Formula 1 le 158 come Scuderia Nart, adottando i colori da corsa degli Usa: bianco e blu. Il titolo, naturalmente, viene vinto ugualmente da Surtees. Ma la 250 LM è costretta a battersi contro i Prototipi veri. Lo farà con grande onore comunque.

Questa vettura ha il motore della GTO, naturalmente montato in posizione posteriore-centrale. Ma soltanto sull'esemplare presentato al Salone di Parigi del 1963. Poi adotta la versione portata a 3,3 litri, la 275. Anche se la denominazione non cambia. La 250 LM è strettamente derivata dalla 250 P, ma rispetto a questa ha una carrozzeria completamente chiusa. Il telaio è a traliccio di tubi, le sospensioni a doppi triangoli sovrapposti. È un'auto molto veloce, più difficile da guidare, ma estremamente performante. Chi la guida deve essere un pilota di provata esperienza per ottenere i massimi risultati. Scuderie che gravitano nell'orbita di Maranello e facoltosi privati fanno la fila per comprarla.

UNO SCONOSCIUTO ALLA GUIDA

La 250 LM ha un palmarès molto prestigioso: il fiore all'occhiello è, naturalmente, la vittoria alla 24 Ore di Le Mans del 1965. Un successo inatteso, perché lo squadrone Ferrari schiera le P2, le quali però, tra una

valanga di problemi tecnici (dischi che si spezzano come biscotti e cambi che, maltrattati per risparmiare i freni, cedono), si ritirano una dopo l'altra; solo la P2 di Vaccarella-Rodriguez taglia il traguardo, ma al settimo posto. Per fortuna, anche per le Ford GT 40 è una debacle (cambio e surriscaldamento al motore). Vince la 250 LM della Nart, guidata da Rindt e Gregory. Quest'ultimo è il protagonista di un piccolo giallo: Masten Gregory, fortemente miope, quando è alla guida all'alba, inizia ad avere problemi alla vista, dovuti alla forte nebbia che si è alzata. Si ferma improvvisamente ai box per un cambio di guida non previsto (aveva preso il volante da poco), ma Rindt è sparito dalla circolazione. Chinetti non si perde d'animo e comanda al poco esperto Ed Hughes, pilota di riserva, di guidare per un po', in attesa che la nebbia sparisca. Quando Gregory riprende il volante, nessun commissario si è accorto della manovra. Altrimenti sarebbe giunta inesorabile la squalifica. **R**



Reginetta in terra di Francia
 La 250 LM vincitrice alla 24 Ore di Le Mans del 1965 con Masten Gregory e Jochen Rindt (nella pagina accanto). In questa pagina, la 250 LM appartenuta a Fabrizio Viola e alla Scuderia Campidoglio.

↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore, longitudinale - V12 di 60°
 Alésaggio 77 mm - Corsa 58,8 mm
 Cilindrata 3285 cm³
 Rapporto di compressione 9,7:1
 Potenza 320 CV a 7500 giri/minuto
 6 carburatori d. c. Weber 38/40 DCN
 Accensione singola, 2 spinterogeni
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 50 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Pneumatici ant. 5.50x15, post. 7.00x15.

Corpo vettura Coupé 2 posti - Telaio tubolare
 Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici, barre stabilizzatrici
 Freni idraulici a disco
 Sterzo a pignone e cremagliera
 Serbatoio carburante 130 litri.

Dimensioni e peso Passo 2400 mm
 Carreggiata ant. 1350 mm, post. 1340 mm
 Lunghezza 4090 mm - Larghezza 1700 mm
 Altezza 1115 mm - Peso a vuoto 820 kg

Prestazioni Velocità 287 km/h.





PICCOLA PESTE

È la capostipite di una famiglia di piccole auto da corsa: la 206 SP e la 206 S. Quest'ultima destinata alle gare in salita. Ottimi risultati anche quando si battono con avversarie più potenti

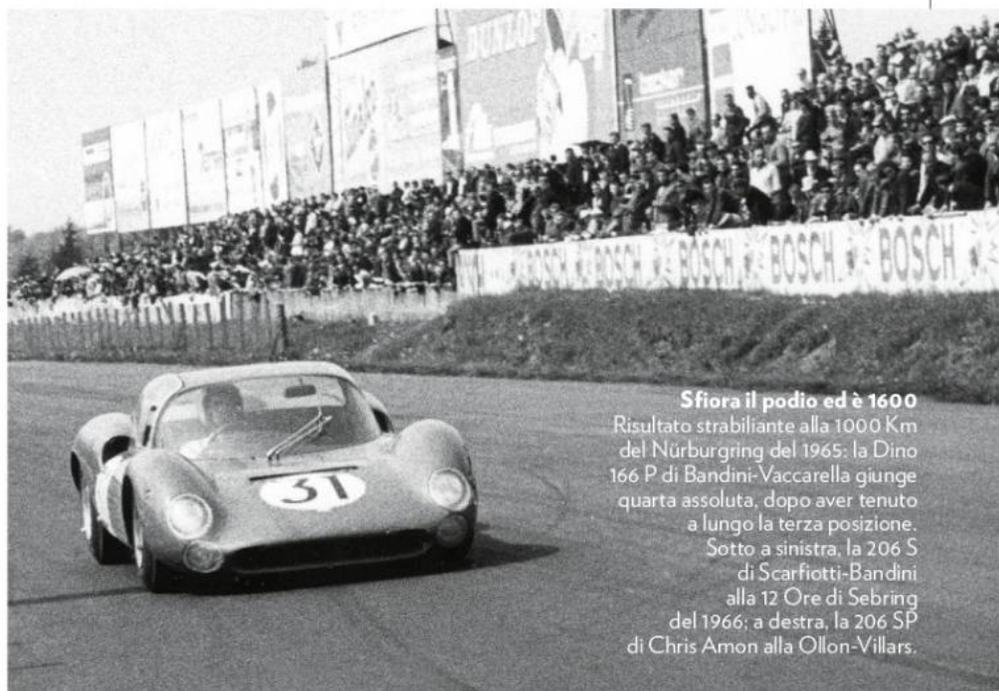


Alla 1000 Km di Monza del 1966 debutta una nuova Sport della Ferrari. Vista accanto alle grosse 275 e 330 P2 sembra una copia in sedicesimo. Sotto il cofano

posteriore si cela un piccolo V6 a 65° di soli 1,6 litri di cilindrata (175 CV). Il suo nome è 166 P. In prova straccia tutte le avversarie della categoria Prototipi GT fino a 1600. L'equipaggio è tutto italiano: Giancarlo Baghetti, indimenticato protagonista qualche anno prima in Formula 1 (ricordate la grande illusione?) e Giampiero Biscaldi. Purtroppo in gara è tutt'altra storia. A causa di un fuorigiri alla prima tornata, la 166 P esce subito di scena. Ma la piccola Rossa ha dimostrato di che pasta è fatta. Alla 1000 Km del Nürburgring, la conferma: Bandini-Vaccarella giungono al traguardo quarti assoluti (fino a un certo punto sono addirittura terzi), mettendosi alle spalle un nugolo di Porsche 904, che hanno un motore di 2 litri. E parecchie avversarie di cilindrata doppia o addirittura tripla.

UNA STAGIONE BREVE

La promettente carriera termina qui. Perché la 166 P costituisce la base per la successiva 206 SP (motore portato a 2 litri, con 215 CV), che però viene impiegata nell'Europeo della Montagna. Rispetto alla 166 P, la carrozzeria da berlinezza diventa spider, per questioni di leggerezza. Ludovico Scarfiotti domina quattro corse e si laurea cam-



Sfiora il podio ed è 1600

Risultato strabiliante alla 1000 Km del Nürburgring del 1965: la Dino 166 P di Bandini-Vaccarella giunge quarta assoluta, dopo aver tenuto a lungo la terza posizione. Sotto a sinistra, la 206 S di Scarfiotti-Bandini alla 12 Ore di Sebring del 1966; a destra, la 206 SP di Chris Amon alla Ollon-Villars.

pione della specialità.

Dalla 206 SP deriva la successiva 206 S, che è una vera e propria P3 in scala ridotta. Il motore, che si avvale delle esperienze in Formula 1, è un'evoluzione del "Dino" 2 litri, con potenza portata a 220 CV. Oltretutto si rivela più trattabile, più longevo e più affidabile. Con questa Sport Prototipo, la Ferrari conquista numerosi piazzamenti assoluti e quasi sempre la vittoria di classe fino a 2 litri. La carrozzeria è berlinezza oppure spider. **R**

↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore, longitudinale - V6 di 65°
Alésaggio 77 mm - Corsa 57 mm
Cilindrata 1592 cm³
Rapporto di compressione 11,5:1
Potenza 175 CV a 9000 giri/minuto
3 carburatori d. c. Weber 40 DCN/2
Accensione doppia a spinterogeni
Lubrificazione a carter secco
Impianto elettrico 12 V, batteria 50 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 5 marce
Pneumatici ant. 5.50x13, post. 6.50x13.

Corpo vettura Spider o berlinezza, 2 posti - Telaio tubolare
Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici, barre stabilizzatrici
Freni idraulici a disco
Sterzo a pignone e cremagliera
Serbatoio carburante 100 litri.

Dimensioni e peso Passo 2280 mm
Carreggiata ant. 1392 mm, post. 1414 mm
Lunghezza 3820 mm - Larghezza 1570 mm
Altezza 960 mm - Peso a vuoto 585 kg.

Prestazioni Velocità 250 km/h.





TRASFERTA SFORTUNATA

A seguito del cambio dei regolamenti previsto per il 1968, che limita la cilindrata a 3 litri, la P3 diviene obsoleta. Alcune prendono la via dell'esilio verso le gare Can-Am. Con risultati deludenti

La ricca serie di gare americane e canadesi (da qui il nome Can-Am), attira molti costruttori, tra cui McLaren. Luigi Chinetti decide di partecipare alla stagione 1967, sfruttando un paio di 412 P (derivate dalle 330 P4) riadattate a queste corse, peraltro abbastanza simili a quelle delle Sport Prototipo europee. È la Ferrari stessa a eseguire le modifiche delle due macchine. Anche l'aerodinamica è migliorata revisionando la forma della carrozzeria. Il motore sfiora i 4,2 litri e la potenza arriva a 480 CV. La 350 Can-Am, questa la denominazione, nulla può contro le strapotenti avversarie da 7 litri. Il miglior risultato è un quinto posto a Laguna Seca. Chinetti ci riprova nel 1968 con la 612 Can-Am. Il motore, come si può immaginare dalla sigla, arriva a 6 litri con potenza di 620 CV. Debutta all'ultima gara del 1968 a Las Vegas con Chris Amon, che si ritira al primo giro. Nel 1969 i risultati sono migliori: un secondo posto a Edmonton e due terzi po-

sti a Watkins Glen e Mid-Ohio.

