

IL MEGLIO DEL CAVALLINO TOP SECRET





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

Q8 Hi Perform
più qualità più prestazioni



IL MEGLIO DEL CAVALLINO

TOP SECRET OMAGGIO ALL'ESCLUSIVITÀ

Galleria Ruoteclassiche
N. 88 - Giugno 2017
Periodico mensile

Direttore Responsabile
David Giudici

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

Il meglio del Cavallino - Top Secret

A cura di
Fabrizio Greggio

Testi di
Marco Di Pietro, Alvisè-Marco Seno, 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.

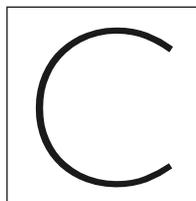
Presidente
Giovanna Mazzocchi Bordone

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

Distribuzione per l'Italia
S.O.D.I.P. "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



Con questo quinto volume siamo in dirittura d'arrivo degli speciali di Ruoteclassiche dedicati a "Il Meglio del Cavallino", con cui abbiamo inteso festeggiare i 70 anni della Ferrari. Vi abbiamo guidato attraverso la storia delle vetture stradali e di quelle da competizione, vi abbiamo raccontato i protagonisti che hanno contribuito a creare la leggenda, vi abbiamo illustrato i dettagli tecnici dei modelli più importanti. Infine, è il turno delle Ferrari "Top Secret": gli esemplari unici, le fuoriserie, i prototipi, le show car da Salone. Anche questa è una parte fondamentale della lunga cavalcata del Cavallino.

Questa carrellata di modelli (ne abbiamo selezionati una sessantina, ma altrettanti almeno sarebbero stati degni di comparire in queste pagine) parte dall'opera prima di Enzo Ferrari come costruttore indipendente: la 815, che non porta nemmeno il nome Ferrari, bensì quello più anonimo di Auto Avio Costruzioni, per le ben note clausole contrattuali di fine rapporto dopo il suo divorzio con l'Alfa Romeo avvenuto nel 1939. Prosegue con modelli mitici, che hanno fatto la storia dello stile, balzati tanti anni fa agli onori delle cronache anche per la fama dei loro proprietari (l'Avvocato Agnelli, Giannino Marzotto, Ingrid Bergman).

Col passare dei decenni si sono poi affermati da una parte la volontà di esplorare nuovi limiti (di

stile o di prestazioni), dall'altra il prepotente, quasi sfrontato, desiderio di pochi "eletti" di possedere una Ferrari unica e inimitabile. Un sogno che la Ferrari ben volentieri ha tradotto in realtà, quasi sempre con l'ausilio dei maestri di Pininfarina e attraverso l'ingegno dei talenti degli uffici tecnici di Maranello. Infine, nell'età moderna, la nascita dei reparti Taylor-Made e Special Project, in grado di soddisfare (quasi) ogni sfizio. Un'opportunità che raggiunge l'apogeo proprio quest'anno, con il progetto "70 Icone di Stile":

350 esemplari unici che reinterpretano, sulla base dei cinque modelli di serie del listino Ferrari attuale, settanta Ferrari famose del passato. È l'omaggio della Casa di Maranello al proprio illustre passato, ma anche ai suoi clienti speciali.

Non potevamo non chiudere il capitolo finale de "Il Meglio del Cavallino" con un'ultima pagina che è per noi la risposta più sincera e trasparente al piccolo "cahier de doléances" che alcuni attenti ed esperti lettori ci hanno inviato: ebbene sì, nelle quasi 700 pagine di quest'opera siamo talvolta incorsi in qualche disattenzione. Ringraziamo chi ce l'ha segnalata, facciamo ammenda e cerchiamo di rimediare ora, ristabilendo la verità.

Una sessantina di fuoriserie, esemplari unici e prototipi che hanno alimentato il mito del Cavallino, esplorando nuove frontiere nello stile e nella meccanica. Con la volontà di distinguersi da chiunque altro.

Marco Di Pietro

GRAZIE, MAESTRI

Il contributo dei grandi carrozzieri è fondamentale per l'affermazione della Ferrari a livello internazionale: Touring, Vignale, Zagato, Bertone, Michelotti e, naturalmente, Pininfarina. Sono i Maestri con la "M" maiuscola che trasformano una meccanica sopraffina in un capolavoro che appaga tutti i sensi. Ma talvolta è la sensibilità, il buon gusto, l'intuizione dei committenti/proprietari che permettono ad alcune di queste Ferrari "Top Secret" di entrare di diritto nella Hall of Fame della storia dell'automobile. Anche quelle più controverse,

come la "Uovo" di Giannino Marzotto, che quando viene vista da Enzo Ferrari lo fa sbiancare. Oppure quelle più convenzionali, ma originali comunque, come le one-off che Gianni Agnelli commissiona a Pininfarina. O come le meravigliose fantasie di Luigi Chinetti, ex pilota e importatore per gli Usa, che concepisce purosangue come la 275 GTB/4 Spider Nart. Dai primi passi dell'esordio alla fine degli anni Sessanta la Ferrari inizia ad aprire le porte all'estro dei fornitori e dei clienti, per conquistare, non soltanto attraverso le corse, la sua fama imperitura.



AUTO AVIO COSTRUZIONI 815 - PAG. 6



166 COUPÉ PANORAMICA ZAGATO - PAG. 8



166 INTER CABRIOLET BERTONE PAG. 9



166 MM/212 EXPORT "UOVO" FONTANA - PAG. 10



166 COUPÉ MILLE MIGLIA ZAGATO - PAG. 12



166 MM SPIDER ABARTH PAG. 13



375 MM "BERGMAN" PININ FARINA PAG. 14



375 AMERICA "AGNELLI" PININ FARINA - PAG. 15



250 GTZ ZAGATO - PAG. 16



410 SUPERAMERICA SUPERFAST PININ FARINA - PAG. 20



250 GT SPERIMENTALE PAG. 22



250 GT BERLINETTA BERTONE PAG. 24



250 GT BERLINETTA BERTONE PAG. 25



2250 GT BERLINETTA DROGO PAG. 26



ANNI 50-60

IL MEGLIO

DEL CAVALLINO

TOP SECRET



330 GTC SPECIALE PININFARINA
PAG. 30



330 GT 2+2 MICHELOTTI
PAG. 31



275 GTB/4 SPIDER NART
PAG. 32



DINO 206 BERLINETTA
COMP. PININFARINA - PAG. 34



365 P BERLINETTA
SPECIALE PININFARINA - PAG. 36



330 GT SHOOTING BRAKE
VIGNALE - PAG. 37



P6 BERLINETTA SPECIALE
PININFARINA - PAG. 38



275 P MICHELOTTI
PAG. 39



512 S SPECIALE PININFARINA
PAG. 40

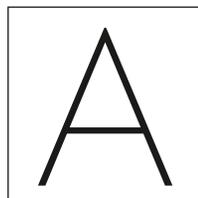


SIGMA G.P. PININFARINA
PAG. 42



IDENTITÀ NASCOSTA

Talmente “segreta” da non poter portare nemmeno il suo stemma. La grande avventura di Ferrari costruttore parte da un'originale 8 cilindri, sviluppata per la Mille Miglia del 1940



Auto Avio Costruzioni: questa la denominazione della nuova società fondata a Modena il 13 settembre 1939 da Enzo Ferrari, da poco “dimissionario dimissionato”

dall'Alfa Romeo. Il gentleman agreement con la fabbrica del Portello gli impedisce di utilizzare il suo cognome: la finalità è quella di costruire auto da corsa, anche se l'obiettivo sociale ufficiale è la realizzazione di macchine rettificatrici e parti di velivoli. In fondo... è la stessa cosa: Ferrari vuole rettificare il corso della storia e spiccare il volo.

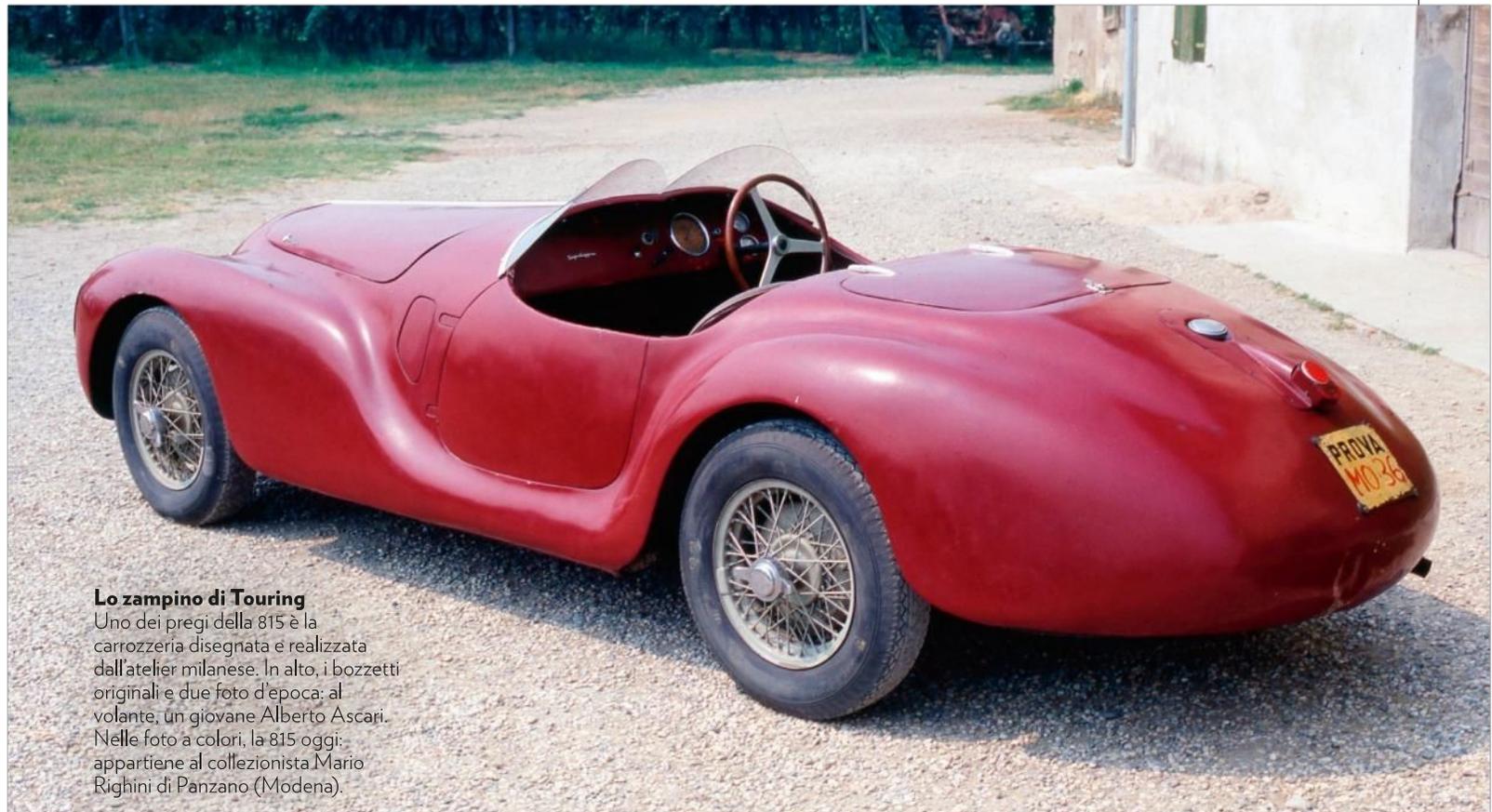
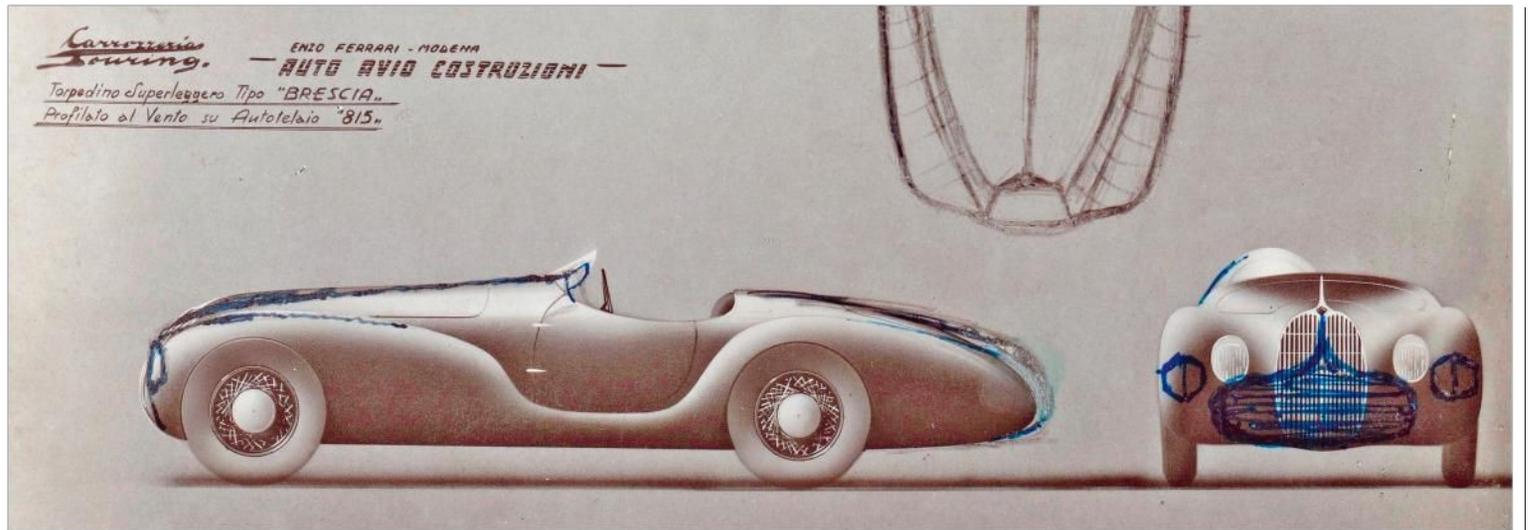
L'unico modello realizzato dalla Auto Avio è la 815. La sigla, per i “ferrarologi”, è ovvia: 8 cilindri (in linea) e 1500 di cilindrata. Viene realizzata a Modena, nella ex sede della Scuderia Ferrari: lo stabilimento di Maranello na-

scerà nel 1943. Il progetto tecnico è di Alberto Massimino, la carrozzeria è allestita dalla Touring. Come in tante altre realizzazioni sportive contemporanee, la base è Fiat: il motore è il risultato dell'unione di due monoblocchi 508 C (1100), con cilindrata tagliata a circa 750 cm³ ciascuno, per poter partecipare alla classe fino a 1,5 litri. La scocca segue i dettami stilistici “ad ala spessa” di altre Touring coeve. Due gli esemplari costruiti: uno per il giovane Alberto Ascari, già campione sulle due ruote, ma alle prime esperienze sulle quattro, e l'altro per il marchese Lotario Rangoni Machiavelli. Alla Mille Miglia del 1940, che si corre alla vigilia dell'entrata in guerra dell'Italia su un circuito stradale Brescia-Cremona-Mantova-Brescia ripetuto nove volte, Ascari, dopo aver dominato a lungo la categoria Sport 1500, si ritira per cedimento del motore, Rangoni (affiancato da Enrico Nardi) esce di scena per la rottu-

ra della trasmissione.

La 815 è un'auto abbastanza tradizionale, motore a parte. La potenza è modesta (meno di 80 CV), ma grazie alla carrozzeria leggera (la macchina pesa in tutto circa 600 kg) e aerodinamica, sfiora i 180 all'ora. Oggi della 815 sopravvive soltanto un esemplare, quello di Ascari: appartiene alla Collezione Righini. Il pilota milanese nel 1943 cede l'auto al gentleman driver Enrico Beltracchini, che nel dopoguerra la utilizza in una decina di corse, tra cui due Mille Miglia, con risultati modesti. Curioso notare che Beltracchini, disegnatore meccanico in forza all'Alfa Romeo, partecipa alla progettazione dell'Alfa 16 cilindri bimotore e con la 815 prende il via al Circuito di Piacenza del 1947, la gara d'esordio della prima Ferrari: la 125 S. Se la 815 cade presto nell'oblio, il nome Auto Avio sopravvive invece fino al 1957, quando la società viene incorporata nella Ferrari. **R**





Lo zampino di Touring

Uno dei pregi della 815 è la carrozzeria disegnata e realizzata dall'atelier milanese. In alto, i bozzetti originali e due foto d'epoca: al volante, un giovane Alberto Ascari. Nelle foto a colori, la 815 oggi: appartiene al collezionista Mario Righini di Panzano (Modena).



L'AEREO CON LE RUOTE

Su richiesta di un gentleman driver, Zagato applica il concetto della forma Panoramica alla meccanica di una 166, telaio 0018M. Nel '51 sarà ricarrozata, ancora da Zagato, in spider-siluro

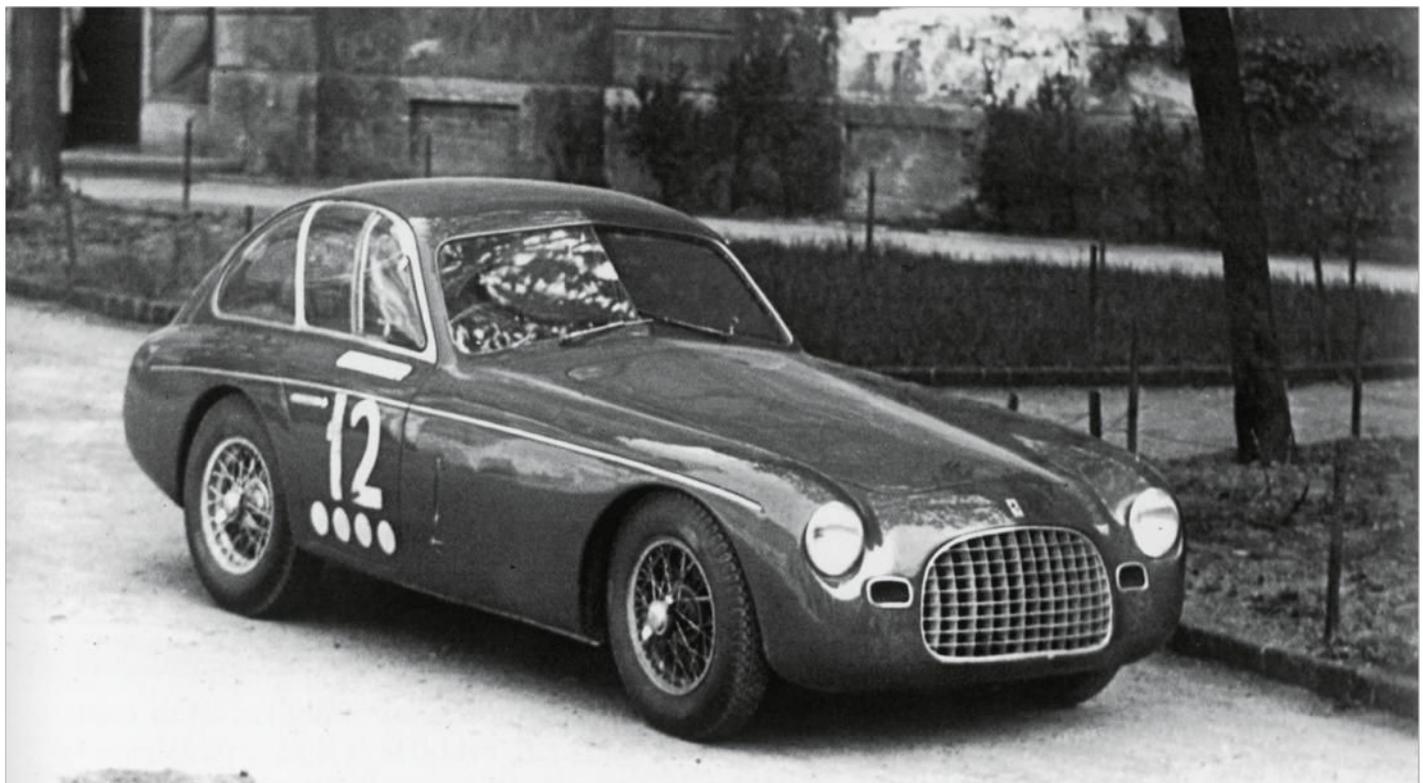
Il binomio Ferrari e Zagato prende avvio nei primi anni Venti quando il giovane Enzo Ferrari corre e vince con le Alfa Romeo ufficiali vestite dal carrozziere milanese. Con la fondazione della Scuderia Ferrari (novembre 1929), Enzo chiama a sé Zagato come partner speciale per la fornitura di leggeri vestiti per le Alfa 6C e 8C. Insieme vincono nelle gare più importanti dell'epoca come Mille Miglia (otto volte), 24 Ore di Spa e 24 Ore di Le Mans. Durante la guerra Ugo Zagato prosegue gli studi sulle sue carrozzerie per ottenere forme sempre più efficienti. Nel '47 da queste analisi scaturisce la forma Panoramica: adottando un approccio di tipo funzionalista secondo una filosofia di stampo aeronautico rigorosamente seguita fin dagli esordi, essa riprende le proporzioni della calotta di un aereo con ampie superfici trasparenti (realizzate

in plexiglas per risparmiare peso e studiate per "entrare" nel tetto) al fine di consentire la massima visibilità. Nel '49 il gentleman driver bresciano Antonio Stagnoli, alla ricerca di una carrozzeria leggera e aerodinamica per esaltare la meccanica Ferrari, commissiona a Zagato una carrozzeria Panoramica sull'autotelaio n. 0018M dotato di un V12 di 2 litri. In realtà già nel 1948 Zagato ha realizzato i piani di forma per una coupé e una spider su meccanica 166 S, che però non vengono realizzati. Nel 1950, con la 166 Panoramica Zagato, Stagnoli prende parte (e vince la classe 2 litri) alla Coppa Intereuropa, è 4° di classe alla Mille Miglia e si impone nella sua categoria alla Parma-Poggio di Berceto e alla Aosta-Gran San Bernardo. Lo stesso anno, per rendere la sua vettura ancora più estrema, chiede a Zagato una riconversione in spider tipo siluro. Stagnoli corre ancora con ottimi risultati fino a tutto il '51 prima di cedere la vettura alla francese Yvonne Simon. **R**



Stile funzionalista

Sopra, Antonio Stagnoli, il committente della Ferrari 166 Panoramica. La vettura reca il numero di gara della Coppa Intereuropa del 1950. Stagnoli arriverà secondo assoluto e primo della categoria 2 litri.



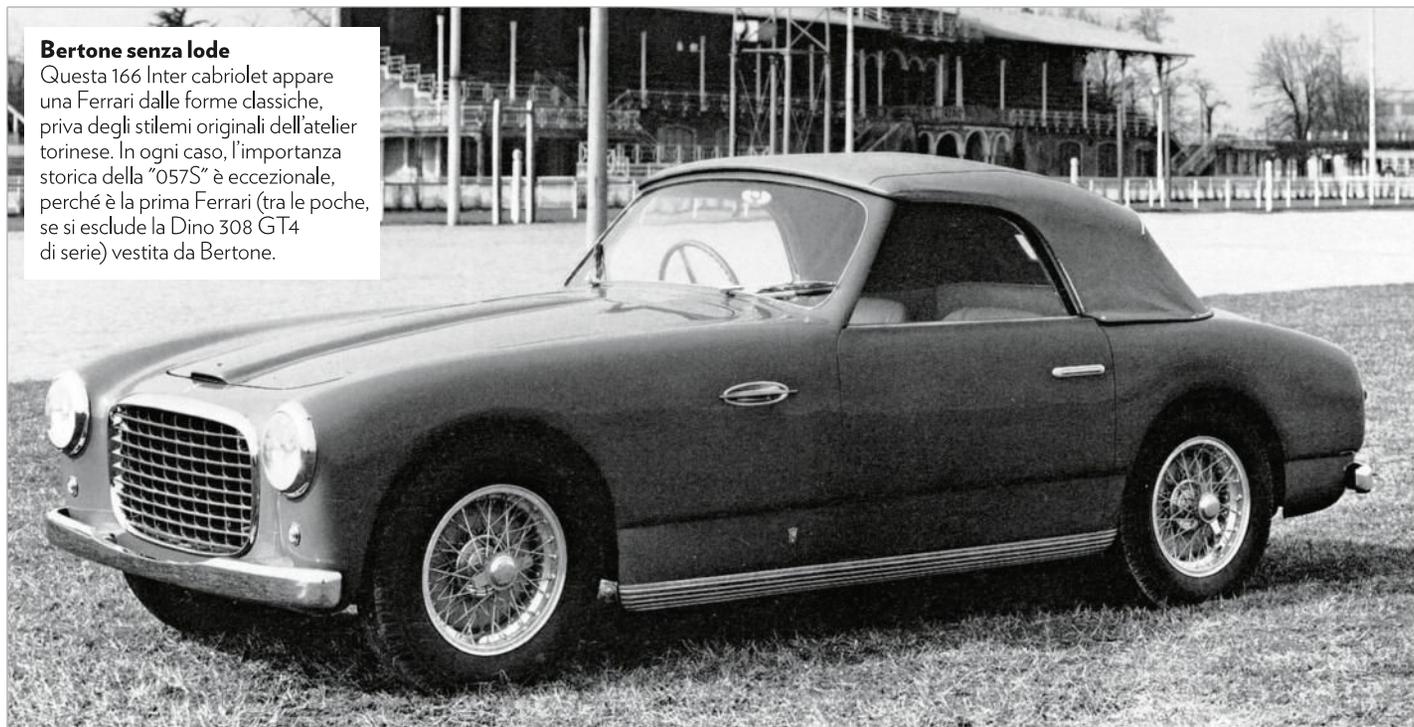


I PRIMI SARANNO ULTIMI

Bertone non è certamente il carrozziere più legato al marchio Ferrari. Eppure precede Pininfarina di quasi un anno nel vestire una V12 di Maranello

Bertone senza lode

Questa 166 Inter cabriolet appare una Ferrari dalle forme classiche, priva degli stilemi originali dell'atelier torinese. In ogni caso, l'importanza storica della "057S" è eccezionale, perché è la prima Ferrari (tra le poche, se si esclude la Dino 308 GT4 di serie) vestita da Bertone.



L

a 166 Inter è la prima grantursimo di serie della Casa di Maranello. Sul suo telaio si cimentano tutti i nomi più illustri dello stile, ma la stragrande maggioranza degli esemplari portano la firma di Vignale, poi Touring, Stabilimenti Farina e Ghia. Molte 166 Inter sono coupé, ma l'unica 166 vestita da Nuccio Bertone è una cabriolet a due posti, la numero di telaio 057S. Allestita nel 1950, viene esposta al Salone di Torino del 1951. L'acquirente è la società milanese Aicar (Agenzia Internazionale di Commercio con l'Argentina), una delle tante aziende di import-export che fanno affari con il Sudamerica. Naturalmente l'intestazione è fittizia, perché la "057S" è destinata all'esportazione. La Ferrari è di colore blu medio e dal punto di vista stilistico non presenta dettagli degni di nota. Non si differenzia più di tanto dalle contemporanee cabriolet degli Stabilimenti Farina, anche se appare leggermente più squadrata. La meccanica è quella "base" delle 166, con un solo carburatore



e potenza limitata a 110 CV. Il che fa supporre una destinazione di utilizzo prevalentemente stradale. Però, la "057S" viene utilizzata come "safety car" al Gran Premio Vetteurte a Monza nel settembre 1951. Nel 1957 viene venduta in Germania, tramite il commerciante Auto Becker. Ricompare su un annuncio di Auto Motor und Sport del 1965, quando viene proposta in vendita per 3300 marchi. Appena

qualche mese dopo, è nuovamente in cerca di un nuovo padrone, ma il prezzo è lievitato a 4900 marchi. La maggiorazione è giustificata dalla riverniciatura cui è stata sottoposta. Ora è di color marrone. Chi la compra è Kuen Gaensdorfer di Karlsruhe, che la tiene fino alla sua scomparsa nel 1999. Da quel momento una lunga disputa legale tra gli eredi la fa praticamente sparire dalla circolazione. **R**



UNICA PER IL CONTE

Enzo Ferrari "sbianca" quando la vede. Il nobile Giannino Marzotto ha una sua idea di Ferrari: leggera, veloce, originale. La carrozzeria è frutto del designer Franco Reggiani

Il più bravo dei "conti correnti" Marzotto, Giannino, dopo aver vinto la Mille Miglia del 1950, pensa a una nuova avventura per l'anno successivo. Questa volta correrà con la "sua" Ferrari. Ovvero un'auto concepita su misura per lui, secondo i suoi dettami. La fa disegnare da Franco Reggiani, scultore e stilista, e per la traduzione tridimensionale si affida al carrozziere di fiducia Paolo Fontana di Padova. Le linee di principio sono: una scocca bassa, tutta tondeggiante e rastremata. La forma ispiratrice è quella dell'uovo. Il telaio (024MB) è quello della

166 MM barchetta Touring danneggiata dal fratello Umberto alla Mille Miglia del 1950, su cui però fa montare il più recente motore V12 di Colombo, il 212 di 2,6 litri. L'auto è leggera come una piuma, al punto che può giocarsela persino in fatto di velocità di punta con le V12 340 Ferrari da 4,1 litri, quelle con il "Lampredi". Ma è nettamente più maneggevole. Ferrari, quando vede la "Uovo", sbianca e preconizza che si sarebbe disintegrata durante la corsa.

Nei primi 600 km, Giannino accumula un vantaggio di 10 minuti, ma nei pressi di Senigallia una ruota comincia a "tambureggiare". Il conte pensa al differenziale che sta per bloccarsi. E si ritira per evitare rischi.

Portata l'auto a Maranello, Marzotto si accorge che non è il differenziale ad aver creato il problema, ma semplicemente una gomma che stava per dechapparsi. Sarebbe bastata la sostituzione, per riprendere la gara. Ferrari, tornato in ufficio con Giannino accanto, non spiaccia una parola. Ma all'improvviso prende dalla scrivania la canna di un cilindro e la scaglia verso il conte che, prontamente, la schiva. Lo scatto di rabbia, però, non priva il Commendatore della vittoria, arrisa a Villoresi con la 340.

La "Uovo" per tanti anni è rimasta di proprietà di un notaio milanese. Ad agosto prossimo verrà messa all'asta a Monterey da RM Sotheby's. Base d'asta: 4,5 milioni di dollari. **R**





Sguardi sconcertati

Nella foto d'epoca, la Ferrari "Uovo" di Giannino Marzotto e Marco Crosara attira la curiosità del pubblico alla Mille Miglia del 1951, dove il conte di Valdagno rischia di bissare il successo dell'anno precedente.





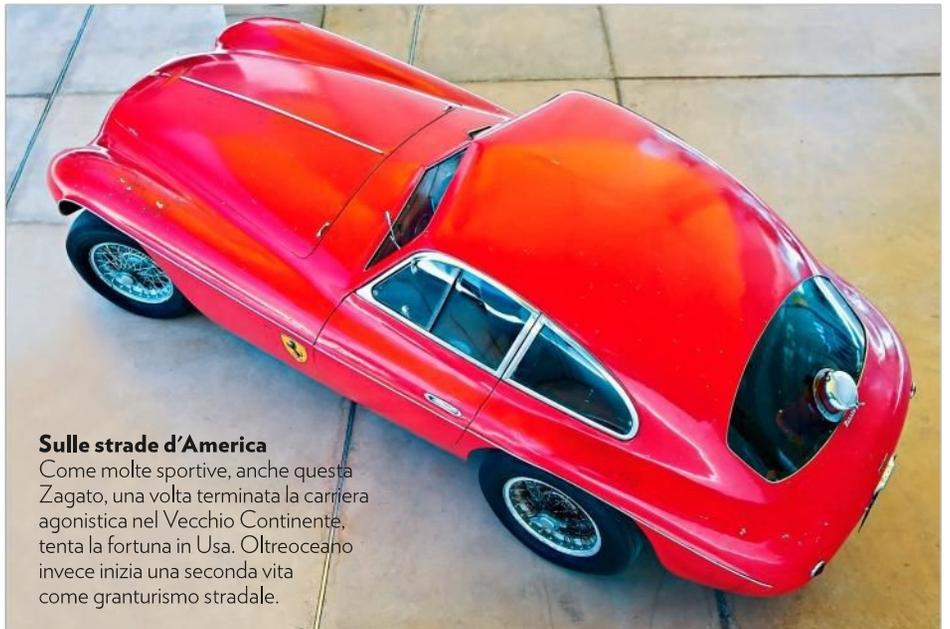
SI METTE IL CAPPELLO

Nei primi anni Cinquanta una 166 spider non soddisfa Luigi Bosisio, pilota della Scuderia Sant Ambroeus. L'amico Elio Zagato lo convince a rinnovare la vettura con una carrozzeria coupé più efficace e funzionale

La 166 MM con telaio 0046M, nata con carrozzeria spider eseguita da Touring, inizia l'attività nel 1950 come vettura ufficiale affidata a Nuccio Bertone, che la guida con discreto successo in gare su strada e sulle salite (14^a ass. e 3^a di classe alla Mille Miglia; 5^a ass. al giro della Toscana, 2^a di classe alla Aosta-Gran San Bernardo del '50 e 3^a di classe nell'edizione '51). Acquistata dallo stesso Bertone nel 1952, viene subito girata al biellese Emilio Giletti che continua a utilizzarla in corsa. Il proprietario successivo, il milanese Luigi Bosisio, pilota della Scuderia Sant Ambroeus (fondata da Elio Zagato, primogenito di Ugo, Eugenio Dragoni, Alessandro Zafferri, Alberto della Beffa e Franco Martinengo), però mal si adatta alla guida di una spider. Lo stesso Elio Zagato gli suggerisce quindi di trasformare la barchetta in una leggera e filante coupé. La macchina entra nell'atelier di via Giorgini nel dicembre 1952. Zagato interviene soprattutto nella modifica della forma del frontale (cofano più basso, eliminazione della presa d'aria sulla som-

mità di questo e sostituzione con due aperture trasversali) e della coda (padiglione a "goccia", identico lunotto della Fiat 8V). Consegnata a Bosisio nella primavera successiva, esordisce alla Mille Miglia (numero 520) e corre succes-

sivamente in Sardegna e alla Coppa della Toscana (terzo assoluto). Nel '55, attraverso Luigi Chinetti, emigra in America spinta a tentare fortuna agonistica ma presto inizia una nuova carriera come auto stradale. **R**



Sulle strade d'America

Come molte sportive, anche questa Zagato, una volta terminata la carriera agonistica nel Vecchio Continente, tenta la fortuna in Usa. Oltreoceano invece inizia una seconda vita come granturismo stradale.