UNA SOLA GARA NEL 1971

La Ferrari, sempre tramite la Nart di Chinetti, ci riprova anche nel 1971 con la 712 Can-Am. Si tratta di un esemplare nato nel 1970 come 512 S e modificato nel motore, portato a 6,9 litri e 680 CV ed elaborato per privi-

legiare al massimo la curva di coppia. Nelle corse Can-Am, infatti, ci sono molte curve a gomito, dove la velocità scende drasticamente e la ripresa deve essere la più rapida possibile. La 712, con carrozzeria simile a quella delle contemporanee 312 PB, prende parte a una sola gara del campionato 1971 a Watkins Glen. Mario Andretti giunge quarto. **R**



↓ CARATTERISTICHE

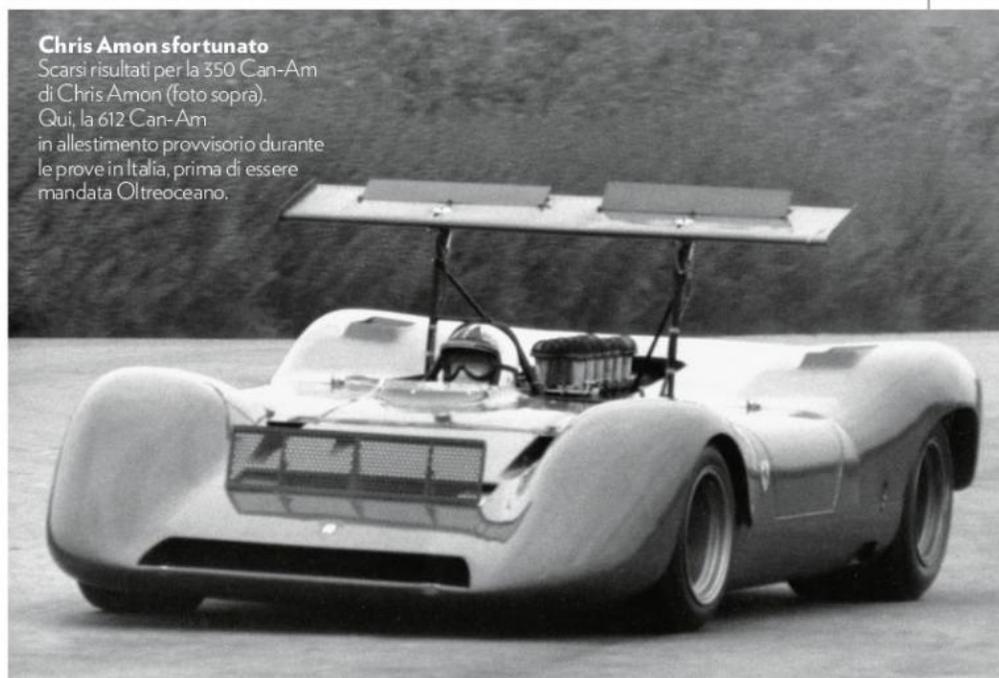
Motore Posteriore, longitudinale - V12 di 60°
Alesaggio 79 mm - Corsa 71 mm
Cilindrata 4186 cm³
Rapporto di compressione 11:1
Potenza 480 CV a 8500 giri/minuto
Iniezione indiretta Lucas
Lubrificazione a carter secco.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 5 marce
Pneumatici ant. 490/1390x15,
post. 600/1550x15.

Corpo vettura Spider 2 posti - Telaio tubolare
Sosp. ant. e post. a ruote indipendenti,
quadrilateri trasversali, molle elicoidali,
ammortizz. telescopici, barre stabilizzatrici
Freni idraulici a disco
Serbatoio carburante 220 litri.

Dimensioni e peso Passo 2450 mm
Carreggiata ant. 1603 mm, post. 1590 mm
Lunghezza 4200 mm - Larghezza 2290 mm
Altezza 890 mm - Peso a vuoto 700.

Prestazioni Velocità 320 km/h.



Chris Amon sfortunato

Scarsi risultati per la 350 Can-Am di Chris Amon (foto sopra). Qui, la 612 Can-Am in allestimento provvisorio durante le prove in Italia, prima di essere mandata Oltreoceano.



POCO ONORE

Dopo un anno di pausa, Ferrari torna al Mondiale con una 3 litri strettamente imparentata con la contemporanea monoposto di F.1. Ma a Maranello si rimane a bocca asciutta



Ancora una sfuriata di Ferrari con le autorità sportive porta a una decisione presa d'istinto: la Casa di Maranello non parteciperà alla stagione 1968 delle Sport Prototipo.

Quando il boss decide, non c'è nessuno che possa fargli cambiare idea. Il motivo del litigio è l'ennesimo cambio delle regole, che non permettono di pianificare nel lungo periodo e, soprattutto, di ammortizzare i costi. Il regolamento prevede che a partire dal 1968 le vetture di 3 litri partecipino al Gruppo 6, senza vincoli di peso o dimensioni. Ferrari diserta il campionato, e si ripresenta con una nuova vettura nel 1969. Si chiama 312 P e ha un motore quasi identico a quello della "parallela" Formula 1, naturalmente adattato alle gare di durata. Si costruiscono due barchette e una berlinezza, poi una delle due aperte viene dotata di carrozzeria chiusa. Ferrari, però, partecipa alle corse quasi sempre con una sola auto, per questioni econo-

miche. Una scelta che non può essere vincente, soprattutto nei confronti della Porsche che schiera ben tre tipi di auto differenti: le 907, le 908 e le prime 917.

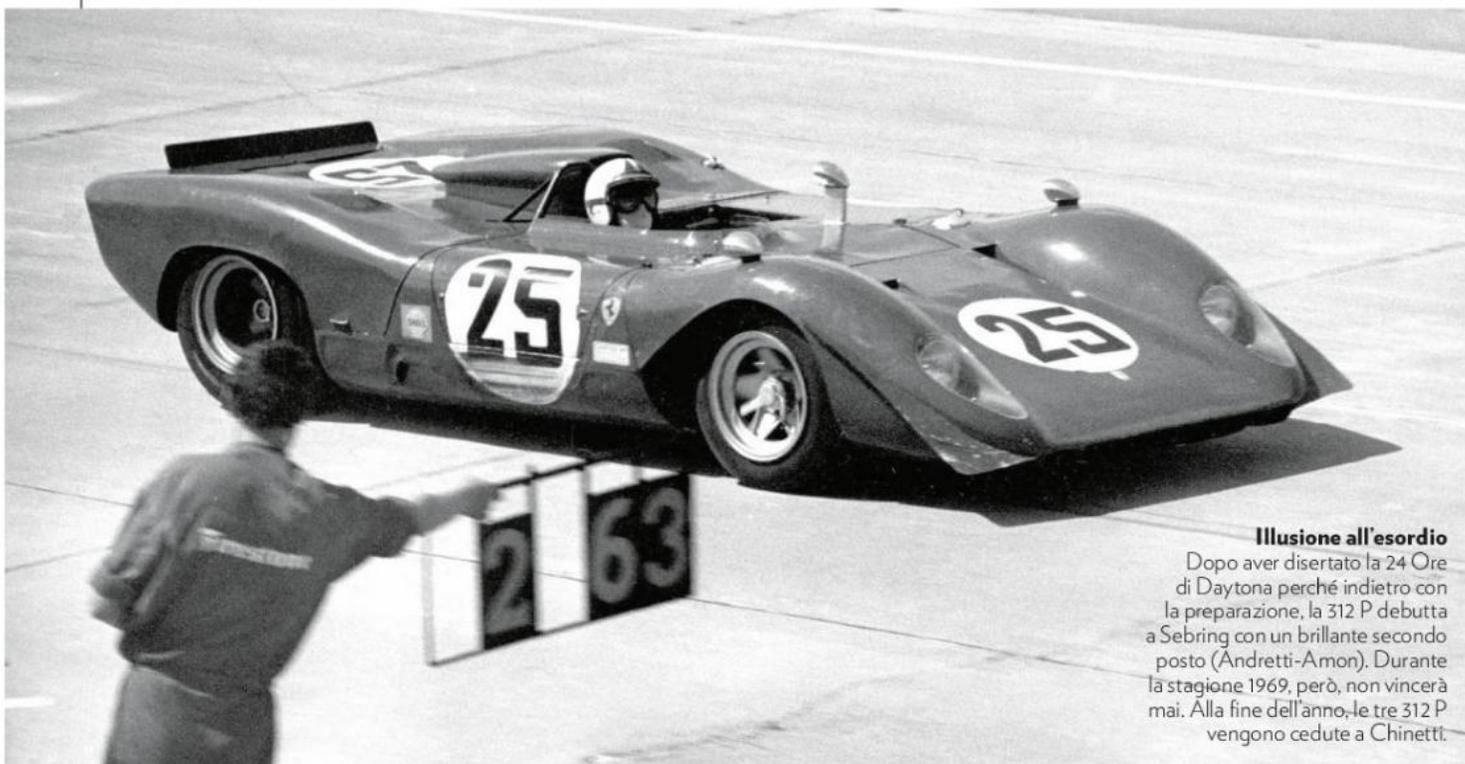
SECONDA A SPA

Alla 12 Ore di Sebring conquista la piazza d'onore, alla 1000 Km di Monza, dopo la pole position, le due 312 P in gara si ritirano, poi c'è la mancata partecipazione alla Targa Florio e il secondo posto alla 1000 Km di Spa.

Ferrari ha speso un mucchio di soldi per la 312 P e per la contemporanea 312 F1, ma con magri risultati. Prende allora una decisione fondamentale: per sopravvivere, cede alla Fiat la metà dell'azienda. In cambio, inizia ad affluire un fiume di soldi. La prima mossa è la realizzazione dei 25 esemplari necessari a realizzare il numero minimo della nuova Sport Gruppo 4 da 5 litri per il campionato. Il limite previsto in precedenza era di 50 esemplari, ma nessuno aveva aderito alla proposta della CSI. Nasce la 512 S. **R**

↓ CARATTERISTICHE

Motore	Posteriore, longitudinale - V12 di 60° Alésaggio 77 mm - Corsa 53,5 mm Cilindrata 2991 cm³ Rapporto di compressione 11:1 Potenza 420 CV a 9800 giri/minuto Iniezione indiretta Lucas Accensione singola elettronica Lubrificazione a carter secco Impianto elettrico 12 V, batteria 50 Ah
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio manuale a 5 marce Pneumatici ant. 5.50x13, post. 6.50x13
Corpo vettura	Spider o berlinezza - Telaio tubolare Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici, barre stabilizzatrici - Freni idraulici a disco Sterzo a pignone e cremagliera Serbatoio carburante 117 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2220 mm Carreggiata ant. 1425 mm, post. 1400 mm Lunghezza 3500 mm - Larghezza 1880 mm Altezza 960 mm - Peso a vuoto 585 kg.
Prestazioni	Velocità 320 km/h.



Illusione all'esordio

Dopo aver disertato la 24 Ore di Daytona perché indietro con la preparazione, la 312 P debutta a Sebring con un brillante secondo posto (Andretti-Amon). Durante la stagione 1969, però, non vincerà mai. Alla fine dell'anno, le tre 312 P vengono cedute a Chinetti.



CAVALLI DA MONTAGNA

Dopo aver vinto l'Europeo della Montagna nel 1962 e 1965, la Ferrari aveva lasciato campo libero alla Porsche. Ma adesso Maranello ritorna a dominare la specialità

Molto seguite dagli appassionati, le corse in salita hanno una tradizione lunga e prestigiosa. Per questo motivo, la Ferrari decide, nel 1967, di sviluppare una Sport apposta per partecipare ufficialmente al campionato europeo della specialità. Il motore della 212 E (la sigla indica nell'ordine 2 litri, 12 cilindri, Europeo della Montagna) è derivato da quello della Formula 1 a V di 180 gradi del 1965-66, portato a 1991 cm³. Potenza massima di 300 CV a 11.800 giri. La carrozzeria è aperta, assai simile a quella delle contemporanee Dino.

Il pilota a cui viene affidato questo esemplare unico è lo svizzero Peter Schetty, uno dei più forti piloti di sempre del-

la specialità; il debutto avviene alla prima gara del campionato 1969, che si svolge a Montseny, in Spagna. Vince e stabilisce il primato della gara. Tutte le seguenti prove della stagione sono vinte da Schetty: un dominio assoluto. Che stabilisce per tutte le gare il tempo record, tranne che in occasione della corsa di Rossfeld, dove non riesce a stabilire un nuovo primato. Invece al Mont Venoux, alla Trento-Bondone, alla Cesana-Sestriere, a Friburgo e alla Olon-Villars straccia tutti i concorrenti.

Il campione svizzero partecipa anche a una gara del campionato italiano, la Saline-Volterra. Ove, naturalmente, trionfa senza problemi. A fine stagione, l'auto viene acquistata dal pilota privato Edoardo Lualdi Gabardi, che conquista il campionato italiano del 1971.