CAVALLINO IN KIT

Soltanto 55 kg di carrozzeria... smontabile. Questo il colpo di genio di Karl Abarth, che si cimenta per la prima e unica volta su una Rossa

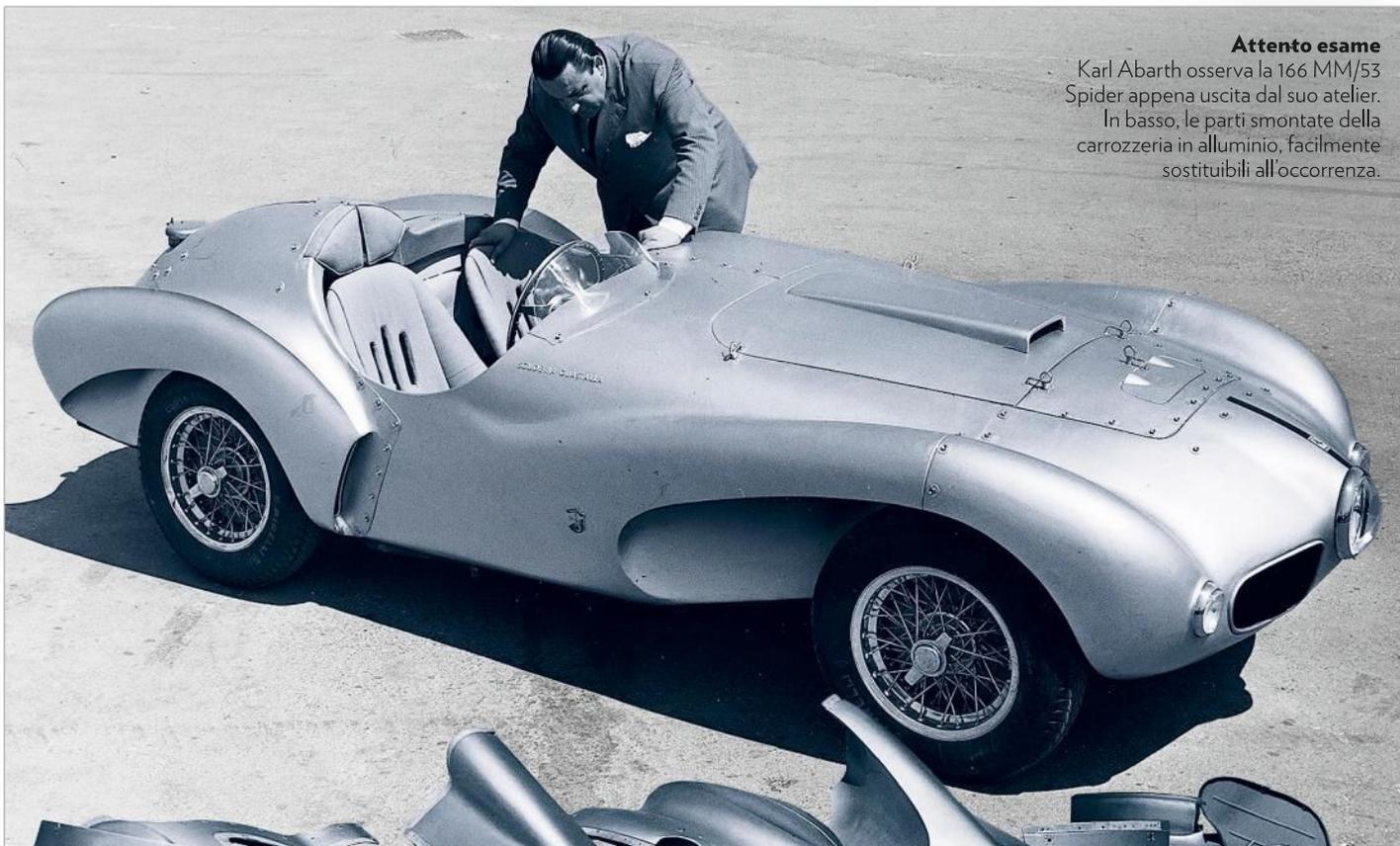


La 166 MM/53 è stata costruita in 13 esemplari. Il secondo telaio prodotto, n. 0262M, uscito da Maranello il 14 marzo 1953, viene spedito a Franco Cornacchia, il dealer di Milano. Il committente è Giulio Musitelli della Scuderia Guastalla. Che affida la Ferrari a Karl Abarth: pensa, a ragion veduta, che il "Mago" possa realizzare un'auto assai più leggera rispetto alle tradizionali barchette di Vignale. In

effetti l'opera del battilastra Giuseppe Manera, seguendo i dettami stilistici che molti attribuiscono a Franco Scaglione, realizza una "pelle" in alluminio rivettata, completamente smontabile per permettere la sostituzione rapida delle parti eventualmente danneggiate in gara. Il risparmio in termini di peso rispetto a una carrozzeria convenzionale è di oltre 100 kg, come dire un buon 20%. Tale "vestito" non è solo leggero e "pratico", ma anche efficace dal punto di vista aerodinamico.

Con la 166 MM/53 Spider Abarth Musitelli

corre per un anno: vince, in coppia con Eugenio Castellotti, la 10 Ore notturna di Messina e accumula tante vittorie di classe. Nel 1954 rinuncia alla carrozzeria originale e opta per una più convenzionale scocca barchetta di Scaglietti. Poi aggiorna il motore con un più prestante 250 MM. La "0262M" conclude la sua carriera agonistica in America. Nel 1979 il proprietario la riporta in configurazione Abarth. Nel 2004 torna alla ribalta delle cronache all'asta di RM a Monterey dove raggiunge l'incredibile valutazione (per l'epoca) di 847.000 dollari. **R**



Attento esame

Karl Abarth osserva la 166 MM/53 Spider appena uscita dal suo atelier. In basso, le parti smontate della carrozzeria in alluminio, facilmente sostituibili all'occorrenza.



UN REGALO PER LA DIVA

L'autotelaio 0456M arriva nell'atelier torinese nel luglio del 1954. La meccanica è quella di un'auto da corsa, ma il regista Roberto Rossellini vuole una granturismo da donare alla moglie Ingrid Bergman

Immaginate la sensazione destata dalla notizia che la più potente Ferrari dell'epoca, la 375 MM trionfatrice nel 1953 alla Carrera Panamericana, quella con il "supermotore" (4,5 litri) progettato da Lampredi e che Enzo Ferrari definisce "con i cilindri grossi come fiaschi", sarebbe stata non solo carrozzata da Pinin Farina con un'elegante silhouette berlina stradale, ma guidata dalla più affascinante diva del cinema, Ingrid Bergman. Roba da quadruplicare la tiratura dei rotocalchi...

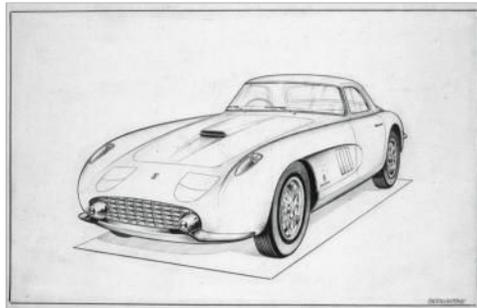
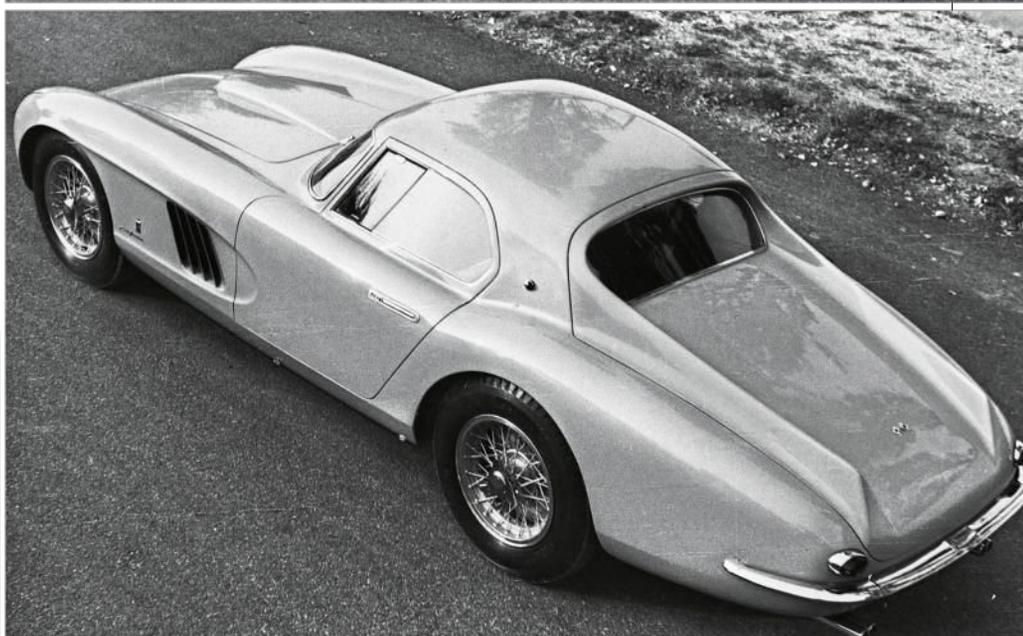
Inspiratore della faccenda è Roberto Rossellini, il regista, appassionatissimo (e amico) di Enzo Ferrari, che già possiede una 375 MM carrozzata da Scaglietti (la "0402M"): ma per il dono a Ingrid ci vuole una mano più speciale ancora, quella di Pinin Farina. Che infatti crea un capolavoro che a decenni di distanza ispirerà molte Rosse. Una su tutte: la 612 Scaglietti.

I 340 CV della 375 MM sono in grado di proiettarla a quasi 290 km/h e di farla passare da 0 a 100 in soli 5 secondi.

È il 17 luglio del 1954 quando lo chassis numero 0456M entra nell'atelier di Pinin Farina. A ottobre la 375 MM "Bergman" è la regina del Salone di Parigi. Poi, finalmente, arriva tra le mani di Rossellini. Che, come è noto, cambia le auto come se fossero calzini. La "super-Ferrari" rimane nella scuderia del regista per pochi anni. Riappare molti anni dopo nella collezione di Wayne Golomb di Springfield (Illinois). Ed è un susseguirsi di concorsi d'eleganza internazionali (Bagatelle a Parigi, Pebble Beach e Monterey in America) e relativi premi. Partecipa anche ai festeggiamenti per i 50 anni della Ferrari, fresca di un approfondito restauro. **R**

Parafanghi e pinne

Caratteristici della 375 MM sono i lunghi parafanghi con le piccole luci incastonate e le pinne che originano dai montanti posteriori. Nel frontale distintivi sono i fari a scomparsa e le luci di profondità inserite ai lati della griglia. In basso, il bozzetto di Pinin Farina a firma di Brovarone.





I DETTAMI DELL'AVVOCATO

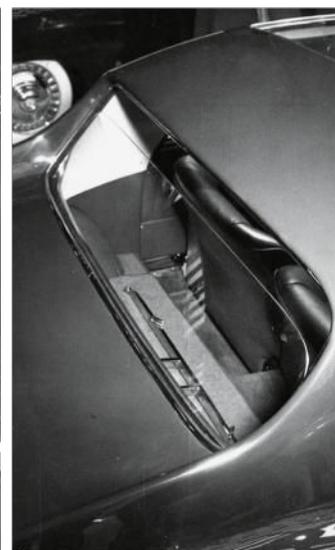
Una Ferrari poco Ferrari e molto Pinin Farina, a cominciare dal frontale con l'enorme mascherina a sviluppo verticale. E mille dettagli personalizzati, secondo il volere del patron Fiat

L'

Avvocato e la Ferrari: un binomio indissolubile, a partire dalla fine degli anni Quaranta. Tra le tante speciali da lui commissionate, questa 375 America, numero di telaio 0355AL, che è anche l'ultima della piccola serie di questo modello. L'eleganza e lo stile dell'Avvocato sono evidenti in questa potente coupé, che si distingue nettamente dalle altre Ferrari coeve. Presentata al Salone di Torino del 1955, la "0355AL" ha dettagli unici: la massiccia griglia a sviluppo trapezoidale, in cui lo stemma del Cavallino appare quasi posticcio, il parabrezza panoramico, il tetto con una grande porzione di cristallo, il lunotto discendente. E sotto il cofano, il motore V12 maggiorato nella cilindrata da 4,5 a 4,9 litri.

Sicuramente l'Avvocato ha apprezzato questa 375: rimane infatti intestata alla Riv (società del Gruppo Fiat) per ben cinque anni, un'era geologica per il volubile proprietario. Negli anni Sessanta sbarca in America tramite l'importatore Chinetti. L'incuria del tempo si fa sentire, ma il fascino del "conservato" dà un effetto speciale. Nel 2002 viene sottoposta a un restauro radicale.

R



Allestimento speciale

I dettagli che fanno la differenza: le eleganti finiture fuoriserie dell'abitacolo, il lunotto discendente, il tetto panoramico in cristallo, il parabrezza avvolgente e la grande mascherina a sviluppo verticale.





LO STILE DELLE CORSE

Lo stimato atelier allestisce cinque esemplari unici su meccanica Ferrari 250 GT con passo lungo di 2600 mm. Tranne l'ultima, tutte vantano un'intensa carriera tra i campi di gara e le passerelle dei concorsi d'eleganza

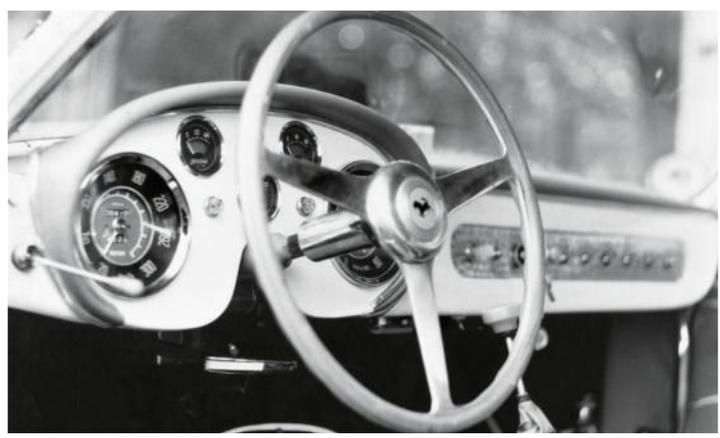
Con la nascita della categoria sportiva Gran Turismo, avvenuta a Milano nel '48, viene automaticamente lanciata l'idea di una nuova tipologia di automobile sportiva: stile e allestimento da auto stradale, ma meccanica da corsa. Gli ingredienti per il successo nella categoria, oltre alla disponibilità di un buon motore, si giocano sulla leg-

gerenza della macchina e sull'aerodinamicità della carrozzeria, chiamata a esprimere massima efficienza. I costruttori, quindi, pensano ai cavalli e lasciano ai designer il compito di tradurre l'aspirazione meccanica in prestazioni estreme. Zagato, che fin dalla fondazione ha impostato l'attività su questi principi, è tra i protagonisti della categoria GT, al punto da poter vantare, alla fine degli anni Cinquanta, una collaborazione ufficiale con i principali marchi sportivi:

Abarth, AC Cars, Alfa Romeo, Aston Martin, Ferrari, Fiat, Jaguar, Lancia, Maserati, Osca e Porsche. Per Ferrari l'azienda milanese è impegnata, a partire dal '56, nell'allestimento di alcuni esemplari su meccanica 250 GT, concepiti prevalentemente per l'impiego agonistico.

La prima delle cinque Ferrari 250 GTZ viene commissionata da Vladimiro Galluzzi, imprenditore edile, gentleman driver e già cliente Zagato (nel '54 →





Impegni sportivi

Sopra, a sinistra, la 250 GTZ numero 0515GT alla partenza del Giro delle Calabrie del '57; a destra, l'elegante plancia.



→ è stato l'ispiratore della 1900 SSZ). Allestita su un telaio tipo 250, il Tipo 508 B, e con V12 di 3 litri Tipo 128 B, esplora esiti stilistici inediti rispetto alla Fiat 8V e alla Maserati A6G54: la forma a tre volumi si caratterizza per il tetto a doppia gobba (per abbassare la sezione del padiglione lasciando spazio al casco del pilota), per l'originale andamento del montante C e per la zona posteriore, con pinnette finali e coda tronca sulla falsariga del coevo prototipo della Lancia Appia Zagato. Con Galluzzi prima e con il successivo proprietario, Luigi Taramazzo, partecipa a una variegata tipologia di competizioni: dai concorsi d'eleganza (Cortina d'Ampezzo '56 e Campione d'Italia '56) alle gare in pista, sulle salite e su strada.

Contemporaneamente alla "0515GT" Zagato allestisce un secondo esemplare (telaio numero 0537GT) su richiesta di Camillo Luglio, contraddistinto da uno stile molto simile. Il gentleman driver genovese conquista il titolo italiano classe GT 1956.

La terza Ferrari 250 GTZ (telaio numero 0665GT) è voluta ancora da Camillo Luglio e già in questo nuovo allestimento risultano evidenti le modifiche volte a migliorare l'aerodinamica: frontale più spiovente e più arrotondato, calandra più piccola, padiglione più compatto. Luglio conquista il 6° posto assoluto e il 2° di classe alla Mille Miglia 1957 e si laurea ancora campione italiano GT per la stagione 1957.

La vettura numero di telaio 0689GT, or-

dinata dall'avvocato fiorentino Vittorio de Micheli, viene costruita sulla falsariga della precedente 250 ma senza la doppia gobba sul tetto e con un interno più raffinato. In effetti il suo proprietario intende utilizzarla indifferentemente in gara e nella normale circolazione stradale.

Nata con l'obiettivo di correre, la telaio numero 1367GT non partecipa mai ad alcuna competizione. Il disegno, decisamente differente rispetto alle GTZ precedenti, evidenzia la ricerca di nuove varianti stilistiche da apportare alla produzione di modelli Zagato: inediti il frontale (elegante ma non aggressivo), la forma del lunotto, i fari posteriori inseriti in una pinna con annessa palpebra.

R





Nel segno della "Zeta"

Elaborata la linea del montante posteriore, che richiama l'emblema del noto carrozziere milanese. La vettura numero 0515 è allestita per volere di Vladimiro Galluzzi.



↓ LE ALTRE 250 GTZ

Dall'alto in basso, i successivi 4 allestimenti eseguiti da Zagato sulla meccanica della 250 GT: s/n 0537GT, s/n 0665GT (6° ass. e 2° di classe alla Mille Miglia 1957), s/n 0689GT e s/n 1367GT (quest'ultima, pur sviluppata in vista dell'impiego in gara, non prende parte ad alcuna competizione).





INFLUENZE D'AMERICA

Una Ferrari con pinne più sontuose di quelle di una Cadillac: questa coupé aerodinamica è uno studio di stile che Pinin Farina conduce per un quinquennio, dando origine a vere e proprie show car

Se la 410 Superamerica è il modello di punta della gamma Ferrari, prendendo il posto della 375 America, le Superfast sono un ulteriore balzo in avanti in termine di stile, lusso e voglia di stupire. La Superfast del 1956 (telaio n. 0483SA) è quanto di più stravagante abbia mai realizzato il carrozziere ufficiale della Ferrari: ha il tetto sporgente privo dei montanti del parabrezza, una coda con pinne lunghissime che racchiudono inedite luci triangolari. Anche nella colorazione, la Superfast presen-

ta una verniciatura originale: è bicolore, bianco Max Meyer sopra e azzurro intenso che cinge tutta la parte bassa. La Superfast presenta anche modifiche nella meccanica: il motore è quello della 410 Superamerica, con cilindrata di 5 litri, ma adotta una soluzione derivata direttamente dalla Formula 1, ossia la doppia accensione (due candele per cilindro). I carburatori sono maggiorati: sempre Weber, ma da 42 al posto dei convenzionali da 40.

Alla Superfast segue un'altra coupé 410 SA Superfast (telaio n. 0719SA) nel 1957: è simile nel frontale e nella parte dell'abitacolo, ma adotta una coda più discreta ed elegante, che

meglio si armonizza con le curvature del resto della carrozzeria. Anche la verniciatura è più sobria: scocca blu Genziana e tetto avorio, quasi a definire l'hardtop di una cabriolet.