↓ CARATTERISTICHE

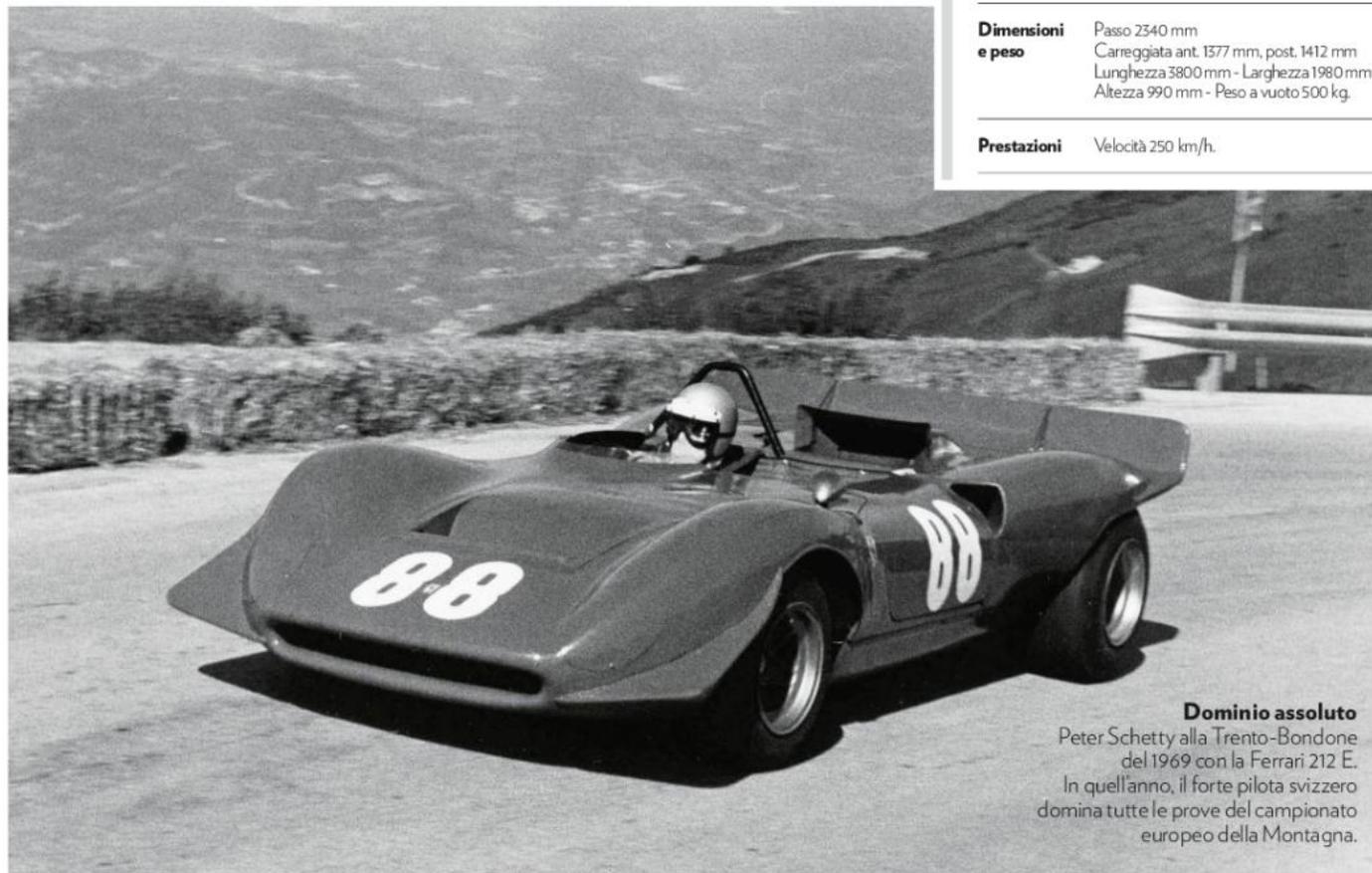
Motore Posteriore, longitudinale, V12 di 180°
 Alesaggio 65 mm - Corsa 50 mm
 Cilindrata 1991 cm³
 Rapporto di compressione 11:1
 Potenza 300 CV a 11800 giri/minuto
 Bialbero, 4 valvole per cilindro
 Iniezione indiretta Lucas
 Accensione singola, 1 spinterogeno
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 50 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Pneumatici ant. 5.00/10.00 x 13, post.
 6.00/14.00 x 13.

Corpo vettura Spider - Telaio tubolare
 Sospensioni anteriori ed posteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici, barre stabilizzatrici - Freni idraulici a disco
 Sterzo a pignone e cremagliera
 Serbatoio carburante 30 litri.

Dimensioni e peso Passo 2340 mm
 Carreggiata ant. 1377 mm, post. 1412 mm
 Lunghezza 3800 mm - Larghezza 1980 mm
 Altezza 990 mm - Peso a vuoto 500 kg.

Prestazioni Velocità 250 km/h.



Dominio assoluto

Peter Schetty alla Trento-Bondone del 1969 con la Ferrari 212 E. In quell'anno, il forte pilota svizzero domina tutte le prove del campionato europeo della Montagna.



512 S 1970

CORRE PRIVATAMENTE

L'ennesimo cambio di regolamento (provvisorio) porta alla nascita dei Prototipi con cilindrata fino a 5 litri. La Ferrari ci prova (grazie ai soldi della Fiat), ma la Porsche è imbattibile





Privati all'assalto

La 512 M di Mark Donohue alla 24 Ore di Daytona del 1971, stagione in cui la grossa Gruppo 4 corre soltanto per le scuderie private. In alto, Andretti-Giunti-Vaccarella alla 12 Ore di Sebring; vinceranno.

Ernesto "Tino" Brambilla, pilota monzese assieme al fratello Vittorio, aveva due modi per definire un'auto da corsa: se andava forte, diceva: "questa volta il gelato lo mangio io"; se invece l'auto non era un granché sentenziava "se qui sul volante ci metti un manettino, diventa un tram". Indovinate un po' cosa dice a Enzo Ferrari quando viene convocato all'Aerodromo di Modena per provare la Sport 512 S, aspramente criticata dai clienti-piloti? Il Tino, che gode della stima del "Drake" per la sua bravura (in Formula 2 con le Dino e come collaudatore) e per la sua schiettezza, fa capire al Commendatore che la 512 S necessita assolutamente di essere rivista per diventare competitiva. Ed ecco nascere la 512 M.

MAI PROTAGONISTA

Ma procediamo con ordine. La 512 S è una Sport costruita in 25 esemplari secondo il regolamento del Gruppo 4, che rimane in vigore per il 1970 e il 1971, e che vede la sfida con le Prototipo Gruppo 6 di 3 litri. La cilindrata può arrivare a 5 litri. Il suo V12 eroga nella fase iniziale 550 CV. La carrozzeria è berlinetta o spider. Per la 24 Ore di Le Mans si adotta una coda lunga per poter sfiorare i 350 all'ora. Vince alla seconda gara (la 12 Ore di Sebring), poi è seconda-terza e quarta a Monza, terza alla Targa Florio, seconda e quarta alla 1000 Km di Spa, terza e quarta al Nürburgring. A Le Mans si posizionano discretamente soltanto le 512 S non ufficiali.

Dopo la massacrante maratona francese, avviene l'episodio citato all'inizio, e Ferrari fa rivedere la 512, che diventa "M" (Modificata). La carrozzeria è più spigolosa, ha la coda tronca e il motore con potenza elevata a 610 CV. Pesa anche 35 kg in meno. Le M sono tutte destinate ai piloti privati. Le ultime gare della stagione, però, non danno risultati apprezzabili, se non qualche piazzamento e una vittoria a Kyalami, in Sudafrica. **R**

↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore, longitudinale - V12 di 60°
 Alésaggio 87 mm - Corsa 70 mm
 Cilindrata 4993 cm³
 Rapporto di compressione 11,5:1
 Potenza 550 CV a 8500 giri/minuto
 4 valvole per cilindro
 Iniezione indiretta Lucas
 Accensione singola elettronica
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 50 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 rapporti + RM
 Frizione bidisco
 Pneumatici ant. 4.25-11.50-15,
 post. 6.00-14.50-15

Corpo vettura Spider o berlinetta, 2 posti - Telaio tubolare
 Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici, barre stabilizzatrici - Freni idraulici a disco
 Sterzo a pignone e cremagliera
 Serbatoio carburante 117 litri.

Dimensioni e peso Passo 2400 mm
 Carreggiata ant. 1518 mm, post. 1511 mm
 Lunghezza 4060 mm - Larghezza 2000 mm,
 Altezza 962 mm - Peso a vuoto 840 kg.

Prestazioni Velocità 340 km/h.



Mesto ritiro

Qui sopra, il momento del ritiro alla 24 Ore di Le Mans del 1970 della 512 S di Giunti e Vaccarella. In alto, la 512 M di Donohue ancora durante la 12 Ore di Sebring dell'anno seguente.



312 PB 1971

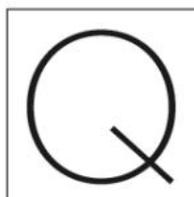
ADDIO ALLO SPORT

Mossa dal 12 cilindri "boxer", scende in pista nel 1971. L'anno seguente domina ben dieci corse sulle undici del campionato. Poi il ritiro della Casa dalle corse ufficiali per vetture con ruote coperte



Stagione di trionfi

Nella foto, Ickx e Regazzoni a Brands Hatch. Nella pagina accanto, in alto, la Ferrari 312 PB alla 1000 Km di Monza del 1972. Nella foto in basso, Ickx e Redman al Nürburgring.



Quando la commissione sportiva annuncia che a partire dal 1972 le Sport da 5 litri saranno bandite, e il Campionato Internazionale Marche sarà dedicato ai Prototipi di Gruppo 5 con cilindrata di 3 litri, Porsche decide che il 1971 sarà l'ultimo anno di partecipazione alle gare Sport Prototipo (e si dedicherà alla Can-Am), mentre Ferrari sceglie di concentrarsi sullo sviluppo di una nuova 3 litri in sostituzione della precedente e poco gloriosa 312 P abbandonata al suo destino in favore delle 512.

INCETTA DI VITTORIE

La nuova vettura si chiama 312 PB; adotta il V12 a 180 gradi identico a quello della Formula 1, ma calmierato a 440 CV per allungarne durata e affidabilità.

La scelta di Ferrari si rivela lungimirante: la 312 PB sarà la dominatrice incontrastata del 1972. Questo Prototipo ha il telaio "misto" con tubi rinforzati da pannelli d'alluminio rivettati, la carrozzeria è in poliestere e vetroresina. Ottimale la distribuzione dei pesi, con tre serbatoi della benzina: uno a destra, uno a sinistra e uno sotto il sedile del pilota. Lo sviluppo dell'auto è asse-

gnato a Peter Schetty, che si è ritirato dalle corse, ma ha assunto il ruolo di coordinatore della squadra corse per le competizioni endurance. Durante il 1971 la PB scende in pista e spesso se la gioca con le grosse 5 litri. La stagione 1972 prevede undici gare ed è un trionfo senza precedenti: la Ferrari partecipa a dieci corse, Targa Florio compresa, e le vince tutte. In Sicilia la PB vincitrice è affidata a una "strana coppia": Arturo Merzario, uno degli alfieri della Ferrari, e Sandro Munari, il pilota Lancia (quindi appartenente al Gruppo Fiat) vincitore a inizio anno del Rally di Montecarlo.