La Superfast, dopo il debutto al Salone di Parigi del 1956, prende la via più naturale: l'America, dove è acquistata da William Doheny di Los Angeles. Nell'arco di pochi anni si registrano numerosi passaggi di proprietà. Oggi appartiene alla collezione Lee e l'ultimo premio è stato il "Best in Show" al Concours d'Élégance Pininfarina ad Alassio, giugno 2016: a ritirare l'ambito riconoscimento Ann Lee, giunta dagli Usa per accompagnare la Superfast. **R**



LA PREFERITA DI PININ

Il concetto di Superfast, ovvero una fuoriserie ancora più fuoriserie derivata dal modello di punta della gamma Ferrari, viene ripreso nel 1960 in occasione del debutto della 400 Superamerica, che prende il posto della 410. A differenza di questa, il V12 è di derivazione "Colombo" e non "Lampredi". La cilindrata della 400 è di 4 litri, anche se la potenza è analoga a quella del modello precedente. Lo studio stilistico di Pinin Farina è un altro capolavoro, i cui stilemi verranno ripresi in altri modelli fino alla 500 Superfast del 1964. La Superfast II, che sarà utilizzata come vettura personale da Battista Pinin Farina, è

realizzata sul telaio n. 2207SA e viene esposta per la prima volta al Salone di Torino del 1960. Lo stesso telaio serve da base per la successiva Superfast III, che ha una finestratura più ampia e senza il montante centrale, nuovi sfoghi d'aria e nuove maniglie. Ancora più sostanziali le modifiche sulla Superfast IV, probabilmente sempre sullo stesso telaio: scompaiono i fari retrattili. Venduta successivamente in America, nel 2015 è stata sottoposta a un restauro totale che ha riportato la "2207SA" esattamente alla configurazione d'origine Superfast II.



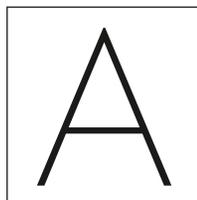
Montanti applicati

La prima 410 Superamerica Superfast all'indomani dell'esposizione parigina, prima di raggiungere il primo cliente, viene sottoposta a modifiche funzionali di dettaglio, come i montanti anteriori che reggono il tetto, assenti al momento del debutto al Salone di Parigi.



PRIMI PASSI VERSO LA GTO

Un telaio della SWB, una carrozzeria derivata dalla 400 Superamerica e un motore Testa Rossa: con questo singolare mix si compie il primo passo verso la nascita della mitica 250 GTO



Alla fine della stagione 1960, Enzo Ferrari decide di spingere sull'acceleratore della categoria GT, quella che, secondo i dettami dei nuovi regolamenti, concorrerà per il Mondiale Marche al posto delle Sport. La 250 GT SWB è una belva quasi imbattibile, ma la concorrenza non sta certo a guardare: Jaguar e Aston Martin in particolare. La Casa di Maranello lavora su due direttrici: da una parte il "Mostro" di Giotto Bizzarrini, dall'altra una berlinetta sperimentale realizzata sul telaio n. 2643GT. Per entrambe, la derivazione è SWB, men-

tre il motore rimane quello della Testa Rossa, massima evoluzione del V12 3 litri.

Se il "Mostro" (detto anche "Paperera") di Bizzarrini rimane allo stadio di prototipo, provato ufficialmente a Monza alla fine del 1961, la "2643" è un'auto completa di tutto, il cui telaio viene inviato alla Pininfarina il 5 aprile 1961 per ricevere una carrozzeria definitiva, che è un adattamento, in chiave sportiva, della scocca della 400 Superamerica. Viene verniciata di uno squillante blu cobalto chiaro, con striscia longitudinale tricolore sul cofano. Partecipa alla 24 Ore di Le Mans con Fernand Tavano e Giancarlo Baghetti, ma è costretta al ritiro per noie al motore. L'anno seguente, con alla guida nien-

temo che Stirling Moss, si impone nella categoria GT alla 3 Ore di Daytona. Poi segue una lunga carriera nelle competizioni americane, viene riverniciata di bianco con doppia striscia blu sul cofano (i colori da corsa americani), partecipa alla 12 Ore di Sebring e a un'altra Le Mans.

Nel 1980 entra nella collezione di Beppe Lucchini, industriale bresciano. Ora la "2643" è di color rosso Ferrari (come appare in queste pagine). Partecipa alle celebrazioni per i 20 anni della 250 GTO, di cui è giustamente considerata un prototipo, e poi anche a quelle del trentennale. Nella seconda metà degli anni Novanta cambia proprietario più volte: desta sensazione la valutazione di una delle transazioni nel 1999: 5 milioni di dollari, cifra favolosa all'epoca. Negli anni Duemila viene riportata alla configurazione Le Mans 1962. **R**





Gradito l'abito scuro

Nata blu, poi riverniciata bianca e in seguito rossa: la "2643" è il più noto dei prototipi che hanno generato la 250 GTO. In epoca recente, l'attuale proprietario americano Bruce McCaw l'ha fatta restaurare, riportandola alla configurazione d'origine.

BRINDISI AL WHISKY

Enrico Wax, importatore per l'Italia del distillato Johnnie Walker e dello champagne Moët & Chandon, è amico personale di Enzo Ferrari. Per lui, una SWB su misura con tetto e brancardi in acciaio inox spazzolato

Enzo Ferrari ama gli alcolici, ma con moderazione. Ogni tanto non disdegna un goccio di whisky. La sua marca preferita è Johnnie Walker, importata in Italia dalla Wax e Vitale SpA, azienda di Genova dell'imprenditore Enrico Wax, amico personale del Commendatore di lunga data e uno degli uomini più ricchi d'Italia.

Durante una delle sue frequenti visite a Maranello (Wax è cliente da sempre della Ferrari), mentre si aggira assieme al "Drake" lungo le linee di produzione, vede i primi telai della SWB e chiede a Ferrari di dargliene uno per far realizzare una fuoriserie. Ferrari non può (e non vuole) dire di no: il telaio n. 1739GT viene dirottato dal reparto corse direttamente alla carrozzeria Bertone, la quale fino a quel momento ha allestito una sola sportiva del Cavallino.

La berlinetta esce dalla matita di un giovanissimo Giorgetto Giugiaro, appena approdato alla corte di Nuccio. Il talentuoso stilista definisce una GT di linea classica, col tetto ribassato in acciaio inox spazzolato, come i brancardi e le cornici dei vetri. Tutta la parte anteriore (cofano e parafanghi) si ribalta in avanti per consentire un agevole accesso al motore e all'avantreno. L'interno è elegante e lussuoso: sedili in pelle avvolgenti, alzacristalli elettrici, valigie su misura, lunotto termico (è la prima volta su una Ferrari).

La strumentazione principale (tachimetro e contagiri) è al centro della plancia, rivolta verso il guidatore: una soluzione ripresa sulla **R** GT Lusso tre anni dopo. Una curiosità: il pomello del cambio è a forma di calcio di pistola.

Il frutto di Giugiaro

Questa fuoriserie, disegnata da Giugiaro, è allestita su commissione del Commendatore Enrico Wax, dalle cui iniziali deriva il nome della vettura riportato dalla scritta applicata sotto la modanatura sulla fiancata: prototype EW.





MUSO DA SQUALO

Il caratteristico frontale riprende gli stilemi delle contemporanee Ferrari di Formula 1: lo "shark nose" che sulle Ferrari di serie dell'epoca non è mai stato utilizzato

Dopo essersi cimentato sulla 250 GT SWB per Enrico Wax due anni prima, Nuccio Bertone decide di rimettere le mani su un telaio Ferrari, ma libero da condizionamenti del cliente. Vuole stupire il mondo con la sua idea di Ferrari, in aperta contrapposizione con quelli che sono gli stilemi del "sarto" ufficiale del Cavallino, la Pininfarina.

Acquista direttamente in fabbrica il telaio n. 3269GT e dà mano libera alla fantasia del migliore dei suoi "giovani di bottega": Giugiaro. Entrato alla Bertone nel 1959, dopo una breve esperienza in Fiat, lo stilista si è già fatto le ossa firmando, oltre alla 250 GT del Commendator Wax, un paio di altre prestigiose supercar: l'Aston Martin DB4 GT Jet e la Maserati 5000 GT. Ne esce un vero ca-

polavoro, con quel frontale "a naso di squalo" prelevato pari pari dalla 156 F1 che nel 1961 ha vinto il Mondiale con Phil Hill. Sportivissima, ma elegante, grazie anche al colore Blu Notte Metallizzato. Esposta dapprima a Ginevra e poi a Torino (dove esibisce una nuova livrea argento), riceve consensi unanimi tranne che da Enzo Ferrari. Il "Drake" tace. Forse perché questa Ferrari è troppo Berto-

ne e poco Ferrari. Però apprezza il lavoro di Nuccio e, in occasione degli auguri di Natale ricevuti assieme a un regalo dal carrozziere, risponde con un biglietto che recita così: "Caro Bertone, il tuo dono e le tue parole rappresentano i segni inconfondibili di un uomo animato dalla stessa passione che mi ha portato dove sono oggi. Il tuo - se me lo permetti - amico, Enzo Ferrari". **R**



Oltre sedici milioni di dollari

La Ferrari Bertone è stata venduta all'asta due anni fa a Pebble Beach da Gooding per 16,5 milioni di dollari. Restaurata come in origine (quindi in livrea Blu Notte Metallizzato), è stata certificata da Ferrari Classiche.



FUORI DAL CORO

Piero Drogo, pilota e maestro nel costruire carrozzerie d'alluminio, riparava e alleggeriva le berlinette Ferrari incidentate, spesso ricostruendole ex novo. Ecco una delle sue interpretazioni



D alla seconda metà degli anni Cinquanta la Ferrari è il punto di riferimento nelle corse riservate alla categoria GT. Grazie al suo motore V12 di 3 litri, il 250, è l'auto da battere, anche se pochi ci riescono. La costante evoluzione motoristica

e stilistica, che passa dalle prime 250 MM alle successive 250 Europa, poi alle 250 GT a passo lungo (le Tour de France), infine alle 250 GT berlinetta a passo corto, raggiunge l'apogeo con la 250 GTO. In ogni gara un nugolo di Ferrari 250 si contendono la vittoria. È logico che, durante le serratissime battaglie in pista, molte di queste sportive subiscano incidenti più o meno rilevanti.

Non sono certo molti all'epoca i carrozzieri in grado di mettere le mani su queste sofisticate granturismo da corsa.

Tra questi figura Piero Drogo. Piemontese, col padre di origine siciliana, ama le corse e si cimenta come pilota con discreti risultati. Ma la vera svolta è quando appende il casco al chiodo nel 1960 e, dopo una breve esperienza alla Stanguellini, de-



Interni da corsa

Nata come 250 GT 2+2, la Ferrari n. di telaio 3611GT è completamente trasformata anche nell'abitacolo. Come quasi tutte le auto da corsa del periodo, ha la guida a destra per assecondare il senso dei circuiti. Gli strumenti principali sono collocati sopra il tunnel. Quelli secondari al centro della plancia.



cide di fondare la sua officina denominata Carrozzeria Sports Cars a Modena. Drogo diventa ben presto un mago delle lamiere e inizia a essere il referente prediletto dei proprietari di auto sportive incidentate, specie se sono da ricostruire ex novo.

Drogo ripara, sostituisce, modifica, aggiorna e persino inventa. Nelle sue mani un relitto quasi irrecuperabile torna a nuo-

va vita. Più bello, più leggero, più competitivo di prima. Nella sua instancabile attività, sua musa ispiratrice è la 250 GTO, presa a modello per alcune ricostruzioni su base 250 GT SWB. Come la numero di telaio 2735GT che era stata guidata da Stirling Moss e che, nelle mani di Robin Benson, viene quasi distrutta al Tourist Trophy. Arrivata a Modena da Drogo, viene trasfor-

mata con una scocca nuova, più bassa e filante. Il motore viene arretrato di 23 cm e abbassato di 9. Tornata alle corse, ottiene risultati lusinghieri.

La notorietà di Drogo raggiunge la vetta: collabora con Giotto Bizzarrini, la Iso Rivolta, la Maserati e la Scuderia Serenissima. La vettura che compare in queste pagine nasce come 250 GT 2+2, ossia la "qua- ➔



→ si pacifica" quattro posti. Porta il n. di telaio 3611GT ed è del 1962. Quando nel 1964 subisce un incidente stradale, il proprietario la porta da Drogo e gli chiede di trasformarla in una vettura da corsa. Il valido carrozziere ci mette tutta la sua perizia: la carrozzeria è bassa, aerodinamica, leggerissima. Sulla bilancia l'auto pesa una quarantina di kg in meno rispetto a una 250 GTO. Il motore è elaborato fino a raggiungere specifiche intermedie tra quelle della SWB e quelle della GTO: i cavalli sono circa 290. Al retrotreno, il classico ponte rigido della 250 GT 2+2 viene aggiornato con bracci secondo lo schema del parallelogramma di Watt.

La vettura viene utilizzata nelle corse con discreto successo e giunge ai giorni nostri pressoché conservata. Negli anni Novanta il restauro, condotto mantenendo le specifiche di Drogo. Di fatto è una rarità assoluta: molte auto trasformate dalla Sports Cars di Modena in epoca recente sono tornate allo stato d'origine, specie se vantano il telaio e la meccanica originale SWB: il valore economico di una "passo corto" è ormai talmente stratosferico da giustificare qualsiasi tipo di ricostruzione necessaria.

La "3611GT" è quindi uno dei rarissimi esempi sopravvissuti dell'estro creativo di Piero Drogo, assieme alla "Breadvan" (vedi box nella pagina seguente).

L'avventura di Piero Drogo termina nel 1973 a causa di un incidente stradale. Il geniale carrozziere perde la vita nei pressi di Bologna mentre è alla guida di una Ferrari 250 GT Spider California: si scontra con un camion all'interno di una galleria. Ha soltanto 46 anni.

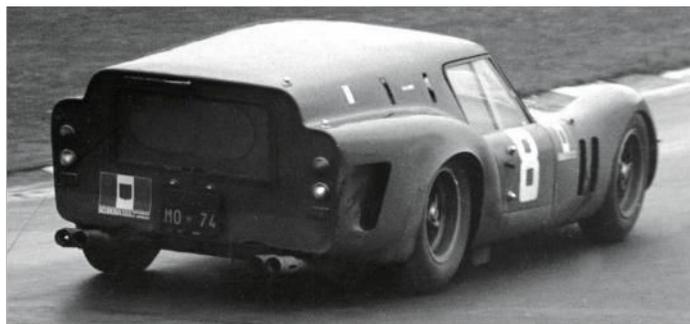
L'azienda, dopo la sua scomparsa, chiude subito i battenti. **R**



↓ 250 GT SWB "BREADVAN" 1962

FURGONCINO DA CORSA

La "Breadvan" ("Furgoncino del pane") nasce in soli quattordici giorni di lavoro. L'idea è del Conte Volpi di Misurata, patron della Scuderia Serenissima. Il progetto è di Giotto Bizzarrini. L'esecuzione è di Piero Drogo. Il compito è arduo: creare "in casa" una 250 GTO evoluta, cioè più leggera e veloce per partecipare alla 24 Ore di Le Mans. Partendo da una 250 GT SWB. Il risultato è inusuale: l'auto è più bassa e ha una carrozzeria allungata che termina con una coda tronca secondo i principi aerodinamici del tedesco Wunibald Kamm. Sembra un furgoncino, infatti viene soprannominata "Breadvan". È pronta in sole due settimane di lavoro. La "Breadvan" si rivela dannatamente efficace: sul lungo rettilineo di Hunaudières, sul circuito de La Sarthe, supera di 7 km/h la velocità di punta della 250 GTO. Peccato che, pur condotta da due validi piloti, Davis-Abate, è costretta al ritiro per guasto meccanico. La 250 realizzata da Drogo partecipa anche ad altre corse, con alla guida piloti del calibro di Gendebien, Trintignant, Scarfiotti e Phil Hill. Bella o brutta che sia, i pareri sono contrastanti, nessuno discute l'efficacia di questa vettura. Infatti Drogo ne realizza almeno altri due esemplari, oggi scomparsi.



FUORISERIE REGALE

Destinata alla principessa Liliane de Réthy, consorte del re del Belgio Leopoldo III, anch'egli ferrarista sfegatato, questa GTC Speciale prefigura la 365 GT 2+2

Industriali, attori, registi e regnanti: i clienti di Maranello sono molto spesso personaggi fuori dal comune. A molti di loro, una Ferrari di serie non basta. Come nel caso della principessa Liliane De Réthy, seconda moglie del re del Belgio Leopoldo III. Così la descrive Enzo Ferrari in "Le mie gioie terribili": "La ricordo come una donna molto bella, vivace, volitiva, con una personalità direi eccezionale. Ebbi la percezione che sapesse quello che sanno tutte le donne, però ad altissimo livello: e cioè quello che si deve chiedere alla vita, quello che si può pretendere da tutti coloro che in questa vita ci accompagnano".

La principessa sa, dunque, cosa chiedere: in questo caso una 330 GTC fuoriserie, che diventa la sua terza Ferrari, quella che amerà di più e che l'accompagnerà fino all'ultimo dei suoi giorni (si spegne a 85 anni nel giugno del 2002).

La Speciale porta il numero di telaio 09439 e quello di commessa interna di Pininfarina 99670. Manco a dirlo, il carrozziere realizza l'ennesimo capolavoro, prendendo alcuni dettagli da altri modelli Ferrari particolarmente riusciti. Il frontale, per esempio, è quello della 365 California. L'abitacolo 2+2 è molto luminoso, con il tetto spiovente verso la coda e che termina con due pinne de-



Fari a scomparsa
La coda è dominata dalle pinne originate dai montanti. Nel frontale della 330 GTC Speciale figurano i proiettori supplementari a scomparsa, come sulla 365 California: soltanto i primi due esemplari costruiti ne sono dotati.

gradanti, che racchiudono il lunotto incassato. La coda è tronca, con triple luci tonde. La 330 GTC Speciale adotta la meccanica di serie: V12 di 4 litri, 300 CV. L'esemplare viene esposto in anteprima al Salone di Bruxelles, giusto pochi giorni prima della consegna alla augusta consorte di Leopoldo III.

Seguono altri tre esemplari quasi del tutto identici: il telaio 09653, per il cliente di Hou-

ston, nel Texas, Michael de Bakey (un famoso cardiocirurgo), il 10107 per Maria Madalena Da Lisca di Cortina d'Ampezzo (il nome non dice un granché, in realtà è la moglie dell'industriale Pietro Barilla), il 10241 per l'imprenditore romano Franco Palma. I primi due esemplari sono di color azzurro con interno in pelle nera, gli altri due argento, rispettivamente con rivestimenti neri e blu. 





DESTINAZIONE “STATES”

Sono ben 192 le Ferrari disegnate da Michelotti: questa è una delle meno conosciute e originali. Quasi un divertissement, dai tratti però fin troppo americaneggianti

Ambientazione torinese

La Palazzina di caccia di Stupinigi fa da cornice (poco adatta) alla Ferrari 330 GT 2+2 di Michelotti, pronta per essere spedita in America nel 1967.



Giovanni Michelotti inizia a lavorare coi calzoncini corti come ragazzo di bottega agli Stabilimenti Farina. Il suo primo compito: temperare le matite e montare nuovi fogli sul tecnigrafo. Il genio e l'estro prendono però presto sopravvento e in tanti si accorgono di lui. Stilista modesto e schivo nei modi, ma talentuoso come pochi, ha realizzato nella sua carriera oltre 1200 auto, dai prototipi ai modelli di serie. Per Stabilimenti Farina, Vignale e Ghia ha definito lo stile di ben 192 Ferrari, di cui soltanto nove portano il suo marchio. La prima di queste nove è la 330 GT 2+2 del 1967, un'auto commissionata da Luigi Chinetti. Il punto di

partenza è il telaio n. 06109 che corrisponde a una Ferrari 330 GT 2+2. Michelotti la trasforma in una coupé con tetto rigido asportabile, tipo "Targa". Il lunotto è in plastica trasparente, ripiegabile. La linea della carrozzeria ricorda da vicino quella di una coupé realizzata un paio d'anni prima su un telaio analogo. L'impatto visivo è dato dalla scelta della colorazione: un giallo-arancio squillante, con bande nere opaco sui due cofani. Sembra ispirata alle muscle car che iniziano a circolare sulle strade d'America. Il resto dell'auto è pura poesia Ferrari. La "06109" negli "States" passa di mano più volte. Alla metà degli anni Settanta viene riverniciata di un rosso scuro, quasi marrone, che le fa perdere parte dell'aggressività.

È una fuoriserie, per giunta realizzata da un carrozziere poco "profeta in patria", ma apprezzatissimo all'estero (gli inglesi, con cui ha collaborato per decenni, lo citano persino nelle brochure: "From the magic pen of Michelotti"): questo basta per dare a questa Ferrari, in effetti non tra le sue interpretazioni migliori, una discreta notorietà durante un'asta di Barrett-Jackson a gennaio del 1988: viene aggiudicata per 120.000 dollari, una cifra all'epoca importante per una Ferrari di vent'anni, considerabile ancora poco storica. Chi la compra è un appassionato vero: il californiano Tom Holfelder. Che la conserva per qualche decennio e che, nel 2011, decide di sottoporla a un restauro completo, ripristinando l'originario colore giallo-arancio. **R**



275 GTB/4 SPIDER NART 1967

L'ALTRA SCOPERTA DI CHINETTI

L'importatore Usa, anima del North American Racing Team, quando chiede un favore all'amico Enzo, ben difficilmente ottiene un rifiuto. Anche quando vuole un lotto di 274 GTB/4 in versione aperta





A

dirlo oggi, sembra quasi un'idea banale, ma negli anni Sessanta tutto gira in maniera diversa. Luigi Chinetti, pilota vincitore a Le Mans poi diventato la longa manus di Ferrari negli "States" ha già dimostrato che quando inventa qualcosa, lo trasforma in oro zecchino. Un esempio? La 250 GT Spider California, versione scoperta della 250 GT SWB. A un decennio esatto di distanza torna alla carica con il "Drake", e gli butta lì l'idea: "Mi fai venticinque 275 GTB/4 in versione scoperta?". L'italo-americano dal fiuto eccezionale ha già nel portafogli una lunga lista di clienti americani che scalpitano...

La trasformazione è opera di Scaglietti. La meccanica è quasi identica (si parla di un leggero depotenziamento del motore, e null'altro, se non qualche rinforzo per irrigidire la scocca). Da Maranello ne escono però solamente dieci esemplari: nove varcano l'Atlantico e uno rimane in Europa. Tra i clienti più famosi della Spider Nart, l'attore

Steve McQueen, già possessore di due 275 GTB (una monoalbero, l'altra bialbero). L'ottava spider prodotta, originariamente comprata da Eddie Smith, in un'asta di beneficenza del 2013 è battuta a ben 27,5 milioni di dollari. L'acquirente è il fondatore del marchio Tommy Hilfiger, Lawrence Stroll. E pensare che, soltanto sei anni prima, un altro esemplare supera di poco il milione di dollari, destando grande sensazione tra gli addetti ai lavori!

La Spider Nart, come la successiva 365 GTS/4 Daytona Spider, è tra le Ferrari più replicate. Sembra che in giro per il mondo ci siano non meno di cinquanta GTB "tagliate"...

E l'unico esemplare "europeo"? È stato proposto all'asta di Montecarlo di RM Sotheby's esattamente un anno fa, ma non ha trovato un compratore disposto a sborsare la giusta quotazione (la stima d'asta era di 18-23 milioni di euro). Un'ultima curiosità: questa Spider Nart, nel corso degli anni, è stata posseduta da ben cinque proprietari di 250 GTO. Come a dire: il massimo delle Ferrari stradali da corsa, il massimo delle Ferrari stradali da passeggio... **R**



Taglio alla Scaglietti
I dieci esemplari originali della 275 GTB/4 Spider Nart sono realizzati dalla carrozzeria Scaglietti, dalle cui officine escono anche le versioni berline. Numerosissime le repliche successive.



LAMPO GIALLO

Rimasta per quarant'anni nella collezione di Pininfarina, ora appartiene a uno dei collezionisti più importanti del mondo. È la trasposizione stradale di un'auto da corsa vera

James Glickenhau, americano di New York, nato 66 anni fa a dieci miglia dalla sede della concessionaria Ferrari di Luigi Chinetti, è un collezionista di auto molto particolare: il suo motto è "Not putting miles on your Ferrari is like not having sex with your girlfriend so she'll be more desirable to her next boyfriend". Non serve la traduzione...

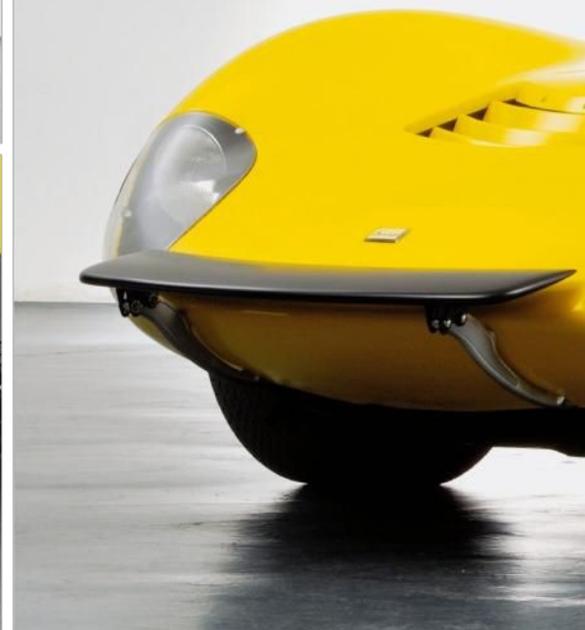
Per questo motivo James, un passato da regista e produttore cinematografico a Hollywood, poi da speculatore a Wall Street (come il padre), le sue auto le usa quasi quotidianamente. Stiamo parlando di Ferrari 159 S (la seconda Ferrari costruita), 330 P4 (quella che ha vinto a Daytona), Ford GT 40 e altri gingilli di tal genere. Quando ha comprato dalla Pininfarina la 512 S Modulo, dream car non funzionante, si è messo di buona lena per ridarle vita. Quando, sempre dal museo di Pininfarina, si è por-

tato a casa la Dino 206 Berlinetta Competizione, invece, non ha dovuto far altro che girare la chiave e avviare il motore. Perché la "Dino gialla" (questo il suo soprannome fin dalla presentazione al Salone di Francoforte del 1967) è un'auto vera. La Dino 206 è una Sport che replica, in scala, la 330 P3. Tre esemplari partecipano alla 24 Ore di Le Mans del 1966. Un telaio, il n. 10523, dotato di uno dei tre motori utilizzati a Le Mans, viene spedito alla Pininfarina per realizzare un prototipo che prefigurasse una nuova GT stradale quanto più possibile vicina a un'auto da corsa. Il bozzetto è uno dei primi lavori di Paolo Martin per Pininfarina. Col senno di poi, questa berlinetta dimostra molti punti in comune con quella che sarà la Dino 206 GT di serie. Anche se alcuni dettagli sono da vera show car, come le porte con apertura ad ala di gabbiano. Questo esemplare unico, perfettamente marciante, è verniciato di color Giallo Fly. L'interno è quello di un'auto da corsa, appena un po' ingentilito. La strumen-

tazione non prevede il tachimetro, ma davanti al volante c'è soltanto il contagiri. Il resto della strumentazione è allineato lungo tutta la plancia. Prima di essere ceduta a Glickenhau, Pininfarina esegue una messa a punto della meccanica e una sessione alla galleria del vento per regolare l'incidenza degli alettoni. **R**

Prototipo funzionante

La Dino 206 Berlinetta Competizione è uno dei prototipi che prefigurano la Dino 206 GT stradale. È realizzata sul telaio di una Dino 206 da corsa e utilizza uno dei motori usati a Le Mans nel 1966.







CONCEDE IL BIS

Esposta a Parigi nel 1966, questa tre posti con guida al centro scatena la "libidine" di Gianni Agnelli, che se ne fa realizzare una su misura



La 365 P è a tutti gli effetti la prima Ferrari da strada con il motore V12 messo in posizione posteriore-centrale. Deriva dalla 365 P2, ossia la versione "clienti" delle Sport che alla metà degli anni Sessanta corrono nel Mondiale. Rispetto alle 330 ufficiali, la cilindrata sale a 4,4 litri, ma la potenza scende a 390 CV: non ha l'iniezione, sostituita dai più semplici carburatori. Il motore calmierato ha una maggiore durata, a tutto vantaggio dei costi di gestione. Pininfarina utilizza un telaio della

365 P per realizzare il prototipo di una Ferrari stradale col motore alle spalle del pilota. Viene esposta al Salone di Parigi del 1966: è di colore bianco latte e nell'abitacolo i posti sono tre: quello al centro è per il guidatore, ed è più avanzato rispetto agli altri due. La linea è disegnata da Aldo Brovarone e prefigura in molti particolari la Dino 206 GT.

Pininfarina, su commessa di Gianni Agnelli, realizza un secondo esemplare (quello illustrato in questa pagina), di colore grigio per volere del boss della Fiat (nell'illusione di risultare meno visibile...). Una curiosità: il numero di telaio dell'auto dell'Avvocato è più basso rispetto a quello

del primo prototipo di Parigi: 8815 contro 8971. Misteri "maranelliani"...

Rispetto al prototipo parigino la 365 P "Gianni Agnelli" presenta alcune peculiarità specifiche, colorazione a parte: per esempio il grande alettone posteriore che origina sui parafanghi e racchiude tutta la coda.

La 365 P bianca è venduta a Luigi Chionetti, che la tiene nella collezione di famiglia. Percorre meno di 8000 km su strada. Nel 2014 gli eredi decidono di metterla all'asta: Gooding la propone mantenendo segreta la valutazione di riserva. Raggiunge un'offerta massima di 22,5 milioni di dollari, ma la proposta non viene accettata. **R**



Su misura per Lui
La 365 P Berlinetta Speciale del 1967 è costruita da Pininfarina sul telaio da corsa della 365 P2 secondo le specifiche richieste dal committente Gianni Agnelli.



UNA ROSSA FAMILIARE

Nata da un'idea di Luigi Chinetti Junior, disegnata dall'artista americano Bob Peak, realizzata dalla carrozzeria Vignale. Di recente è stata di Jay Kay dei Jamiroquai, che però se ne vuole disfare



Definire l'attuale Ferrari GTC4 Lusso (o la precedente FF) una station wagon sarebbe un'eresia. Però, con quel pur minuscolo portello posteriore, la quattro posti di Maranello è sicuramente la Ferrari più familiare di sempre. Soltanto il sultano del Brunei, in passato, ha voluto commettere il "sacrilegio" di ordinare una vera e propria Ferrari "da carico". Anzi, se ne è fatte costruire ben sei da Pininfarina (con il benessere della Casa) e le ha chiamate Venice, in omaggio a Venezia. Si trattava di una trasformazione della 456 GT. E, già che c'era, oltre al portellone, ci ha fatto aggiungere anche due porte in più.

In realtà c'è stato effettivamente chi ci ha pensato ancora prima a creare, non tanto una wagon, quanto una più sportiveggiante "shooting brake", definizione inglese che in precedenza si è adattata a meraviglia persino ad alcune Aston Martin fuoriserie. È Alfredo Vignale, su istigazione di "Coco" Chinetti, alias Luigi Jr., il figlio del mitico fondatore della Nart. Ri-

voltosi all'artista Bob Peak, che disegna il concept sulla base di una 330 GT, Chinetti si affida poi ai battilastra di Vignale, che traducono in realtà il bozzetto. Ne esce una vettura assai strana, con la parte posteriore del padiglione applicata quasi fosse il tettuccio di un pickup. Anche la colorazione è vistosa: verde metallizzato con tetto e "hardtop" posteriore in oro.

Dopo l'esposizione al Salone di Torino del 1967, l'auto arriva nelle mani di Chinetti, che la tiene dieci anni, poi la vende a un cliente. Negli anni Novanta viene acquistata dal collezionista francese Jean Claude Paturau, che la espone al Concorso di Bagatelle. Nel 2008 viene venduta all'asta per mezzo milione di euro. Infine arriva tra le mani di uno degli odierni ferraristi più accaniti: il cantante Jay Kay dei Jamiroquai, possessore di molte Ferrari a tiratura limitata. Però non ne è molto soddisfatto, anche dopo averne cambiato il colore: oggi è un bronzo metallizzato monocoloro. Attualmente è in vendita presso un commerciante londinese per la rispettabile somma di 874.000 dollari. Chi è a caccia di una wagon seminuova (pare che abbia soltanto 13.000 km all'attivo), si faccia avanti...



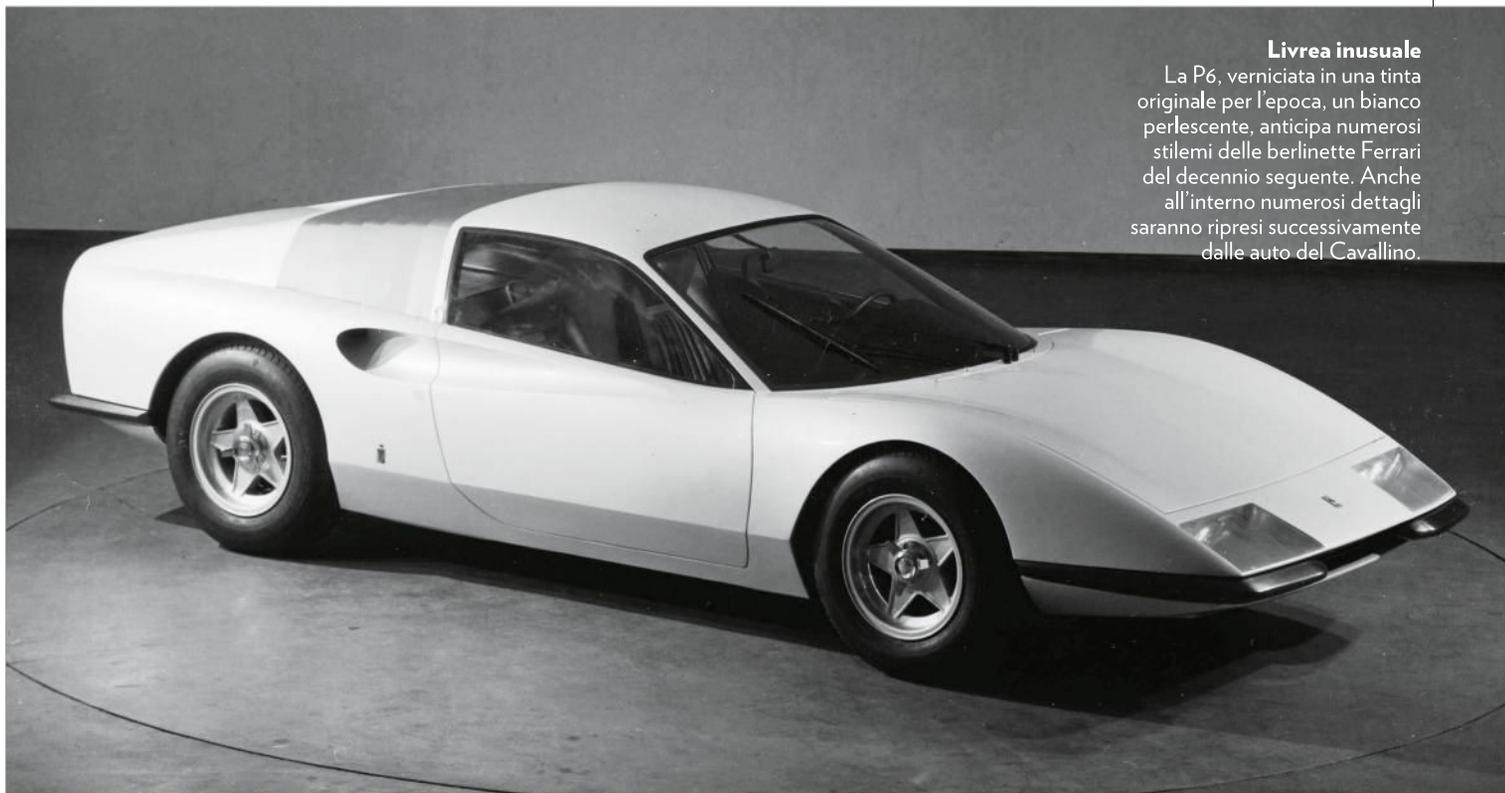
Portellone in vetro

In alto, la 330 GT Shooting Brake in fase di costruzione nell'atelier di Alfredo Vignale. Sopra, la vista col portellone-lunotto aperto sottolinea la sua capacità di carico.