Alla 24 Ore di Le Mans, invece, per espresso volere di Enzo Ferrari, la 312 PB diserta la prova. Il titolo ovviamente non sfugge alla Casa di Maranello. La vittoria, invece, scivola via per un soffio nel 1973, dove la Ferrari accumula molti più punti rispetto all'avversaria Matra, che però si aggiudica quattro corse contro le due della Ferrari e secondo il regolamento, che impone di considerare per il titolo soltanto le migliori sette gare, si aggiudica il campionato. Ferrari annuncia il ritiro dalle Sport per concentrarsi sulla Formula 1. Una decisione da cui non tornerà più indietro. Che però avrà positive conseguenze nelle competizioni per auto a ruote scoperte. **R**

↓ CARATTERISTICHE

Motore	Posteriore, longitudinale - V12 di 180° Alesaggio 78,5 mm - Corsa 51,5 mm Cilindrata 2991 cm³ Rapporto di compressione 11,5:1 Potenza 440 CV a 10.800 giri/minuto Bialbero, 4 valvole per cilindro Iniezione indiretta Lucas Accensione singola elettronica Lubrificazione a carter secco Impianto elettrico 12 V, batteria 50 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio manuale a 5 marce Pneumatici ant. 9-22-13, post. 13-26-15.
Corpo vettura	Spider - Telaio tubolare Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici, barre stabilizzatrici Freni idraulici a disco Sterzo a pignone e cremagliera Serbatoio carburante 117 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2220 mm Carreggiata ant. 1425 mm, post. 1400 mm Lunghezza 3500 mm - Larghezza 1800 mm Altezza 956 mm - Peso a vuoto 580 kg.
Prestazioni	Velocità 320 km/h

↓ 712 CAN-AM 1971

Il 2 maggio 1971, all'Autodromo Dino Ferrari di Imola, debutta una nuova auto da corsa della Ferrari: è la 712 Can-Am destinata alle gare americane, ancora in fase di sviluppo. Si tratta di una 512 M con motore maggiorato alla cilindrata record (per Ferrari) di 7 litri. Guidata da Arturo Merzario nella corsa del Campionato Interserie, si aggiudica la pole, le due batterie preliminari e la gara. Poi l'auto subisce la sostituzione della carrozzeria con quella definitiva e viene spedita in America. Dove, sotto i colori della Nart, partecipa con Andretti alla gara di Watkins Glen finendo al quarto posto (foto in basso). I risultati delle seguenti gare sono di scarso valore. Ferrari decide allora di non sviluppare più questo progetto.





333 SP 1994

UNA F.1 A RUOTE COPERTE

Il ritorno, anche se non ufficiale, ma seguito molto da vicino, alle corse Sport, avviene nei campionati Imsa. Dal debutto all'inizio del nuovo millennio è un susseguirsi di oltre 50 vittorie assolute



Prove tecniche di trionfo

La 333 SP durante i collaudi in vista della stagione 1994. Al volante di questa Sport Imsa si sono alternati molti piloti che hanno gravitato ai margini della Formula 1, come Eliseo Salazar, Eric Van de Pole, Mauro Baldi, Massimiliano Papis, Andrea Montermini, ma anche il ferrarista Stefan Johansson. Il contributo del gentleman driver Gianpiero "Momo" Moretti, però, è stato determinante.



↓ CARATTERISTICHE

Motore	Posteriore, longitudinale - V12 di 65° Alesaggio 85 mm - Corsa 58,7 mm Cilindrata 3997 cm ³ Rapporto di compressione 13:1 Potenza 650 CV a 11.000 giri/minuto 4 valvole per cilindro Iniezione elettronica Weber Marelli Accensione singola elettronica Lubrificazione a carter secco Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio sequenziale a 5 rapporti Pneumatici ant. 25-11,5-17, post. 27,5-14,5-17.
Corpo vettura	Spider Telaio in composito di fibra di carbonio e nido d'ape in alluminio Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali, schema push-rod, molle elicoidali coassiali con gli ammortizzatori telescopici Barre stabilizzatrici Freni idraulici a disco Sterzo a pignone e cremagliera Serbatoio carburante 70-100 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2740 mm Carreggiata ant. 1660 mm, post. 1572 mm Lunghezza 4569 mm - Larghezza 2000 mm Altezza 1025 mm - Peso a vuoto 860 kg.
Prestazioni	Velocità 368 km/h.

La voglia di tornare a correre non soltanto in Formula 1 dopo tanti anni contagia la Ferrari, sempre più pressata dai clienti disposti a fare follie pur di correre con un'auto progettata e realizzata a Maranello espressamente per le competizioni. Nasce così, alla fine del 1993, in vista della stagione 1994, la 333 SP. Sono trascorsi esattamente venti anni da quando l'ultima 312 PB ha calcato l'asfalto di un autodromo. D'accordo, c'era già stato un timido riavvicinamento con la Berlinetta Boxer LM alla fine degli anni Settanta, affidata ai privati (4 esemplari della prima serie, con carrozzeria poco modificata, 9 esemplari della seconda serie, con linea aerodinamica studiata nella galleria del vento di Pininfarina), ma con risultati deludenti. La 333 SP è, invece, una vera e propria monoposto di Formula 1 a ruote coperte.

56 VITTORIE ASSOLUTE

Dalla monoposto attinge tutta la tecnologia possibile. Il motore è un V12 65°, derivato direttamente da quello della F1-92. La cilindrata è maggiorata in ossequio alle normative Imsa che consentono di sfiorare il limite dei 4 litri. In realtà il passaggio è un po' più complicato: il regolamento impone un motore di derivazione stradale: la Ferrari quindi porta il propulsore F.1 a 4,7 litri e lo installa sulla supercar F50,

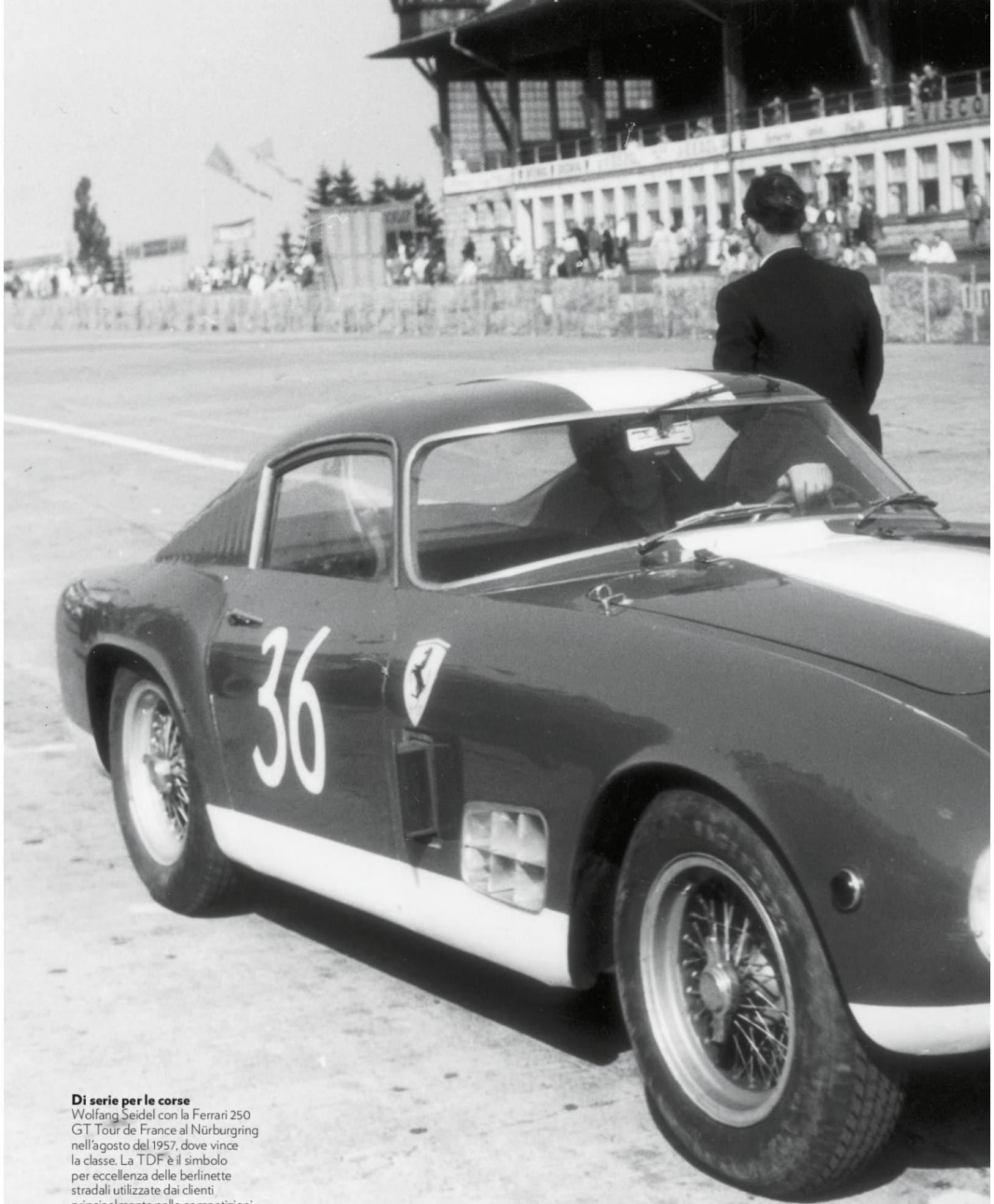
poi ne deriva i 40 esemplari da 4 litri per la 333 SP. La potenza è di 650 CV.

Insomma, un motore estremamente sofisticato, in grado di suonarle di santa ragione agli obsoleti V8 americani con distribuzione ancora ad aste e bilancieri che rappresentano la concorrenza. Negli anni, perciò, l'Imsa adotta una serie di modifiche al regolamento per penalizzare il V12 di Maranello e favorire le squadre di casa. Una politica che avrà successo, ma soltanto dopo anni di dominio assoluto della 333 SP.

La carrozzeria è tipo barchetta, con telaio portante a nido d'ape e materiali compositi realizzato da Dallara. La carrozzeria in fibra di carbonio è curata da Michelotto di Padova che provvede anche all'assemblaggio.

La Sport di Maranello, affidata a scuderie private, tra cui spicca la Momo di Gianpiero Moretti (il fornitore per molti anni dei volanti Ferrari, e ottimo pilota), si aggiudica nella sua lunga carriera (dal 1994 al 2001) un palmarès di tutto rispetto: 56 vittorie assolute nei vari campionati, non solo americani, alle quali si aggiunge una valanga di affermazioni di classe e ben 56 pole position. Il Cavallino quindi torna a trionfare, sia pure in forma non ufficiale, su circuiti mitici come Sebring, Daytona, Watkins Glen, Donington, Le Mans, Nürburgring, Spa, Anderstorp.

Anche se l'epopea delle mitiche Sport è ormai un ricordo che si perde in un lontano passato...



Di serie per le corse

Wolfgang Seidel con la Ferrari 250 GT Tour de France al Nürburgring nell'agosto del 1957, dove vince la classe. La TDF è il simbolo per eccellenza delle berlinette stradali utilizzate dai clienti principalmente nelle competizioni.



LE GT COMPETIZIONE IL MEGLIO DEL CAVALLINO LE CORSE

Dalla 250 GT Tour de France degli anni Cinquanta alle Challenge che da ormai 25 anni calcano i circuiti di mezzo mondo nei trofei monomarca, passando attraverso le presenze a Le Mans, Daytona e Sebring. La tradizione dei clienti del Cavallino che ogni weekend indossano casco, tuta e guanti e transitano inderogabilmente per primi sotto la bandiera a scacchi non si è affatto persa, anzi...



LA CONQUISTA DEL TOUR

Mai ufficialmente chiamata TDF, è nota con questo soprannome per le quattro vittorie ottenute nella gara di durata francese. È la prima vera granturismo pensata soprattutto per le corse

Un'auto di piccola serie, regolarmente omologata per uso stradale (tant'è che la sua numerazione di telaio è dispari), ma che deve essere considerata una GT da competizione. Tutta la vettura è infatti progettata e realizzata per un utilizzo in gara. E anche le continue modifiche introdotte durante la produzione (dal 1956 al 1959) raccontano di un'attenzione che solo alle auto da corsa può essere dedicata. La produzione è di 77 esemplari (questo dato non è confermato da tutti gli storici).

Di fatto, la Tour de France è il primo passo verso la 250 GT SWB (Short Wheelbase) e la successiva 250 GTO. La linea, più volte

rimaneggiata nel frontale (con protezioni in plexiglass ai fari, oppure senza, con un numero di prese d'aria sul montante posteriore variato, con la sagoma delle carrozzeria differente in piccoli dettagli), è frutto della matita di Pinin Farina, ma la costruzione è affidata a Scaglietti.

PALMARÈS D'ECCEZIONE

La scocca è in alluminio, montata sul telaio di 2600 mm: per distinguere la TDF dalle successive SWB (entrambe si chiamano ufficialmente soltanto 250 GT Berlinetta), le prime sono note anche come LWB (cioè a passo lungo). Il montaggio finale a Maranello avveniva in parallelo con le contemporanee 250 GT meno sportive di Boano o di Ellena. Tutta la parte meccanica, infatti,

era in comune, tranne ovviamente il motore elaborato.

Il motore è il V12 a 60° di tre litri, con le candele all'interno della V, e reca la sigla di riferimento interno 128, 128B, 128C e 128D, dove la lettera rappresenta il progressivo stadio di sviluppo. Il cambio è a leva centrale, anche se nei primi esemplari poteva essere del tipo decentrato.

Queste berlinette da competizione vinsero un numero elevatissimo di gare, inclusi i citati quattro successi consecutivi al Tour de France tra il 1956 e il 1959, la Targa Florio nel 1957 e la categoria GT a Le Mans nel 1959. Nella seconda metà degli anni Cinquanta, la 250 GT TDF è l'auto da battere. Cosa che gli avversari sono riusciti a fare in rare occasioni e con grande difficoltà. **R**





Mille piccole modifiche

Nelle immagini a colori, una 250 GT Tour de France restaurata ai giorni nostri. Nella foto in alto in bianco e nero, l'ultima evoluzione della TDF, detta 250 GT "Interim" (simile alla successiva SWB ma col passo lungo di 2600 mm), che con Gendebien vince l'edizione della maratona francese nel 1959.

↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore longitudinale - V12 di 60°
 Alésaggio 73 mm - Corsa 58,8 mm
 Cilindrata 2953 cm³
 Rapporto di compressione 9,2:1
 Potenza 260 CV a 7000 giri/minuto
 3 carburatori d. c. Weber 38 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
 Pneumatici 6.00x16.

Corpo vettura Coupé 2 posti - Carrozzeria in acciaio o in alluminio - Telaio tubolare
 Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali
 Sospensioni posteriori a ponte rigido, doppi puntori, balestre semiellittiche longitudinali
 Ammortizzatori idraulici telescopici
 Freni idraulici a disco sulle 4 ruote
 Sterzo a vite e rullo
 Serbatoio carburante 120 litri.

Dimensioni e peso Passo 2600 mm
 Carreggiata ant. 1354 mm, post. 1349 mm
 Lunghezza 3970 mm - Larghezza 1460 mm
 Altezza 1340 mm - Peso a vuoto 980 kg.

Prestazioni Velocità 260 km/h.

↓ IL TOUR DE FRANCE

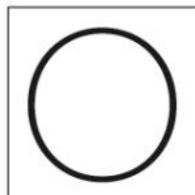
Una gara quasi senza soste che dura cinque o sei giorni, lunga oltre 4800 km in lungo e in largo per la Francia, con sconfinamenti anche in Italia, Belgio e Germania. Comprende fino a sei prove in circuito, due in salita e una gara sprint. Nel 1956, al suo primo tentativo, Alfonso de Portago, in coppia con Edmund Nelson, vince con la 250 GT davanti a Stirling Moss, su una Mercedes-Benz 300 SL, e a Gendebien, terzo sul primo prototipo di Pinin Farina, la ex vettura sperimentale della Casa. Da quel momento il nome della corsa viene comunemente utilizzato per identificare la berlinetta Ferrari. Seguiranno altre tre vittorie della Tour de France (TDF) per tre anni di seguito. Un dominio assoluto.





VOLUTA DA CHINETTI

È l'importatore americano a rinverdire i fasti delle GT di Maranello a Le Mans. Al punto da convincere successivamente la Casa a produrre quindici esemplari della Daytona da competizione



Oltre che per il suo formidabile successo commerciale, la Daytona è ricordata anche per la versione da competizione, preparata per partecipare alla 24 Ore

di Le Mans. Tutto ha inizio a poco più di un anno di distanza dalla presentazione del modello, avvenuta al Salone di Parigi alla fine del 1968. È il 1970 e Luigi Chinetti decide che la Daytona deve partecipare alla gara di fondo francese. Il suo strettissimo rapporto con gli uomini di Maranello (e con il "Drake") gli consente di chiedere e ottenere. Infatti, in Ferrari mettono le mani sulla 365 GTB/4 che, ovviamente, ben si presta all'operazione. Il motore è potenziato da 352 a 430 CV, la scocca è alleggerita di qualche decina di chili pur in presenza dell'equipaggiamento di sicurezza. La velocità di punta, da sfruttare sul lungo rettilineo di Hunaudières, raggiunge i 310 km/h. Alla gara del 1971, la Daytona Competizione vince la categoria Granturismo.

DICIOTTO UNITÀ "PRIVATE"

L'importante affermazione convince la Casa a darci dentro, anche perché fioccano le richieste da parte degli importatori, che vogliono promuovere la loro attività di vendita con un successo nelle corse.

Complessivamente sono 18 gli esemplari della berlinetta che vengono elaborati per le competizioni e utilizzati dalle scuderie collegate alla Ferrari: oltre a Chinetti-Nart, Charles Pozzi (importatore per la Francia), Ecurie Filipinetti (importatore e squadra corse della Svizzera), Jacques Swaters (Ecurie Francorchamps e importatore per il Belgio), il colonnello Ronnie Hoare (distributore per il Regno Unito attraverso la Maranello Concessionaires). In alcuni casi viene utilizzata una carrozzeria in alluminio, in altri rimane quella in acciaio, con opportuni alleggerimenti realizzati dalla carrozzeria Scaglietti. Nel 1972 cinque Daytona Competizione occupano le prime cinque posizioni di categoria, e conquistano anche i posti dal quinto al nono assoluto. La vittoria di classe arriva anche nel 1973 e nel 1974. **R**





↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 60°
 Alesaggio 81 mm - Corsa 71 mm
 Cilindrata 4390 cm³
 Rapporto di compressione 8,8:1
 Potenza 430 CV a 7800 giri/minuto
 6 carburatori d.c. Weber 40 DCN21
 Accensione a doppio spinterogeno
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Pneumatici ant. 25-10-15, post. 27-11-15.

Corpo vettura Coupé 2 posti - Telaio tubolare
 Carrozzeria in acciaio (o alluminio),
 porte e cofani in alluminio
 Sosp. ant. e post. a ruote indipendenti,
 quadrilateri trasversali, molle elicoidali,
 ammortizzatori telescopici, barre stabilizzatrici
 Freni idraulici a disco sulle 4 ruote
 Sterzo a vite e rullo conico
 Serbatoio carburante 125 litri.

Dimensioni e peso Passo 2400 mm
 Carreggiata ant. 1440 mm, post. 1453 mm
 Lunghezza 4415 mm - Larghezza 1790 mm
 Altezza 1235 mm - Peso a vuoto 1180 kg.

Prestazioni Velocità 310 km/h.



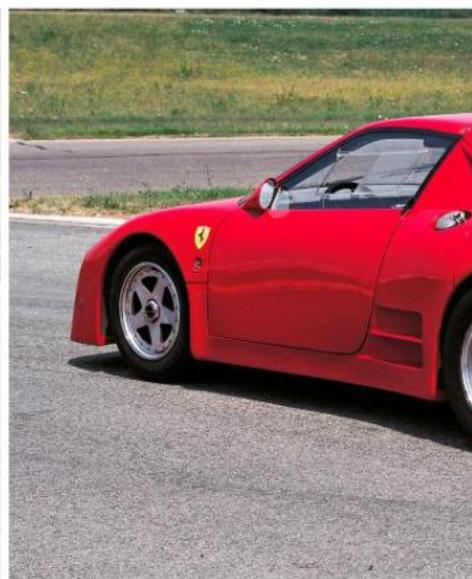
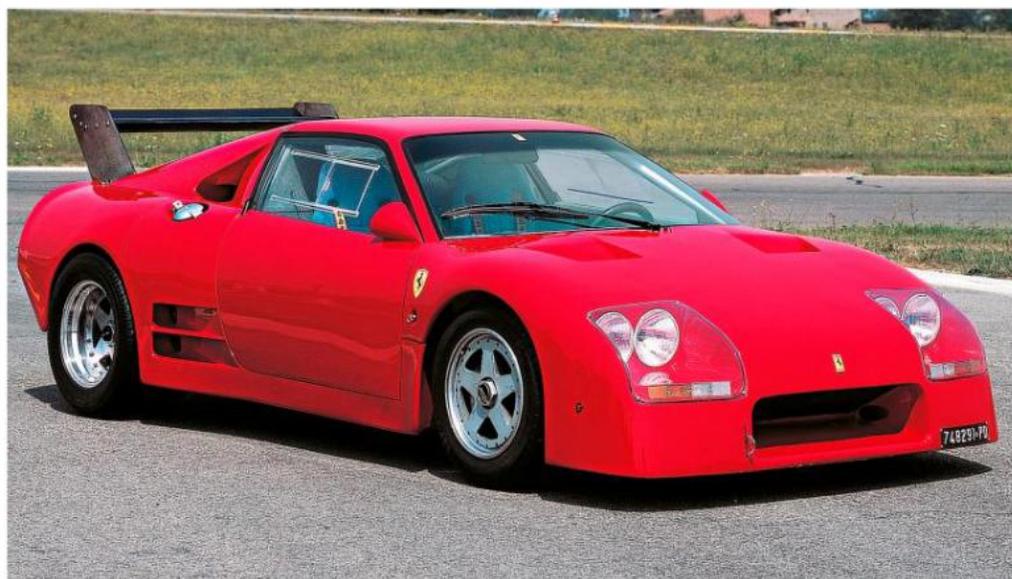
Sempre vincente

La 365 GTB/4 Competizione domina la categoria GT alla 24 Ore di Le Mans dal 1971 al 1974. Nelle immagini, diversi esemplari in gara sul circuito de La Sarthe. Nelle foto a colori, uno degli esemplari della Nart (North American Racing Team), la squadra corse di Luigi Chinetti, importatore Ferrari per gli Usa.



L'ANTESIGNANA DELLA 288

Un'auto poco nota, sviluppata dalla Ferrari e da Michelotto per correre nel Gruppo B. Appare soltanto al Rally di Monza del 1984, ma sarà la base della 288 GTO e della F40



Il cambio dei regolamenti sportivi dei rally, che introduce i mostri del Gruppo B nel 1983, induce il preparatore Michelotto di Padova a tentare la realizzazione di una 308 GTB estrema. Il rapporto con la Ferrari è consolidato: la Casa di Maranello ha seguito con interesse le affermazioni delle 308 Gruppo 4 preparate nell'officina veneta (tra le quali spiccano il Tour de France e la Targa Florio). Quindi ben volentieri si presta a supportarla nell'impresa.

Lo sviluppo dell'auto è lungo e laborioso. Dall'idea iniziale del 1982 alla discesa in campo della 308 GT/M passano quasi due anni. Nel frattempo i concorrenti del Mondiale Rally hanno mostrato le loro armi più formidabili, dotate di sovralimentazione, una "magia" che moltiplica i cavalli a piacere. Lo sviluppo della 308 GTB, invece, è basato sul motore V8 aspirato di 3 litri, con l'aggiornamento del 1982 delle testate a 4 valvole per cilindro. L'elaborazione prevede un impianto di iniezione Kugelfischer e l'adozione del cambio da corsa Hewland. Il motore, in questa configurazione, sviluppa 363 CV. La carrozzeria, che inizialmente è solo leggermente variata rispetto a quella della GTB di se-

rie, viene sostituita con una specifica in fibra di vetro, in parte ispirata agli studi aerodinamici condotti dalla Ferrari qualche anno prima sulla 512 BB Le Mans; tutta la parte posteriore e quella anteriore sono sollevabili. Per intenderci, come quelle della Ferrari F40. E la citazione non è casuale...