SGUARDO AL FUTURO

Questo prototipo è frutto di un intenso periodo di incubazione del “pensatoio” di Pininfarina per definire il design delle berlinette del decennio seguente. A lei si ispirano BB e 308 GTB



Livrea inusuale

La P6, verniciata in una tinta originale per l'epoca, un bianco perlescente, anticipa numerosi stili delle berlinette Ferrari del decennio seguente. Anche all'interno numerosi dettagli saranno ripresi successivamente dalle auto del Cavallino.

Il Sessantotto in Ferrari e in Pininfarina, “autunno caldo” a parte (come in tutte le aziende metalmeccaniche gli scioperi sono all'ordine del giorno), è già una proiezione nel futuro: è proprio questo l'anno in cui si definiscono i punti cardinali dello stile delle berlinette e delle granturismo prossime venture.

La punta di diamante della concezione del design degli anni Settanta è mirabilmente rappresentata dalla P6 Berlinetta Speciale, una sportiva a motore centrale (V12 di 3 litri derivato da quello della Sport 312 P da 400 CV) dotata di una forma sinuosa con dettagli che di lì a breve diventeranno tipici delle Ferrari stradali col propulsore posto alle spalle dell'abitacolo.

Il frontale, con i parafranghi che seguono la curvatura delle ruote e scendono verso il frontale assottigliato, è l'anticipazione del

muso della BB; la fiancata, con la presa d'aria tonda che porta aria al motore e origina da una scalfatura che inizia a metà portiera, è la prefigurazione della 308 GTB; la coda, con le pinne che prendono avvio dal tetto, racchiudono il lunotto e degradano fino allo specchio posteriore tronco, “ritornerà” in tutte le berlinette dei quindici anni seguenti.

La P6 Berlinetta Speciale è dunque un caposaldo dello stile, uno degli innumerevoli capolavori di Pininfarina. All'epoca, l'impatto emotivo che suscita è molto meno di quello che merita, perché ad attirare gli sguardi in quel periodo sono le dream car che tutti i carrozzieri più famosi sfornano a getto continuo (anche Pininfarina non si sottrae alla “moda”, per esempio con la 512 S del 1969 e la Modulo del 1970).

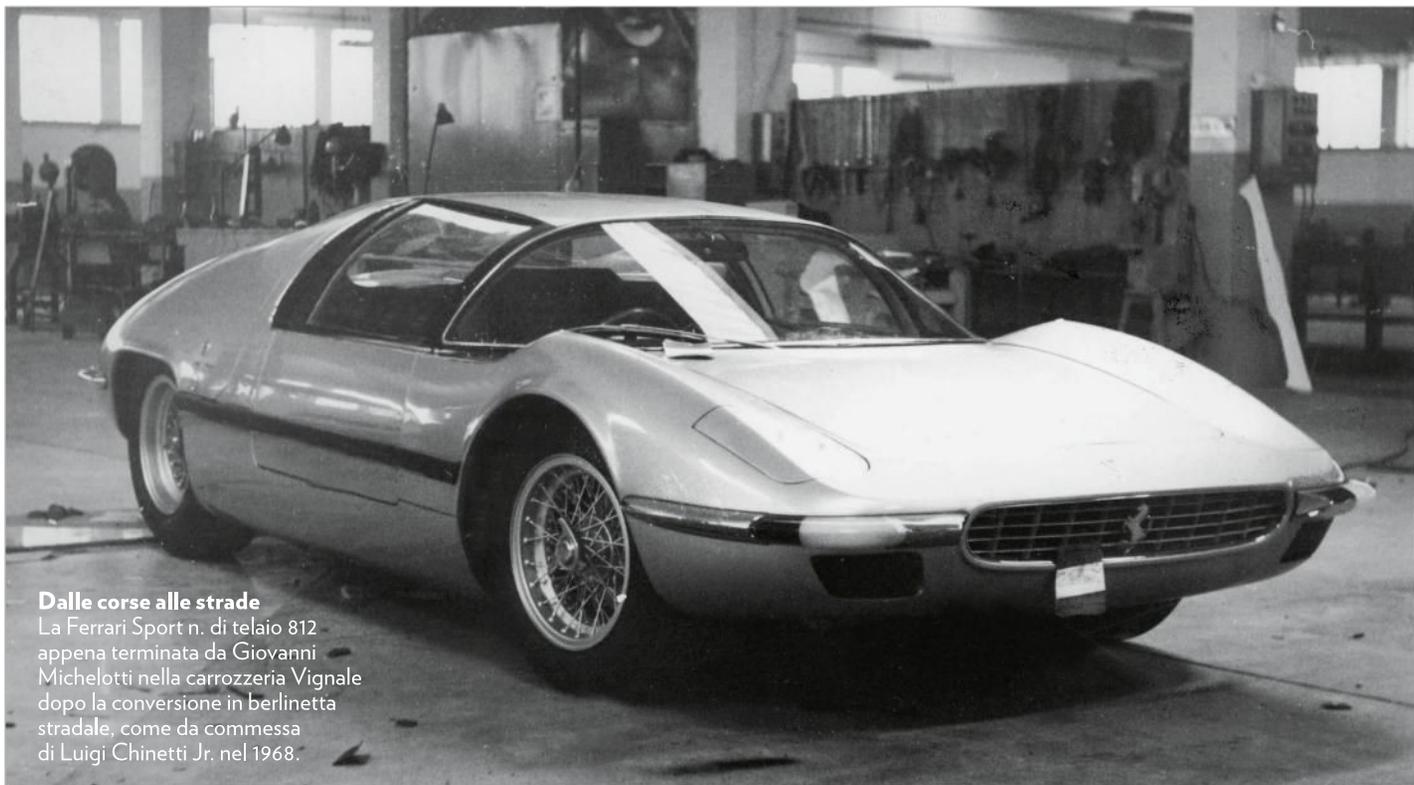
La P6, però, fissa i principi estetici universali delle berlinette a motore centrale, così come stabilisce i canoni delle proporzioni. Stile e volumi che ancora oggi sono validi nell'ambito delle supercar. **R**





VITA TORMENTATA

Nata come 250 P, poi diventata 275 P e incidentata a Le Mans, ricarrozata da Michelotti, ritornata 250 P e infine restaurata come il carrozziere piemontese l'aveva allestita: una lunga storia



Dalle corse alle strade

La Ferrari Sport n. di telaio 812 appena terminata da Giovanni Michelotti nella carrozzeria Vignale dopo la conversione in berlina stradale, come da commessa di Luigi Chinetti Jr. nel 1968.

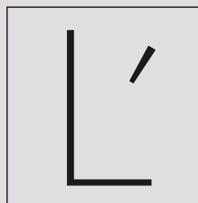
La carriera della Sport Prototipo 250 P telaio numero 812 inizia nel 1963 come vettura ufficiale della Scuderia Ferrari. L'anno seguente è una delle tre 250 P convertite in 275 P. Alla 24 Ore di Le Mans corre con Baghetti-Maglioli, ma si ritira per incidente. Passa alla Nart di Chinetti e diventa 330 P. In seguito a un altro danno, nel 1968 viene affidata a Giovanni Michelotti per essere trasformata in un prototipo stradale. Il lavoro del designer piemontese è eccellente: conserva tutto lo spirito corsaiolo, ma guadagna anche le caratteristiche di una sportiva stradale. In questa configurazione rimane nelle mani di Luigi Chinetti Jr. fino al 1988, quando l'acquirente che la rileva decide di riportarla alla configurazione originale di 250 P, ricarrozandola. Ma questa non è l'ultima vita della "812": nel 1999 la Prototipo di Sorbara la riporta indietro nel tempo al 1968, alla versione di Michelotti. **R**





DI CORSA VERSO L'ESTREMO

Se la P6 ha forme inedite, ma convenzionali, la 512 S è una dream car vera e propria, quasi una tappa intermedia per arrivare all'apogeo della fantasmagorica Modulo



Lo obiettivo di Pininfarina per il Salone di Torino del 1969 è stupire il mondo con una concept car avanzatissima, caratterizzata da stili futuribili. Il designer incaricato di questo progetto è Filippo Sapino, che di lì a poco passerà alla Ford e alla Ghia.

La base di partenza è quello che resta del prototipo di un telaio di una 512 S, la Sport di 5 litri destinata a gareggiare nel 1970, a sua volta derivato da quello di una 312 P incidentata. Utilizzato per la sperimentazione della 512 S,

questo "simulacro" viene ceduto a Pininfarina per l'allestimento della concept.

Sapino realizza una sportiva bassa e larga, dalle linee affilate, a forma di cuneo. Tra le idee innovative, il sistema d'accesso all'abitacolo, costituito da un unico pezzo ribaltabile in avanti che comprende il parabrezza, il tetto e la parte alta delle fiancate. Anche tutta la parte posteriore è sollevabile integralmente per dare accesso alla meccanica. La fiancata è a spigoli vivi, con l'unica rotondità costituita dai parafranghi anteriori, che seguono il profilo della ruota, mentre quelli posteriori coprono parzialmente i possenti cerchi

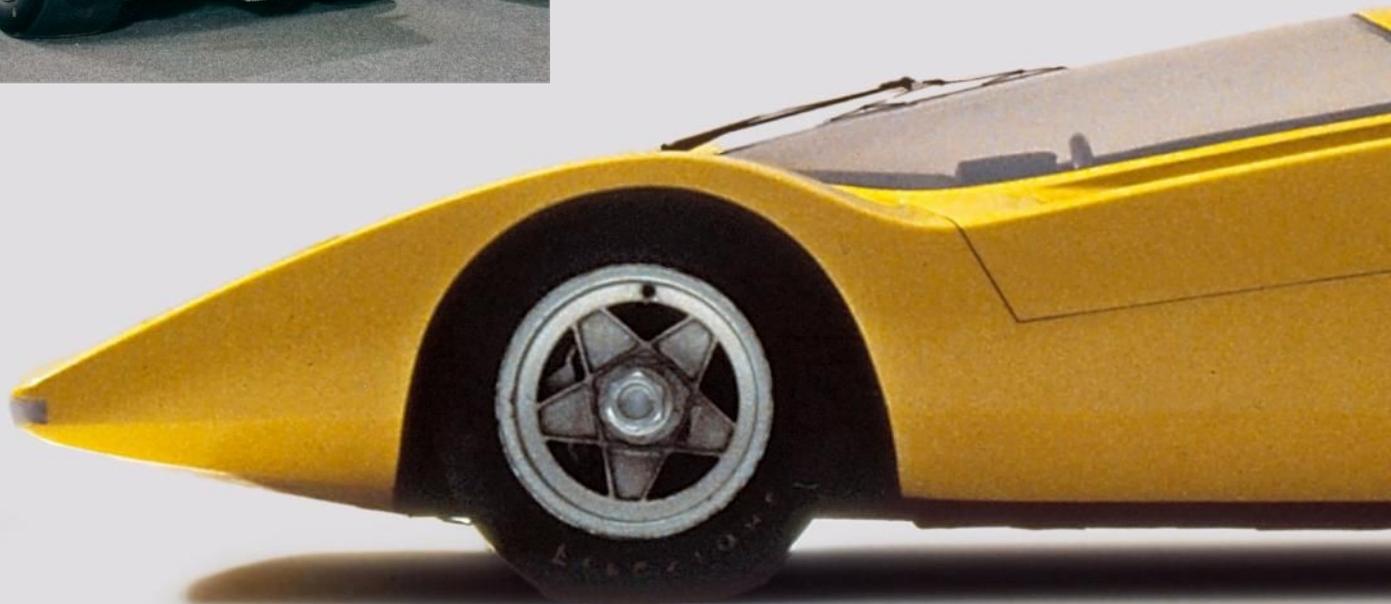
da corsa. Il frontale è molto spiovente, con i parafranghi in rilievo che comprendono i fari a scomparsa e un cofano piatto. Il davanti è a punta sottile: c'è spazio soltanto per gli indicatori di direzione e una feritoia di presa d'aria.

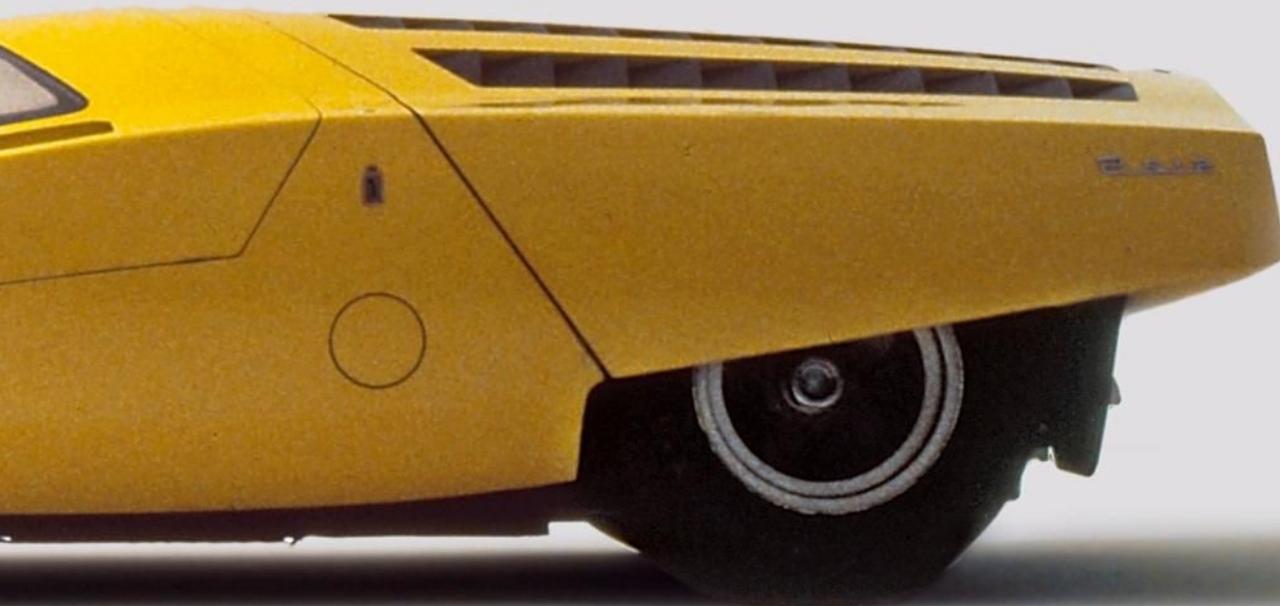
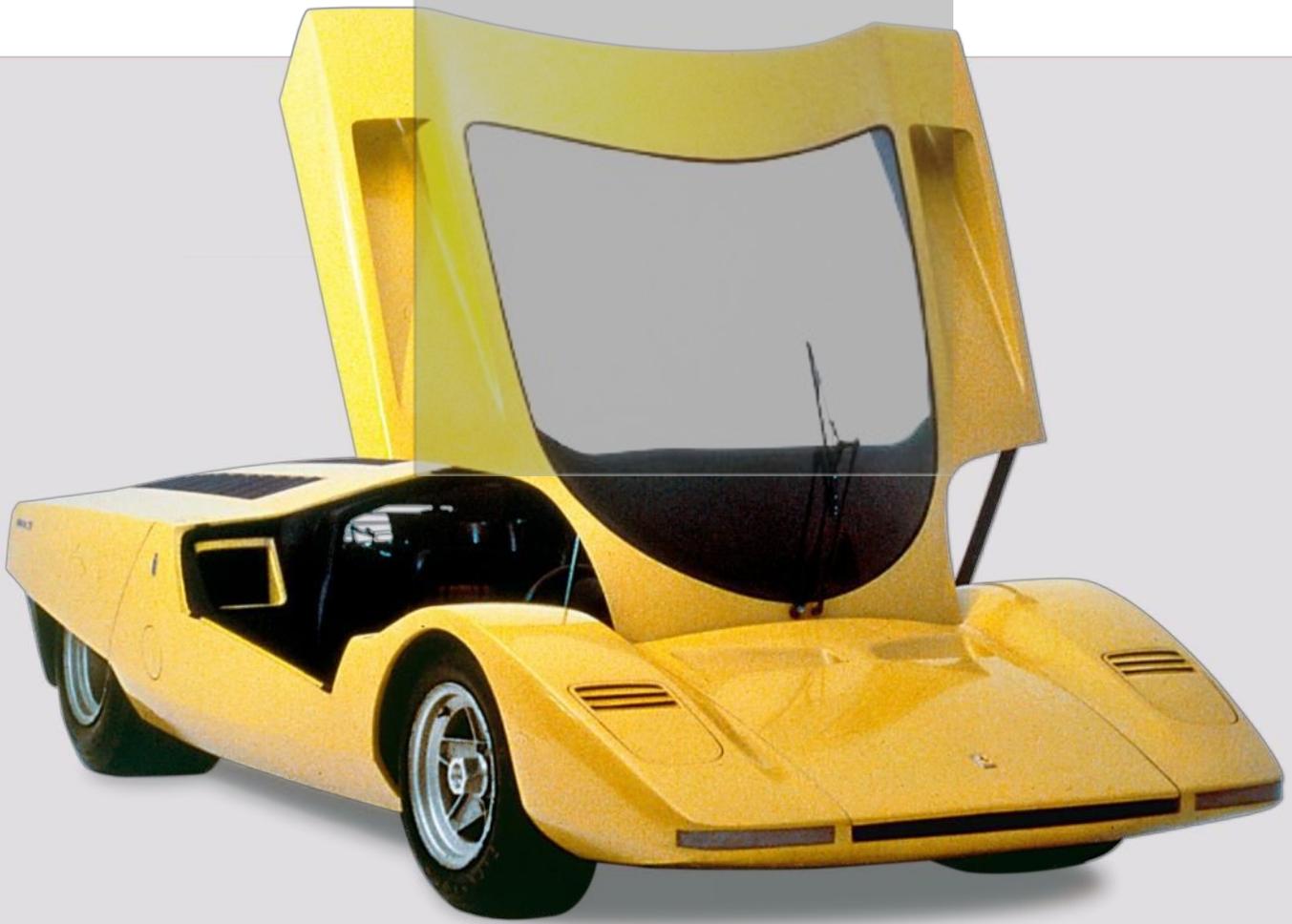
La 512 S Speciale è una dream car che si fa notare per le forme, ma anche per la colorazione scelta: un giallo squillante. Non sono molti i dettagli stilistici che verranno ripresi nella produzione Ferrari di serie, in compenso questa 512 S apre la strada alla Modulo, che rappresenterà l'anno seguente l'interpretazione più estrema del concetto stesso di automobile. **R**



Il futuro è in giallo

La 512 S Speciale Pininfarina del 1969 sembra uscita da un romanzo di fantascienza: alta poco più di 90 centimetri, ha il suo punto di forza più scenografico nel sistema di accesso all'abitacolo.