SUBITO DIMENTICATA

In assetto gara, la GT/M pesa soltanto 840 kg. I primi test vengono effettuati a Fiorano nella primavera del 1984. La vettura si esibisce al Rally di Monza del 1984, alla fine della stagione. Al volante c'è Lele Pinto: una garanzia di velocità e classe. Domina una parte della gara, poi si ritira per incidente. E fine delle trasmissioni.

La GT/M cade nel dimenticatoio. Anzi, no. Attraverso di lei, la Ferrari accumula esperienza per la 288 GTO e per la successiva F40. Mentre Michelotto si prepara a realizzare la GTO Evoluzione. E poi le F40 LM. **R**

Al Rally di Monza

L'unica corsa a cui ha partecipato la Ferrari 308 GT/M è il tradizionale appuntamento di fine stagione del 1984. Nella foto in alto, Lele Pinto conduce la prova sul circuito brianzolo. Si ritirerà per incidente mentre è al comando.

CARATTERISTICHE

Motore	Post-centrale, longitud. - V8 di 90° Alesaggio 81 mm - Corsa 71 mm Cilindrata 2926 cm³ Rapporto di compressione 11,0:1 Potenza 363 CV a 7800 giri/minuto 4 valvole per cilindro Iniezione Kugelfischer Accensione elettronica Lubrificazione a carter secco Impianto elettrico 12 V, batteria 55 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore Cambio a innesti frontali Hewland a 5 marce.
Corpo vettura	Coupé 2 posti - Carrozzeria in composito Telaio tubolare 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 80 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2340 mm Carreggiata ant. 1480 mm, post. 1610 mm Lunghezza 4000 mm - Larghezza 1900 mm Altezza 1110 mm - Peso a vuoto 840 kg.
Prestazioni	Velocità 270 km/h.





VOCAZIONE NATURALE

Un'auto così impressionante non poteva che attirare l'attenzione dei piloti. Infatti il progetto parte subito. Ovviamente dalla 24 Ore di Le Mans, per poi correre in tutti i campionati GT



Lo anticipa il Grande Vecchio, nella conferenza stampa di presentazione della F40 il 21 luglio 1987, che coincide con i festeggiamenti per i 40 anni della Ferrari: "Quest'auto ricorda l'epoca in cui con una granturismo si poteva guidare per strada e poi correre in pista". Detto fatto: in collaborazione con l'ormai tradizionale partner Michelotto, vengono realizzati nel 1989 due esemplari adatti alla 24 Ore di Le Mans (chiamati appunto F40 LM). Le prove a Fiorano sono eseguite dal capo collaudatore Dario Benuzzi. Il primo test in gara, a Laguna Seca, vede al volante nientemeno

che un certo Jean Alesi. Ai primi due esemplari, seguono altri otto chiamati Competizione, destinati a essere utilizzati in vari campionati GT.

FINO A 900 CAVALLI

Entrambi questi modelli adottano turbocompressori maggiorati, intercooler più grandi, rapporto di compressione cresciuto a 8:1, pressione della sovralimentazione a 2,6 bar e un'inedita centralina elettronica di controllo motore. La potenza dichiarata è di 700 CV (di serie sono 478), ma in prova si sono registrati fino a 900 CV. La F40 Competizione subisce un drastico alleggerimento: dai 1100 kg della versione di serie si scende sotto la soglia della tonnellata. Le

prestazioni di quest'auto sono strabilianti: la punta massima è superiore ai 370 km/h e l'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in meno di 3 secondi. Sono numeri che oggi sono avvicinati soltanto dalla LaFerrari...

L'ultima evoluzione, quando la F40 di serie è già uscita di produzione, si chiama F40 GTE, ed è preparata dalla Michelotto Automobili per partecipare al Campionato BPR Global GT Series. La cilindrata cresce da 3 litri a 3,5, ma la potenza è limitata a 660 CV a causa della flangia sui condotti di aspirazione prevista dal regolamento. L'elaborazione prevede anche un cambio sequenziale a sei marce e i freni carbonceramici. Della GTE ne sono state assemblate sette unità. **R**



↓ CARATTERISTICHE

Motore Post-centrale longitudinale - V8 di 90°
 Alésaggio 82 mm - Corsa 69,5 mm
 Cilindrata 2936 cm³
 Rapporto di compressione 8:1
 Potenza 700 CV a 8100 giri/minuto
 4 valvole per cilindro
 Accensione e iniezione integrate
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V batteria 60 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio manuale a 5 marce
 Pneumatici ant. 24.5-12.5-17, post. 27.5-14.5-17.

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

Dimensioni e peso Passo 2450 mm
 Carreggiata ant. 1580 mm, post. 1545 mm
 Lunghezza 4535 mm - Larghezza 1980 mm
 Altezza 1150 mm - Peso a vuoto 1000 kg.

Prestazioni Velocità 370 km/h.



Fari sempre a vista

Le F40 Competizione si riconoscono per i proiettori anteriori non più a scomparsa, e per le appendici aerodinamiche più pronunciate. All'interno, il già ben noto spartano abitacolo è ulteriormente spogliato del superfluo.



PER GENTLEMAN DRIVER

La Ferrari torna a occuparsi direttamente dei clienti che vogliono correre: inaugura un campionato monomarca, il Challenge, che continua ancora oggi, e prepara una versione Competizione

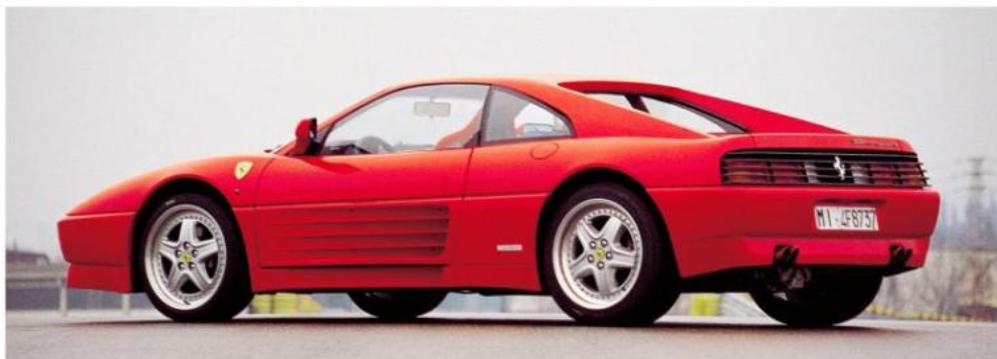
È una vera notizia: nel 1993 la Casa di Maranello torna a puntare sui clienti sportivi in maniera ufficiale. Inaugura una serie di corse in circuito attraverso la quale i piloti possono competere al volante di una vera 348 da gara. Si chiama Challenge ed è preparata per le competizioni. Può essere acquistata pronta per scendere in pista, oppure si può comprare un kit (disponibile per TB-GTB o TS-GTS) che necessita di 110 ore di manodopera per l'installazione. Comprende scarichi diretti, sedili alleggeriti, rollbar, assetto ribassato con cerchi al magnesio da 18 pollici, kit estintore e preparazione del motore. In più, l'assistenza diretta durante le gare monomarca del Ferrari Challenge. A partire dal 1995, con l'arrivo della F355, la 348 Challenge viene prima affiancata e poi sostituita dalla F355 Challenge.

CINQUANTA ESEMPLARI

Per chi invece intende utilizzare la 348 nelle gare dei Campionati GT (categoria GT3), la Ferrari realizza la versione GT Competizione, prodotta in 50 esemplari. Sulla base della GTB, l'auto è alleggerita fino a 1180 kg (eliminati il climatizzatore, le tappezzerie, i sedili sono sostituiti da quelli in carbonio e pedaliera in alluminio; alleggeriti anche i paraurti), il motore è preparato ed eroga 10 CV in più della GTB (diventano 330), lo scarico è libero e in acciaio inox, c'è il kit di sicurezza con rollbar, i cerchi sono scomponibili Speedline, l'assetto è ribassato, pneumatici di tipo slick. Ogni esemplare prodotto è numerato progressivamente e "certificato" da una targhetta al centro del volante.

La frizione è rinforzata, il cambio ha il rapporto corto 25/27 e l'impianto frenante senza ABS è derivato da quello della F40. Ovviamente la GT Competizione non è omologata per l'uso stradale.

La F355 Challenge ha una preparazione analoga a quella della 348, ma è naturalmente evoluta nelle prestazioni. Il Campionato monomarca della F355 Challenge dura fino al 2000, quando viene affiancata dalla 360 Challenge. **R**





↓ CARATTERISTICHE

Motore Post-centrale trasversale - V8 di 90°
 Alesaggio 85 mm - Corsa 75 mm
 Cilindrata 3405 cm³
 Rapporto di compressione 10,4:1
 Potenza 330 CV a 7500 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 235/645-18,
 posteriori 265/645-18.

Corpo vettura Coupé 2 posti
 Scocca in acciaio
 Sosp. ant. e post. a ruote indipendenti,
 bracci trasversali, molle elicoidali,
 ammortizz. a gas, barre stabilizzatrici
 Freni idraulici a disco
 Sterzo a pignone e cremagliera
 Serbatoio carburante 95 litri.

Dimensioni e peso Passo 2450 mm
 Carreggiata ant. 1512 mm, post. 1588 mm
 Lunghezza 4230 mm - Larghezza 1894 mm
 Altezza 1150 mm - Peso a vuoto 1180 kg.

Prestazioni Velocità oltre 280 km/h.



50 esemplari soltanto

La 348 GT Competizione è una serie limitata derivata dalla Challenge del campionato monomarca, ma ancora più preparata per partecipare alle corse della Categoria GT3. Alleggerita fino a 1180 kg (perde più di 200 kg), ha una dotazione specifica da gara.



DALLA SERIE ALLA PISTA

Prosegue il tuffo nel passato con lo sguardo rivolto al futuro: i clienti sportivi possono infatti ordinare direttamente in concessionaria una vera e propria auto da corsa. E poi vincere in circuito



La felicissima esperienza del Challenge, prima con la 348 poi con la F355, ha allevato una schiera di nuovi piloti che, conclusa l'esperienza del monomarca, si accingono a entrare nel mondo delle corse GT. Dopo la 348 Competizione, che ha ottenuto risultati di rilievo anche contro le Porsche, è la volta della 360 GT, che, naturalmente deriva dalla 360 Modena Challenge, prodotta in ben 200 esemplari pronto corsa.

Il Challenge 360 Modena rappresenta un deciso passo in avanti rispetto a quello riservato ai modelli precedenti: oltre a riavvicinare le berlinette Ferrari alle radici agonistiche della marca, è di maggiore spessore dal punto di vista tecnologico. Lo studio aerodinamico, per esempio, non è mai stato così efficace su un'auto di derivazione di serie. I lunghi test nella galleria del vento portano alla realizzazione di un'ala posteriore che raddoppia il carico verticale. La

360 GT nasce per la stagione 2002 e partecipa (vincendo) al Mondiale Piloti e Costruttori Fia N-GT. La produzione totale è di 30 esemplari.

INIEZIONE DI POTENZA

La GT si può acquistare direttamente dal concessionario Ferrari: come ai tempi d'oro si instaura un rapporto diretto tra il cliente, la rete di vendita e la Casa di Maranello. La vettura è profondamente modificata. Oltre all'aerodinamica, sensibilmente migliorata in virtù degli interventi mirati sui paraurti e sulle varie "appendici", vengono utilizzati materiali leggeri per la scocca e per l'interno. Particolare cura all'assetto e al motore, che sviluppa il 10% di potenza in più (arriva a 440 CV al regime di 8750 giri anziché 400 a 8500), la coppia sale da 38 a 42 kgm. Il cambio è sequenziale a sei rapporti: è l'F1 modificato nei tempi di risposta e con rapporti differenti. Il peso scende a 1100 kg, con un risparmio di 200 kg pur in presenza di rollbar e della dotazione di sicurezza. **R**





↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore-centrale, longitud. - V8 di 90°
 Alesaggio 85 mm - Corsa 79 mm
 Cilindrata 3586 cm³
 Rapporto di compressione 11,0:1
 Potenza 430 CV a 8750 giri/minuto
 5 valvole per cilindro
 Iniezione elettronica Bosch Motronic ME 73
 Lubrificazione a carter secco
 Impianto elettrico 12 V, batteria 60 Ah

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio sequenziale F1 a 6 rapporti
 Pneumatici anteriori 245-645-18, posteriori 305-680-18.