SICUREZZA IN CIRCUITO

Il fervore creativo si spinge, con la collaborazione della Ferrari che fornisce la meccanica, all'ideazione di una monoposto che anticipa molte soluzioni in materia di sicurezza attiva e passiva

Sigma è la lettera dell'alfabeto greco che identifica la sicurezza. Appunto questa lettera viene utilizzata nel 1963 per identificare il prototipo di un'automobile sicura nata da una collaborazione tra Pininfarina e Quattroruote. Nel 1969, la Pininfarina si cimenta nella realizzazione di una monoposto da Grand Prix (la base è la Ferrari 312) che anticipa di quasi cinquant'anni molte delle soluzioni oggi in uso in Formula 1.

La struttura portante è antiurto e a resistenza differenziata: la parte centrale della monoposto è una vera e propria cellula di sopravvivenza per il pilota. Le cinture di sicu-

rezza sono di tipo speciale a sette punti, e ancorano anche il casco; i supporti dell'alettone fanno parte della struttura della cellula; sono presenti rollbar e poggiatesta.

La monoposto è totalmente circondata da un anello che funge da paraurti integrale, per proteggere l'abitacolo dalle "sportellate" e per evitare che la vettura si possa agganciare a un'altra. I serbatoio sono a grande deformabilità, isolanti al calore, resistenti alla perforazione e autoestinguenti, con tubazioni corazzate e autosigillanti; c'è un impianto di estinzione automatico doppio: uno per l'abitacolo e uno per il gruppo motopropulsore. Infine una vasca speciale impedisce che perdite d'olio finiscano sulla pista.

Il "pieno" di sistemi di sicurezza non im-

pedisce alla Sigma G.P. di essere anche molto efficace dal punto di vista aerodinamico: l'alettone è a deportanza variabile ed è studiato in collaborazione con il Politecnico di Torino e il Consiglio Nazionale delle Ricerche.

Tantissime le aziende coinvolte nella progettazione e nella realizzazione della Sigma: la Ferrari, innanzitutto, che mette a disposizione i principali organi meccanici, ma anche la Teves per l'impianto frenante, la Pirelli per i serbatoi del carburante, la Graviner per l'impianto antincendio e la Reipa per le cinture di sicurezza.

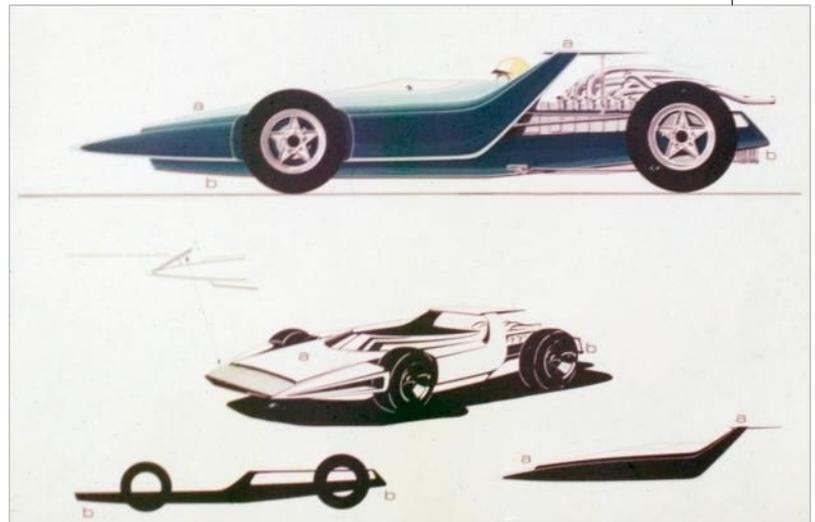
La Pininfarina Sigma G.P. è disegnata da Paolo Martin ed è esposta al Salone di Ginevra del 1969: le sue caratteristiche innovative vengono enfatizzate dai media di tutto il mondo. **R**





Corse sicure

La sicurezza in Formula 1 è un tema molto di attualità alla fine degli anni Sessanta: la proposta di Pininfarina anticipa di decenni tantissimi sistemi salvavita entrati in vigore nella massima serie delle competizioni.



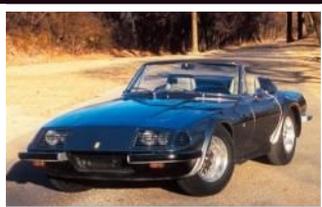
PER STILE E PER SPORT

Gli anni Settanta si aprono con una delle show car più originali della storia dell'automobile: la Pininfarina Modulo, che il designer Paolo Martin concepisce come due gusci che si specchiano l'uno nell'altro. Mentre gli altri carrozzieri "non ufficiali" esplorano strade più convenzionali, la Pininfarina si concentra sugli studi dell'aerodinamica, grazie all'utilizzo della sua innovativa galleria del vento. C'è spazio, in questo periodo, anche per la sperimentazione di nuovi segmenti di mercato, come il difficile tema di un'ammiraglia a quattro porte. È la Pinin, che festeggia degnamente i cinquant'anni dell'atelier piemontese ma che nessuno ha il coraggio di produrre in serie. Un errore strategico? Forse. Rimane

il fatto che la Pinin, che qualche anno fa è stata resa funzionante da Mauro Forghieri, potrebbe benissimo rinascere oggi, con minimi aggiustamenti. Tra le Ferrari "Top Secret" anche le sperimentazioni tecniche: la 288 GTO Evoluzione, che apre la strada alla F40 e la 408 4RM, la prima Ferrari che sonda la trazione integrale. Ma queste due decadi sono anche quelle in cui inizia ad affermarsi una nuova tipologia di committente: il nuovo ricco che proviene da Paesi lontani, ma che la globalizzazione ha portato alla ribalta. Contemporaneamente però, è ancora l'Avvocato Agnelli a mantenere ben saldo il timone delle tendenze: la sua Testarossa Spider, unica e imitatissima, è un'icona degli anni Ottanta.



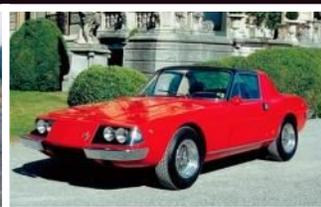
512 S MODULO PININFARINA
PAG. 46



3Z ZAGATO - PAG. 48



365 GTB/4 SPIDER NART
MICHELOTTI - PAG. 49



330 CONVERTIBILE ZAGATO
PAG. 50



STUDIO CR 25 PININFARINA
PAG. 52



308 GT RAINBOW BERTONE
PAG. 54



308 GTB "MILLECHIODI"
PININFARINA - PAG. 56



PININ - PAG. 58



400; MEERA S MICHELOTTI
PAG. 60



ANNI 70-80 IL MEGLIO DEL CAVALLINO TOP SECRET



288 GTO EVOLUZIONE - PAG. 61



TESTAROSSA SPIDER "AGNELLI"
PAG. 62



PACE CAR PPG - PAG. 64



408 4RM - PAG. 66

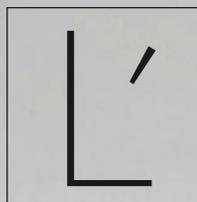


MYTHOS PININFARINA
PAG. 68



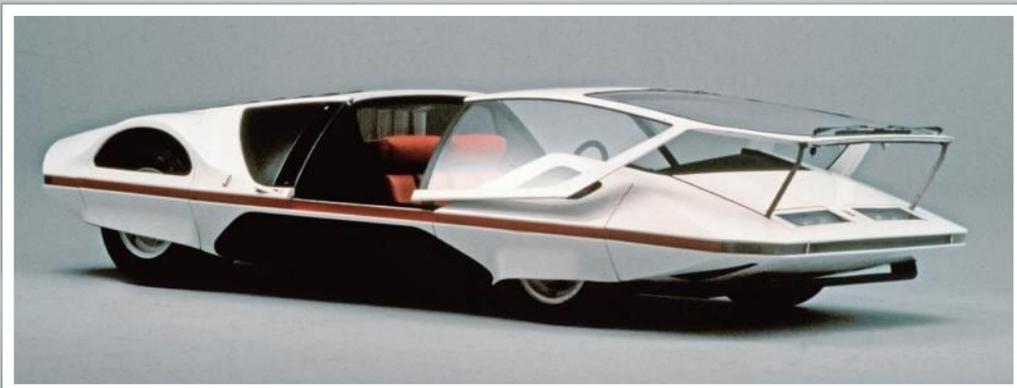
GIUNTA DALLO SPAZIO

Il massimo delle dream car di Pininfarina debutta a Ginevra nel 1970. Ma è il frutto di tre anni di elaborazione stilistica del talentuoso Paolo Martin



Ispirazione della Modulo, su meccanica (non funzionante) della Sport Ferrari 512 S, deriva da uno specchio: se osservata di lato, questa dream car appare come due

gusci quasi speculari divisi dal profilo rosso sulla linea di cintura. La Modulo non è dotata di porte, ma tutto il parabrezza, la parte anteriore del tetto e i finestrini laterali traslano in avanti per dare accesso all'abitacolo. Frontale, padiglione e cofano sono inglobati in un'unica curvatura ad arco; l'ampio parabrezza è delimitato da montanti tronco-conici che alleggeriscono molto l'estesa superficie del frontale. L'andamento stilistico della vetratura laterale è ripetuto in depressione sulla parte inferiore in lamiera. La parte posteriore attira l'attenzione per la carenatura delle ruote che si raccorda alla carrozzeria, creando un motivo cilindrico di particolare originalità. Anche



l'interno è avveniristico: i comandi sono posti su una sfera a pulsanti rivolti verso il pilota.

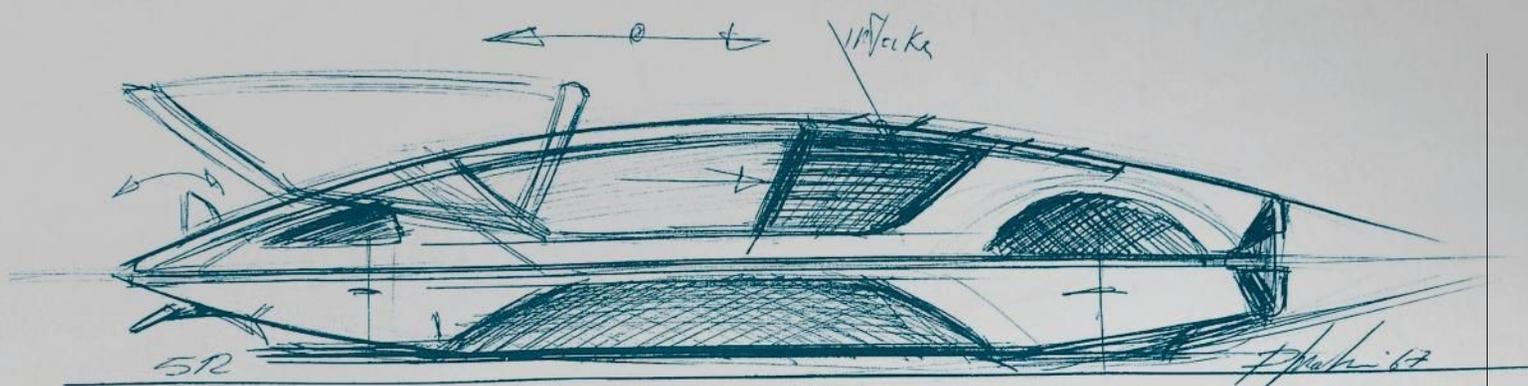
Presentata al Salone di Ginevra del 1970, è il frutto della ricerca stilistica di Paolo Martin, all'epoca uno dei designer di punta (e più estrosi) della Pininfarina. Una lunga gestazione, considerando che i primi bozzetti sono datati 1967.

Al debutto, la 512 S Modulo è di colore nero, poi viene quasi subito riverniciata di un azzurro chiarissimo, quasi bianco, che ne esalta le forme. Esposta successivamente all'Expo di Osaka in rappresentanza dell'alta carrozzeria italiana, viene inviata poi a Città del Messico come ambasciatrice del design del nostro Paese. Nel volgere di pochi mesi, il prototipo Fer-

Apertura a scorrimento

Il sistema di accesso all'abitacolo avviene facendo scorrere una porzione del tetto, dei finestrini e il parabrezza lungo due binari nel cofano anteriore. In alto nella pagina accanto, uno dei primi bozzetti originali di Paolo Martin, datato 1967.





rari riceve ben ventidue premi internazionali di design. Infine entra stabilmente nella collezione del museo della Pininfarina.

Pochi anni fa è uno dei modelli prescelti per "fare cassa" e contribuire ad alleggerire il dissesto finanziario dell'azienda. Si fa avanti il collezionista americano James Glickenhaus (già possessore della Dino 206 Ber-

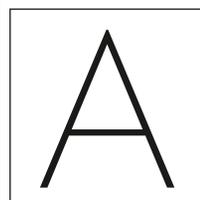
linetta Competizione e di tantissimi esemplari unici). Come raccontato in altre parti di questo volume, Glickenhaus ama guidare le sue vetture: per questo motivo affida alla Mat di Torino, azienda che produce auto da competizione in piccola serie, lo studio e la trasformazione della Modulo da maquette in prototipo marciante. **R**





SPIGOLI E CURVE

Su richiesta di Luigi Chinetti, importatore americano del Cavallino, Zagato crea una spider interpretando i canoni stilistici tipici del tempo



All'inizio degli anni Settanta la Zagato ha da tempo abbandonato la dimensione artigianale e raggiunto lo status di realtà industriale (in un nuovo e più grande stabilimento - inaugurato nel 1961 - nei pressi dell'impianto Alfa Romeo di Arese).

Scomparso Ugo Zagato (31 ottobre 1968), il marchio è saldamente nelle mani dei figli Elio e Gianni, impegnati in un business diversificato: assemblaggio di modelli fuoriserie per i grandi costruttori, ricerca sulle soluzioni alla mobilità alternativa con innovativi veicoli elettrici, atelier di carrozzeria per progetti speciali (veicoli cliente, show car per i Saloni). Dall'amicizia

tra Elio e Luigi Chinetti, importatore Ferrari sul mercato del Nord America, scaturisce il progetto per una spider di nuova concezione stilistica. Sul telaio numero 2491GT, appartenente a una 250 GT SWB, viene creato un design molto innovativo, perfettamente in linea con le tendenze del tempo: frontale e coda molto spigolosi ma, in contrasto, fiancata contraddistinta da ampi passaruota dolci e sinuosi.

Interessanti risultano anche le palpebre mobili utilizzate per nascondere alla vista i fari anteriori, studiate per creare l'illusione visiva di una seconda calandra oltre alla presa d'aria principale. Terminata nell'estate del '71, è presentata al Salone di Torino e, successivamente, portata negli Stati Uniti dove trova subito un acquirente.



Meccanica della SWB

La Ferrari 3Z è basata sul telaio 2491GT di una 250 GT SWB. In alto, l'originale forma delle palpebre dei coprifari, ispirate alla visiera di un elmo medievale.





SFIDA IMPOSSIBILE

Se la Daytona Spider è rara, questa versione carrozzata da Michelotti lo è ancora di più. Ma sullo stile, il confronto non regge: meglio l'originale di Pininfarina

Davolo di un Chinetti: una ne fa, cento ne pensa. Dopo aver inventato la Spider California, la 275 GTB/4 Spider Nart, e aver suggerito la Daytona Spider, decide di trasformare un' esemplare di quest'ultima in una fuoriserie da regalare alla moglie Marion. Affida perciò al consulente di fiducia Michelotti il telaio numero 14299. Lo stilista ha mano felice, ma è impossibile uscire vincenti dal confronto con il capolavoro della Pininfarina.

Questa 365 GTB/4 Spider Nart blu metallizzato ha linee tese, più squadrate, che in qualche misura ricordano la quasi contemporanea Triumph TR7. A Marion comunque piace, però la usa pochino: soltanto 1500 miglia. La moglie del boss però non è l'unica a gradire: Chinetti trova altri clienti e commissiona, nel volgere di un paio d'anni, ulteriori quattro esemplari: il telaio 14897 (azzurra, quella delle foto), la 15003 (argento), la 15965 (bianca e rossa, elaborata da corsa, con carrozzeria tipo "Targa", e chiamata Le Mans) e



infine la 16467. Quest'ultima è realizzata sulla base della Daytona distrutta durante le riprese del film "È nata una stella" con Barbra Streisand. Rossa anch'essa, è stata venduta all'asta nel 2006 a 385.000 dollari. Esatta-

mente dieci anni dopo, la Spyder Nart che fu di Marion Chinetti raggiunge i 720.000 dollari durante un'altra seduta all'incanto. Per una 365 GTS/4 Daytona Spider originale oggi le valutazioni sono molto più alte... **R**

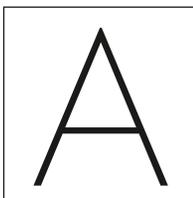


Solo cinque esemplari
La seconda 365 GTB/4 Spider Nart costruita appartiene a un piccolo lotto di cinque unità commissionate da Luigi Chinetti a Michelotti dal 1974 al 1976. Le modifiche non riguardano soltanto la carrozzeria, ma anche l'interno.



LINEE SEMPRE PIÙ TESE

A metà della decade, Luigi Chinetti commissiona a Ferrari un altro esemplare unico, realizzato sul design della 3Z, ma apportando gli sviluppi della continua ricerca stilistica di Zagato



lla costruzione della Ferrari 3Z segue l'allestimento di un altro esemplare unico, appartenente alla stessa corrente formale, ancora commissionato da

Luigi Chinetti. Il progetto, iniziato nel 1974, utilizza come base di partenza la 330 GTC con telaio n. 10659.

Lo sviluppo prende avvio dalle soluzioni elaborate dalla Zagato con modelli quali Alfa Romeo Junior, Bristol 412, Cadillac Nart, Lancia Fulvia Sport e Volvo GTZ. Riprende, infatti, i concetti base della 3Z, ma integralmente evoluti nel linguaggio tipico del decennio in corso: trionfo di spigoli, cunei e superfici geometriche. La zona anteriore fa a meno dei coprifari a griglia per affidarsi a due semplici carenature in plexiglas. Sulla fiancata sono spariti gli avvolgenti passaruota, sostituiti da elementi appena accennati per mantenere in risalto il profilo geometrico.