Corpo vettura Coupé 2 posti
 Scocca in alluminio
 Sospensioni ant. e post. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori a gas, barre stabilizzatrici
 Freni idraulici a disco
 Sterzo a pignone e cremagliera
 Serbatoio carburante 100 litri.

Dimensioni e peso Passo 2600 mm
 Carreggiata ant. 1728 mm, post. 1643 mm
 Lunghezza 4557 mm - Larghezza 1985 mm
 Altezza 1185 mm - Peso a vuoto 1100 kg.

Prestazioni Velocità oltre 310 km/h.

Lo zampino di Pininfarina
 L'accurato studio aerodinamico della 360 GT Competizione è realizzato in collaborazione con Pininfarina. Quest'auto da corsa è decisamente evoluta rispetto ai modelli precedenti: segna il ritorno di Maranello alle gare con un modello dalla tecnologia avanzatissima.





CONCENTRATO DI MODIFICHE

Con questa versione derivata dalla grossa V12, il ritorno alle competizioni della Ferrari è completato. Motore di sei litri, 609 CV e 335 km/h. La "pelle" della carrozzeria è in materiali compositi

La 550 Maranello è una super granturismo dalle prestazioni eccezionali che, alla metà degli anni Novanta, raccoglie l'arduo compito di sostituire la Testarossa. Un ruolo svolto con grande efficacia. Prediletta dai clienti sportivi, ha quasi sorpreso la Casa di Maranello perché nel 45% degli ordini è stata scelta con l'opzione Handling Fiorano, una sublime (e costosa) evoluzione dell'assetto che rende questa V12 ancora più incollata all'asfalto.

La voglia di sfogare l'istinto della bella guida, dunque, non si è diluito nel sangue che scorre nelle vene dei clienti del Cavallino. Tant'è che alcuni, tra cui la BMS Scuderia Italia, hanno preparato per correre nei campionati GT le prime 550 (denominate GTS-R). Con risultati lusinghieri, al punto da convincere la Ferrari a metterci direttamente le mani, subito dopo aver ottenuto con la Maranello nell'ot-

tobre del 1998 tre record di velocità per auto di produzione a Marysville, Ohio (Usa). La base della versione da corsa è l'evoluzione della 550, la 575 M.

PREZZO? 700.000 EURO

La nuova belva, che si posiziona sopra le ormai tradizionali versioni Challenge e Competizione delle berlinette V8, prende il nome, naturalmente, di 575 GTC. Rispetto alla versione stradale, la 575 GTC ha la cilindrata del motore V12 accresciuta sino a sei litri; questo porta il valore di potenza a 609 CV (da 515 della 575 M) e quello di coppia massima a 74 kgm (dai 60 d'origine). Con il rapporto al ponte più lungo, la vettura è in grado di raggiungere i 335 km/h.

Il telaio è in traliccio di tubi d'acciaio e la carrozzeria di materiale composito: la vettura pesa poco più di 1100 chilogrammi (con un carico di ben mezza tonnellata!). Secondo il regolamento sportivo, ha fondo piatto con estrattore,

spoiler anteriore regolabile e posteriore a profilo sdoppiato. Il prezzo? Iva e trasporto esclusi, una bella sommetta: 700.000 euro del 2003.

Cifra stratosferica, ma assolutamente giustificata. La 575 GTC è solo in apparenza una Maranello. Le modifiche l'hanno trasformata in una vera auto da competizione. La "pelle" della carrozzeria ha la sagoma della GT d'origine, ma è realizzata, come accennato, in materiali compositi, il V12 ha cilindrata maggiorata a 6 litri, con un impianto di iniezione Magneti Marelli MR5, il cambio è sequenziale a 6 rapporti, i freni hanno i dischi al carbonio, con pinze a sei pistoncini davanti e quattro dietro... potremmo continuare all'infinito, tali e tante modifiche ci sono.

La produzione è stata di 20 esemplari. E il debutto? Naturalmente vincente: ha trionfato alla gara d'esordio del Campionato Fia-GT del 2003 sul Circuito dell'Estoril. Gli altri due posti sul podio? Due "vecchie" 550 GTS-R Maranello, ovviamente... **R**

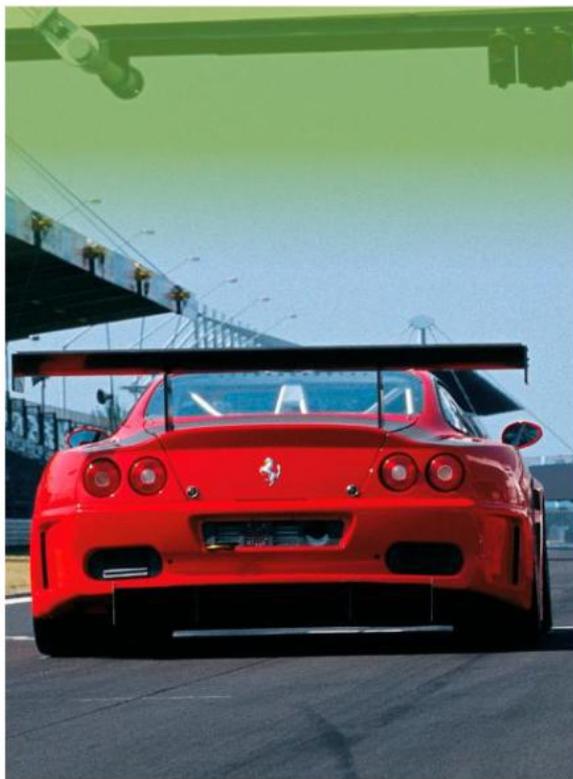


Prima gara, prima vittoria

Al debutto nel Campionato Fia-GT (in seguito diventato GT1) la 575 GTC ha stracciato tutti i concorrenti sul circuito dell'Estoril, mentre il Trofeo è alle battute finali (ed è vinto dalla 550 GTS-R). Nell'edizione 2004 la 575 GTC contribuisce a portare a casa il titolo. Poi, dall'arrivo della Maserati MC-12 (in pratica un'evoluzione della Ferrari Enzo), l'attenzione si concentra sul marchio del Tridente. Ma Ferrari inizia a vincere con la 430 GTC il Campionato GT2.

Parentela lontana

Le foto ufficiali della Ferrari 575 GTC realizzate sul circuito di Fiorano. La versione Competizione della Maranello, costruita in 20 esemplari, è una trasformazione radicale di questa granturismo a motore anteriore, realizzata per partecipare al Campionato Fia-GT.



↓ CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - V12 di 65°
Alésaggio 90 mm - Corsa 78,56 mm
Cilindrata 5997 cm³
Rapporto di compressione 13:1
Potenza 605 CV a 6300 giri/minuto
4 valvole per cilindro
Iniezione elettronica Marelli MRS
Lubrificazione a carter secco
Impianto elettrico 12 V, batteria 90 Ah

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio sequenziale F1 6 rapporti
Pneumatici anteriori 325-650-18,
posteriori 325-705-18.

Corpo vettura Coupé 2 posti - Telaio tubolare in acciaio
Carrozzeria in composito
Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori a gas, barre stabilizzatrici
Freni idraulici a disco
Sterzo a pignone e cremagliera
Serbatoio carburante 100 litri.

Dimensioni e peso Passo 2500 mm
Carreggiata ant. 1706 mm, post. 1682 mm
Lunghezza 4590 mm - Larghezza 2035 mm
Altezza 1170 mm - Peso a vuoto 1100 kg.

Prestazioni Velocità 335 km/h.





DOVE CORRE VINCE

Rappresenta un'evoluzione formidabile rispetto alla 360 e trionfa ovunque. Ma la caratterizzazione corsaiola obbliga a rinunciare ad alcune sofisticatezze elettroniche: come il "manettino" al volante

L'impegno nel Challenge monomarca continua con la F430, che viene realizzata in 142 esemplari destinati alle competizioni del trofeo riservato al modello dal 2006 (per il primo anno in parallelo con la 360 Challenge) fino al 2010. Presentata a Francoforte nel 2005, la Challenge adotta i soliti accorgimenti di adattamento alle corse. Rispetto alla precedente 360 Challenge, la F430 è ancora più sofisticata: freni carbonceramici, parabrezza in Lexan, fibra di carbonio in molti particolari, cambio elettroattuato derivato dalla F1, volante a sgancio rapido e altro ancora.

NIENTE ELETTRONICA

Ma la tecnologia della metà degli anni Duemila non permette ancora di "tarare" gli ausili elettronici in funzione dell'impiego più esasperato: se la F430 di serie colpisce per la sua facilità di guida in ogni condizione, la Challenge è per "iniziati". Sparisce l'E-Diff, il differenziale elettronico, che è sostituito da uno meccanico. Il ripartitore di frenata elettronica lascia il posto a un impianto più tradizionale. Il controllo di stabilità non è previsto. E, quindi, scompare dal volante il "manettino". Solo nella successiva 458 Challenge gli ausili elettronici faranno la loro comparsa sulla versione da corsa, riprogettati in funzione dell'utilizzo in pista.

Ma la vera novità del 2006 è la F430 GTC. In ossequio alle norme Fia GT2, la cilindrata scende sotto i 4 litri e la potenza è contenuta dalle flange poste sull'aspirazione e varia a seconda della tipologia di campionato a cui è iscritta (comunque è compresa tra i 430 e i 470 CV, contro i 490 del modello di serie). La GTC è distribuita, attraverso le concessionarie del Cavallino, direttamente dal Dipartimento Corse Clienti. Alla realizzazione, come sempre, collabora la Michelotto Automobili.

La F430 GTC è una delle berlinette più vincenti della storia della Ferrari: partecipa ai campionati Fia GT2 e si aggiudica 11 titoli (4 Costruttori, 4 Team e 3 Piloti), 4 titoli dei campionati ALMS, altrettanti LMS, 2 Asian LMS, 1 ILMC e ben 12 GT Open. In più, il titolo GT italiano, spagnolo e nella serie GT Sprint. **R**



Motore di serie

La Challenge adotta il motore della F430 di serie con 490 CV. Il suo impiego nel campionato monomarca avviene a partire dal 2006, in "coabitazione" per un anno con la precedente 360 Modena Challenge, per poi rimanere l'unico modello fino al 2010.



↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore-centrale, longitud. - 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
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 sequenziale F1 a 6 rapporti
Pneumatici anteriori 235-645-19",
posteriori 285-680-19".

Corpo vettura Coupé 2 posti
Scocca in alluminio
Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici a gas, barre stabilizzatrici
Freni idraulici a disco carboceramici
Sterzo a pignone e cremagliera, servoassistenza
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 1225 kg

Prestazioni Velocità 320 km/h.

Freni carboceramici

La Challenge è il tipico esempio di travaso dell'esperienza della Formula 1 in un'auto stradale da competizione. Adotta i freni carboceramici, il Lexan per il parabrezza e paraurti alleggeriti. Il peso in ordine di marcia è di soli 1225 kg, contro i 1350 della versione di serie.





UNA FAMIGLIA PROLIFICA

Il campionato monomarca è sempre più seguito dal pubblico: ormai è una tappa obbligata per chi vuole correre con la Rossa. Da questa versione derivano le plurivittoriose GT2, GT3 e Grand Am



La gamma delle 458 è nutrita come mai prima per una berlina Ferrari. A partire dalla versione di serie, personalizzabile all'infinito, per arrivare alla Spider. Il passo successivo è la Speciale che prende il posto della F430 Scuderia ma, rispetto a questa non è una tiratura limitata: se ne costruiscono tante quante ne chiedono i clienti (e sono tantissimi). È invece di soli 499 esemplari la produzione della gemella spider: la Speciale Aperta. Ancora un gradino: la Challenge, che è destinata al campionato monomarca ed è sempre più un trampolino di lancio per chi vuole entrare nel magico mondo delle corse del Cavallino. Paradossalmente, il suo motore V8 è la parte "meno interessante", perché è assolutamente di se-

rie. È tutto quello che sta intorno a rappresentare un concentrato tecnologico come si ritrova soltanto nelle auto da competizione di altissimo pregio. Sulla bilancia fa segnare 130 kg in meno: 1250 anziché 1380. Il lavoro di affinamento prende in considerazione ogni grammo di peso che sia possibile limare. Lo studio aerodinamico è quanto di meglio sia ottenibile nelle prove simulate al computer e nella galleria del vento. Ma è con la Challenge Evoluzione, presentata durante le tradizionali finali Mondiali del 2013 che questa 458 da corsa raggiunge vette impensabili per un'auto che, di fatto, non deve confrontarsi se non con se stessa: nuovo è lo splitter anteriore, il fondo è ridisegnato e compare un alettone differente sulla coda.

La Challenge Evoluzione sfrutta appieno l'esperienza nelle gare in cui la 458 ha avuto la possibilità di confrontarsi con la concorrenza: la

GT2 che partecipa, ottenendo una serie infinita di vittorie, alle gare Endurance della categoria GTE. Le vittorie che più contano, dal punto di vista affettivo, sono quelle alla 24 Ore di Le Mans, che domina per quattro edizioni, nel 2012, 2014, 2015 e 2016.

SCUOLA PER PILOTI

La 458 Italia Challenge è un'auto da professionisti veri: non basta avere il portafoglio gonfio per scendere in pista e vincere. Le gare sono combattute e i concorrenti sono ormai dei semi professionisti. Gestire i 570 CV in pista, dove si "oscurano" tutti i sistemi di ausilio elettronico della 458, non è semplice, anche se questa berlina rimane una delle granturismo più docili e agili di sempre. Chi ha la sensibilità e il piede pesante, con la Challenge impara a diventare un pilota vero maledettamente in fretta... **R**

↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore-centrale, longitudi. - V8 di 90°
Allesaggio 94 mm - Corsa 82 mm
Cilindrata 4499 cm³
Rapporto di compressione 12,5:1
Potenza 570 CV a 9000 giri/minuto
Lubrificazione a carter secco.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio a doppia frizione F1 a 7 rapporti
Controllo stabilità e trazione F1-Trac
Pneumatici anteriori 255-650-19",
posteriori 305-690-19".

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
Sterzo a pignone e cremagliera,
servoassistenza elettronica
Serbatoio carburante 113 litri.

**Dimensioni
e peso** Passo 2650 mm
Carreggiata ant. 1692 mm, post. 1616 mm
Lunghezza 4527 mm - Larghezza 1937 mm
Altezza 1163 mm - Peso a vuoto: 1220 kg.

Prestazioni Velocità oltre 330 km/h.

↓ 458 ITALIA GT2-GT3-GRAND AM



È bene sgombrare il campo da ogni equivoco: la 458 Italia Challenge e le tre altre derivate da corsa fanno tutte parte della stessa famiglia. Differiscono soltanto per il grado di preparazione e per ottemperare ai regolamenti dei singoli campionati a cui sono iscritte. Ma nascono da una radice comune. Se la Challenge è il primo gradino (ma non in fatto di potenza del motore), la GT2 rappresenta lo stato dell'arte (fino all'arrivo della successiva 488 GT) dell'evoluzione in chiave corsa. Il peso è limato di 250 kg, lo splitter frontale è più grande, le minigonne sono estese e possiede un alettone posteriore. Il motore è depotenziato di 100 CV per rispettare i regolamenti internazionali. Il cambio sequenziale è sostituito da uno Hewland da corsa. Ha vinto tutto quello che poteva vincere, nonostante i regolamenti imponessero penalizzazioni sempre più consistenti a ogni stagione, per riequilibrare le gare. Per Porsche e Aston Martin, le concorrenti principali, spesso resta soltanto un ruolo da comprimarie. La GT3 (foto sopra) differisce per gli adattamenti specifici per partecipare a questi campionati, così come la 458 Italia Grand Am è adatta alle gare di durata americane della serie Daytona.



F1-Trac per la prima volta

La 458 Italia Challenge adotta, per la prima volta su un modello destinato al campionato monomarca, il sistema di controllo della trazione sviluppato per le monoposto della massima serie. L'impianto frenante Brembo è il CCM2 integrato all'ABS sperimentato per la prima volta sulla 599XX.





DISTACCO SIDERALE

Girare a Fiorano in un secondo in meno (1'15"5) rispetto a quanto fatto dalla 458 Challenge Evo significa distanziare anni luce l'antenata. La prima turbo per il Campionato "di famiglia" è un vero Ufo

Nelle corse di automobili contano anche i millisecondi, i grammi e i millimetri. Ne è la dimostrazione la nuovissima 488 Challenge che debutta nel campionato monomarca di quest'anno. Rappresenta un'evoluzione formidabile rispetto alla precedente 458 Challenge Evo, come dimostra il secondo netto di distacco ottenuto sul circuito di casa, la mitica pista di Fiorano che Enzo Ferrari volle costruire nel 1971.

A differenza dei modelli Challenge del passato, questa sesta generazione non deriva dalla precedente, ma è imparentata molto più di quanto si possa immaginare con la 488 GTE che nel 2016 ha dominato il Fia World Endurance Championship. Ma il confronto deve essere necessariamente fatto con la 458 Challenge. E allora, eccolo qui: l'efficienza aerodinamica è migliorata del 7%, il motore turbo eroga 100 CV in più (si arriva a 670). Chi pensa che, come in passato, gli addetti al montaggio degli esemplari Challenge estraggano a caso i motori dai magazzini delle "comuni" 488 GTB (come avveniva con le precedenti Challenge) compie un madornale errore. Sì, i cavalli sono gli stessi, ma il V8 non "è" quello. Utilizza materiali più leggeri e riesce quindi a pesare 19,7 kg in meno. Togliere 20 kg al propulsore dà lo stesso vantaggio di prendere il via mentre gli altri concorrenti stanno ancora facendo colazione al bar.

LA PERFEZIONE DELLA SPECIE

Prendiamo l'impianto di scarico: i maghi di Maranello gli hanno limato altri 8,5 kg. Vogliamo parlare del cambio F1 DCT? Si può partire da fermo in quarta e raggiungere il regime massimo in sei secondi. Infine il "manettino": si sdoppia in due: con il TC1 (a destra sul volante) potete regolare l'intervento in funzione del livello di grip necessario, con il TC2 (a sinistra) controllate il grado di intensità.

Quest'anno il Challenge compie 25 anni: l'evoluzione costante dei modelli impiegati nel campionato monomarca più eccitante del mondo fa sembrare l'originaria 348 Challenge poco più di un calesse se confrontata con l'odierna 488 GTB. **R**



Poker d'assi

Per chi vuole correre in pista la Casa di Maranello offre la 488 Challenge (per il campionato monomarca), la 488 GTE (che ha vinto all'esordio il Fia World Endurance Championship), la 488 GT3 che nel 2016 ha dominato 30 gare nei vari campionati e il titolo GTD nell'americana IMSA, e infine la vettura laboratorio FXX K.





↓ CARATTERISTICHE

Motore Posteriore-centrale, longitud. - V8 di 90°
 Alesaggio 86,5 mm - Corsa 83 mm
 Cilindrata 3902 cm³
 Rapporto di compressione 9,4:1
 Potenza 670 CV a 8000 giri/minuto
 Doppio turbo - Lubrificazione a carter secco

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio a doppia frizione F1 a 7 rapporti
 Controllo stabilità e trazione F1-Trac
 Pneumatici anteriori 255-650-19",
 posteriori 305-690-19".

Corpo vettura Coupé 2 posti
 Scocca in alluminio e materiali compositi
 Sosp. anteriori a ruote indipendenti, doppi
 triangoli a L sovrapposti, molle elicoidali
 Sosp. posteriori a ruote indipendenti,
 schema Multilink, molle elicoidali
 Ammortizzatori telescopici a controllo
 elettronico magnetoreologico
 Freni idraulici a disco, ABS
 Serbatoio carburante 110 litri.

Dimensioni e peso Passo 2650 mm
 Carreggiata ant. 1679 mm, post. 1647 mm
 Lunghezza 4568 mm - Larghezza 1982 mm
 Altezza 1161 mm - Peso a vuoto 1180 kg.

Prestazioni Velocità 340 km/h.





SETTANT'ANNI DI VITTORIE

La bacheca della Casa di Maranello è strapiena di trofei. In questa pagina ricordiamo solamente i successi più importanti: quelli della Formula 1 e della Categoria Sport. Con l'aggiunta dei tre titoli vinti (sulle quattro edizioni disputate) del Campionato Internazionale Costruttori Gran Turismo che, dal 1962 al 1965, sostituisce il Campionato del Mondo Vetture Sport

Formula 1: Campione del Mondo Piloti

1952	Alberto Ascari
1953	Alberto Ascari
1956	Juan Manuel Fangio
1958	Mike Hawthorn
1961	Phil Hill
1964	John Surtees
1975	Niki Lauda
1977	Niki Lauda
1979	Jody Scheckter
2000	Michael Schumacher
2001	Michael Schumacher
2002	Michael Schumacher
2003	Michael Schumacher
2004	Michael Schumacher
2007	Kimi Raikkonen



Formula 1: Campione del Mondo Costruttori

(Dal 1950 al 1957 non esisteva il titolo Costruttori nella F1)

1961	Ferrari 156 F1
1964	Ferrari 158 F1
1975	Ferrari 312 T
1976	Ferrari 312 T/T2
1977	Ferrari 312 T2
1979	Ferrari 312 T4
1982	Ferrari 126 C2
1983	Ferrari 126 C2B
1999	Ferrari F399
2000	Ferrari F1-2000
2001	Ferrari F2001
2002	Ferrari F2002
2003	Ferrari F2003GA
2004	Ferrari F2004
2007	Ferrari F2007
2008	Ferrari F2008



Campione del Mondo Vetture Sport (o GT)

1953	Ferrari 340 MM - 375 MM
1954	Ferrari 375 Plus - 750 Monza
1956	Ferrari 290 MM
1957	Ferrari 290 S - 315 S - 335 S
1958	Ferrari 250 TR
1960	Ferrari 250 TR60
1961	Ferrari 250 TR61
1967 Sport-Prototipi	Ferrari 330 P3 - 330 P4
1972 Marche	Ferrari 312 PB

Campione Internazionale Costruttori Gran Turismo

1962*	Ferrari 250 GTO
1963*	Ferrari 250 GTO
1964*	Ferrari 250 GTO - 250 GTO64

* dal 1962 al 1965 le vetture Sport partecipano alle gare, ma non concorrono per il titolo





Q8 Hi Perform
100 ottani

Speciale come la tua passione.

Utilizzato nelle prove di
RUOTECLASSICHE QUATTORRUOTE DUE RUOTE





LE CORSE



Ferrari e Formula 1: un binomio inscindibile, divenuto la massima espressione del motorismo sportivo. Quella del Cavallino è stata una cavalcata leggendaria, che ha portato la Casa di Maranello a imporsi come il costruttore più titolato nella storia del Circus con ben 31 Mondiali conquistati (15 Piloti e 16 Costruttori).

A questi si aggiungono 224 vittorie, 81 doppiette, 702 podi, 208 pole position e 233 giri veloci in gara.

Nessun altro è riuscito a fare altrettanto. Non solo, ma la Ferrari è l'unica scuderia ad avere partecipato a tutti i 67 campionati disputati.

Anche nelle competizioni riservate alle vetture Sport le Rosse hanno giocato un ruolo da protagoniste, vincendo nove Mondiali. In queste pagine ripercorriamo questa entusiasmante epopea, nata settant'anni addietro.

RUOTECLASSICHE