In coda figurano gruppi ottici (derivati dell'Alfa Romeo Junior) meno incassati e gli angoli vengono leggermente smussati. La parte più innovativa riguarda però il padiglione, caratterizzato dal massiccio montante e dal tettuccio rigido asportabile, tipo "Targa". La 330 Convertibile è presentata al Salone di Ginevra del '74 in un clima di grande incertezza all'indomani della guerra del Kippur. **R**



Pura funzione

La 330 Convertibile fotografata a Milano, sotto l'Arco della Pace. Essa spinge più avanti gli esiti ottenuti con la 3Z: fiancata quasi liscia, fari anteriori con protezioni in plexiglas, voluminoso montante posteriore che sostiene il tetto (rimovibile).





VINCE L'ARIA

Nel 1972 l'atelier torinese inaugura la sua galleria del vento: questo prototipo mostra al "Drake" l'importanza dell'aerodinamica

Narra la leggenda che un giorno Enzo Ferrari, a domanda di un giornalista che insinua quanto i costruttori inglesi siano molto più avanti di lui in fatto di aerodinamica, risponda con una battuta al vetriolo: "L'aerodinamica è per chi non è in grado di fare un motore potente". Siamo agli inizi degli anni Settanta, e il "Drake" avrà occasione di ricredersi. Una bella mano gliela dà Pininfarina quando, dopo aver inaugurato la sua galleria del vento (la più avanzata al mondo per testare automobili in scala 1:1), la mette alla prova realizzando lo Studio CR 25, un prototipo di stile (senza meccanica, ma dedicato alla Ferrari, nell'ipotesi di utilizzare il motore "boxer" della BB). Lo stile è di Aldo Brovarone e la sigla del progetto significa Coefficiente di Resistenza 0,25. Tale è infatti il risultato di Cx testato in galleria del vento.

La CR 25 è una coupé a quattro posti, che presenta diversi spunti stilistici interessanti. Per esempio il cofano anteriore attraversato da prese d'aria da parafango a parafango, che verranno riprese sulla Mondial 8, così come il paraurti integrato e nero opaco, che nel 1980 sarà adottata dalla stessa vettura. Le soluzioni aerodinamiche sono altrettanto interessanti: la porzione anteriore sotto il paracolpi in realtà è un'ala

che si solleva all'indietro con l'aumentare della velocità per ridurre la turbolenza attorno ai passaruota. Sui montanti laterali sono applicati dei triangoli rossi che svolgono la funzione di freno aerodinamico, come i flap degli aerei.

Presentata al Salone di Torino del 1974, la Studio CR 25 fa da spartiacque anche in Casa Ferrari: da questo momento in avanti l'aerodinamica conta sempre di più. E oggi, con buona pace del Commendatore, nelle prestazioni di una Ferrari, da corsa o da strada, l'efficace profilatura riveste una rilevanza persino superiore a quella del motore. **R**



Cx da record

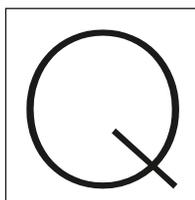
Con un coefficiente di resistenza aerodinamica di 0,256 (arrotondato nella sigla del modello), questa studio è realizzato grazie all'avanzatissima galleria del vento inaugurata nel 1972.





SCUSATE L'ANTICIPO

Con le sue forme squadrate, la Rainbow non suscita grandi entusiasmi quando viene esposta al Salone di Torino del 1976. Il pubblico è abituato a uno stile più dolce. Ma anni dopo...



Quando Bertone si aggiudica la produzione della prima Ferrari V8 di serie, la Dino 308 GT4, sono in molti a chiedersi perché Pininfarina sia stato "messo in castigo".

La GT4, pur raggiungendo volumi di produzione abbastanza importanti, è sempre stata considerata una cenerentola tra le auto del

Cavallino. Eppure ha svolto egregiamente il suo compito di sportiva 2+2 a motore centrale. Gli appassionati le rimproverano di essere poco in linea con lo stile Ferrari. Al Salone di Torino del 1976, Marcello Gandini, stilista di punta di Bertone, alza ulteriormente l'asticella con il prototipo 308 GT Rainbow, una coupé tipo "Targa" realizzata appunto sulla meccanica della Dino 308 GT4.

Gandini (e Bertone) amano gli spigo-

li: l'hanno dimostrato con la Lamborghini Countach che ha preso il posto della sinuosa Miura, che però ci mette anni per essere digerita dagli appassionati di supercar. Liberi da vincoli legati al gusto del pubblico o alla necessità di piacere a tutti i costi in vista di una commessa produttiva, i responsabili della Carrozzeria torinese danno sfogo alla fantasia. La Rainbow è un cuneo sfaccettato, due posti secchi, che riprende alcuni stilemi della



Disegnata con l'accetta

Marcello Gandini è un precursore delle linee spigolose e sfaccettate. La Rainbow, prototipo realizzato senza vincoli di produzione, è una proposta decisamente innovativa.



Fiat X1/9, come il tetto rigido asportabile che però, in questa edizione, può essere considerato del tipo "retrattile": sganciati i fermi al parabrezza, si solleva verso l'alto con una mano sola, stando comodamente seduti al posto di guida, e lo si lascia scivolare in verticale in un vano apposito dietro ai sedili: semplice ed efficace...

L'interno della Rainbow, invece, è più tradizionale: la plancia è una semplice piastra di

lamiera in cui sono incastonati gli strumenti della 308 GT4 di serie, la console centrale è quella del modello d'origine, con modifiche minimali. I sedili, invece, non dovendo risparmiare spazio per gli strapuntini posteriori, sono poltrone più comode. La meccanica è quella di serie: diversamente da altre show car, la Rainbow è perfettamente funzionante su strada.

Gli spigoli vivi diventeranno di moda

qualche anno dopo: col senno di poi, la Rainbow appare fin troppo in anticipo sui tempi. Così come il sistema del tettuccio rigido retrattile, una primizia che la Ferrari riscoprirà dopo ben trentacinque anni: quando la Casa di Maranello presenta la 458 Spider, la definisce la prima Ferrari della storia a vantare tale dispositivo. Una piccola amnesia... giustificata dall'oblio che ha avvolto per decenni questa Ferrari "cadetta".





PROVE DI AFFINAMENTO

La 308 GTB nasce dopo accurati studi alla galleria del vento di Pininfarina, ma il carrozziere piemontese vuole dimostrare che si può migliorare ancora... con la spara rivetti

La "Millechiodi" è uno studio di Pininfarina che anticipa alcune soluzioni aerodinamiche che nel corso degli anni andranno a migliorare la gamma 308. Si parte dal telaio numero 23611: una normale GTB di serie, di quelle con scocca in acciaio, produzione 1977.

Per ospitare i pneumatici Michelin TRX, all'epoca in fase sperimentale e che necessitano di cerchi differenti, occorre allargare leggermente il profilo dei parafranghi; la soluzione adottata è una sagoma in alluminio che viene attaccata ai parafranghi d'origine con il sistema dei rivetti: un espediente in voga da sempre nelle corse. Ecco da dove deriva il nome "Millechiodi". Sul tetto, verso la coda, è applicato uno spoiler a "tegola", anch'esso rivettato. Nel frontale, uno spoiler molto più pronunciato prende il posto dello spigolo appena accennato presente nelle 308 GTB di serie.

Un'altra novità all'anteriore consiste nei proiettori di profondità incassati nella mascherina. Sulla coda, il rialzo che funge da spoiler è maggiorato. Tutti i dettagli innovativi sono di alluminio grezzo, per sottolineare in maniera evidente il contrasto con la carrozzeria Rosso Ferrari.

Le innovazioni viste sulla "Millechiodi" saranno poi introdotte gradatamente nella produzione di serie: i pneumatici Michelin TRX con i cerchi maggiorati sono disponibili a partire dal 1980 (la modifica richiederà un profilo differente dei parafranghi e anche qualche aggiornamento alle sospensioni), lo spoiler sul tetto diventa di serie sulle 208 Turbo del 1982, ed è disponibile a richiesta sulle 308 Quattrovalvole (di serie solamente per il mercato giapponese), lo spoiler più accentuato davanti è di serie sulle 208 Turbo, ma a richiesta sulle normali 208-308 dal 1979. Mentre i proiettori di profondità incassati arrivano con il restyling della 328 nel 1985. Impossibile poi non cogliere le molteplici influenze stilistiche della "Millechiodi" sulla prima hypercar di Maranello, la 288 GTO (1984). **R**

Laboratorio di idee

Più che una versione sportiveggiante, come è stata intesa da alcuni al momento della presentazione di Pininfarina, la "Millechiodi" è una vettura laboratorio per testare soluzioni aerodinamiche che verranno introdotte successivamente nella produzione di serie.







OCCASIONE MANCATA

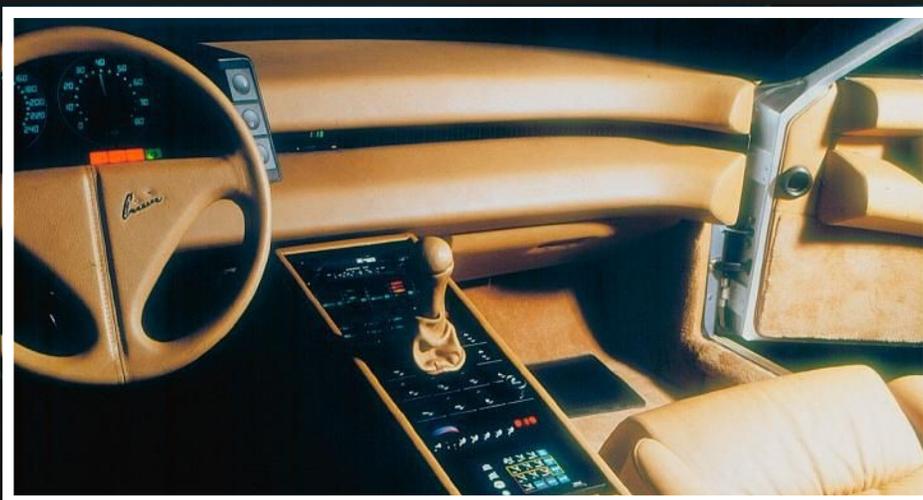
Per i cinquant'anni della Pininfarina, Sergio fa realizzare il prototipo di una berlina sportiva a quattro porte: era il sogno del padre Pinin, al quale viene dedicato. Ma non avrà seguito

È l'auto più ammirata al Salone di Torino del 1980: la Pinin, dedicata al fondatore della Pininfarina, è una lussuosa ammiraglia dotata di meccanica (non funzionante) Ferrari "boxer", con il 12 cilindri posizionato davanti e il pianale allungato della 400 GT. Viene persino condotto un sondaggio tra i concessionari del Cavallino in vista di un'eventuale produzione di serie, ma sia il Commendatore sia Vittorio Ghidella, fresco capo di Fiat Auto, pongono il pollice verso.

I motivi del diniego sono molti, tra cui l'avversione del "Drake" all'idea di una Ferrari a quattro porte, poco consona all'immagine dell'azienda, e le problematiche relative alla qualità costruttiva di un'auto che avrebbe dovuto competere con marchi leader nel segmento delle berline d'alta classe. Col senno di poi, una scelta poco lungimirante.

La Pinin, disegnata dalla squadra di Leonardo Fioravanti (la proposta di stile è di Diego Ottina), è una magnifica ammiraglia dalla linea classica e moderna al tempo stesso, che raccoglie unanimi consensi. In più, è ricca di innovazioni: i gruppi ottici anteriori pluriparabolici, quelli posteriori ad alto contrasto e mimetizzati nella carrozzeria perché in tinta con essa; gli allestimenti interni sono dotati di componenti elettronici realizzati in collaborazione con la Veglia-Borletti, la strumentazione è con display digitale; i cerchi in lega mostrano il classico disegno a stella, ma le punte sono svirgolate come quelle di un'elica per creare l'effetto autoventilante per i freni.

Dopo anni di oblio, la Pinin viene ceduta a Jacques Swaters, l'importatore Ferrari per il Belgio. Poi passa di mano ancora un paio di volte. Nel nuovo secolo viene affidata alla Oral Engineering, la società di Mauro Forghieri, con l'incarico di rendere la Pinin funzionante. Un compito non facile dato che molte parti dell'auto non esistono nemmeno, come il serbatoio e parte dell'impianto elettrico e quello di raffreddamento. Il motore è soltanto appoggiato, il cambio manca. Forghieri adatta il cambio manuale della 400 GT al "boxer" da 360 CV. Adesso la Pinin ha preso vita... **R**





Stile fuori dal tempo

Innovativa e moderna, la Pinin non mostra affatto i suoi 37 anni di vita. Caratteristica la grande "bocca" anteriore a griglia che ricorda quella delle prime Ferrari 166.



LA FAVORITA D'ARABIA

Il principe saudita Saoud decide di fare un regalo alla sua fidanzata preferita, di nome Meera. Affida perciò a Michelotti una Ferrari 400i da trasformare a suo piacimento

Nel 1983 si favoleggia che il principe arabo Saoud, figlio del re Fahd, abbia speso almeno un milione di (petro)dollari per far realizzare questo esemplare unico su base Ferrari 400i da donare alla donna favorita del momento. Lei si chiama Meera, e così viene chiamata anche l'auto.

La realizzazione è dello Studio Michelot-

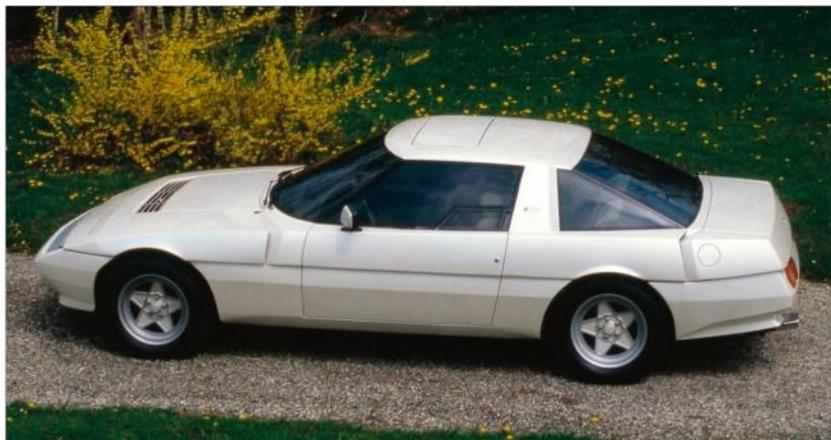
ti (è l'ultima Ferrari vestita dal celebre atelier: Giovanni Michelotti è scomparso nel 1980). Lo stile è tipico degli anni Ottanta, ripreso anche da alcune sportive giapponesi come la Toyota Supra. Ma a far scena è soprattutto la dotazione di questa fuoriserie: a parte la quasi convenzionale doppia aria condizionata, stupiscono i quattro tergicristalli (uno per ciascun lato), la telecamera posteriore (che sfrutta un sistema TV a circuito chiuso), la strumentazione completamente elettronica, un

radar per controllare la strada, l'impianto hi-fi più raffinato disponibile all'epoca e altre "diavolerie" ancora. La livrea è bianco perléscente, mentre i rivestimenti interni sono in pelle blu.

La meccanica è quella della 400i Automatic, ma con l'impianto di raffreddamento maggiorato. Si ignora se la vettura abbia soddisfatto il facoltoso committente. Pare però che la Meera S, identificata dal telaio n. 41421, abbia percorso sino a oggi meno di 5000 km. **R**

Tergicristalli laterali

Tra le tante stranezze della Meera S di Michelotti, il sistema di pulizia dei vetri con tergicristalli su ciascun lato dell'auto: davanti, dietro e sulla parte anteriore dei finestrini laterali.





CARRIERA MAI INIZIATA

Avrebbe dovuto prefigurare la versione corsa della 288 GTO, ma l'abolizione del Gruppo B ne tarpa le ali. E a Maranello la utilizzano come laboratorio per sviluppare la F40

Cinque esemplari di 288 GTO vengono utilizzati nel 1985 per testare il massimo grado di preparazione della supercar di Maranello in vista di un eventuale impiego sportivo. Turbo maggiorati, pistoni riprogettati e altri dettagli differenti portano la potenza a 650 CV contro i 400 di serie. La carrozzeria subisce molte varianti per migliorare l'aerodi-

namica, tra cui un vistoso alettone posteriore. Prese d'aria di varie forme compaiono un po' ovunque. Nei test la GTO Evoluzione raggiunge i 360 km/h: una velocità di punta ordinaria per una Sport Prototipo, assai meno per un modello effettivamente stradale. Nello sviluppo è coinvolta l'officina Michelotto di Padova, che in seguito diviene una sorta di succursale di Maranello per l'impiego sportivo della F40.

L'abolizione del Gruppo B da parte delle autorità sportive stoppa il programma cor-

se della GTO. A Maranello, però, fanno tesoro dell'esperienza per sviluppare la F40. Alcuni dettagli, infatti, si rivedranno nel 1987 all'atto della presentazione della hypercar nata per festeggiare i quarant'anni della Casa: per esempio le feritoie sul lunotto e le prese d'aria oblique sui parafranghi posteriori. Nel 2013 un'esemplare di 288 GTO Evoluzione è posto in vendita da un concessionario Ferrari inglese: sulla cifra pagata dall'acquirente, però, vige tutt'ora il riserbo assoluto. **R**



Prove su strada

In alto a destra, uno dei cinque prototipi della 288 GTO Evoluzione fotografato nel 1985 durante una sessione di prove su strada. Nelle altre immagini, la "Evo" sul circuito di Fiorano.



METALLO PREZIOSO

Per festeggiare i vent'anni al timone della Fiat, Gianni Agnelli si regala una speciale versione dell'iconica sportiva del Cavallino: è spider, è realizzata da Pininfarina e ha la frizione automatica

L'avvocato ama le Ferrari speciali, su misura. Tra le sue più note GT di Maranello, la Testarossa Spider del 1986, che commissiona alla Pininfarina e che ben volentieri la Ferrari autorizza. Anzi: c'è chi sostiene che sia un regalo della Ferrari stessa all'azionista di riferimento. Pagata da Gianni, oppure dalle ricche casse di Maranello, poco importa. Interessante, invece, il fatto che questa vettura, oltre che per la mancanza del tetto, è caratterizzata da diverse soluzioni innovative, che hanno creato non pochi grattacapi ai tecnici di Maranello. Per esempio la frizione automatica messa a punto dalla Valeo, una

sorta di antesignana del cambio F1, e che già era stata testata sulla Mondial.

Pensate ai sudori freddi che devono aver avuto i progettisti all'idea che qualcosa potesse smettere di funzionare, proprio mentre l'Avvocato era alla guida della sua fiammante Ferrari argentea...

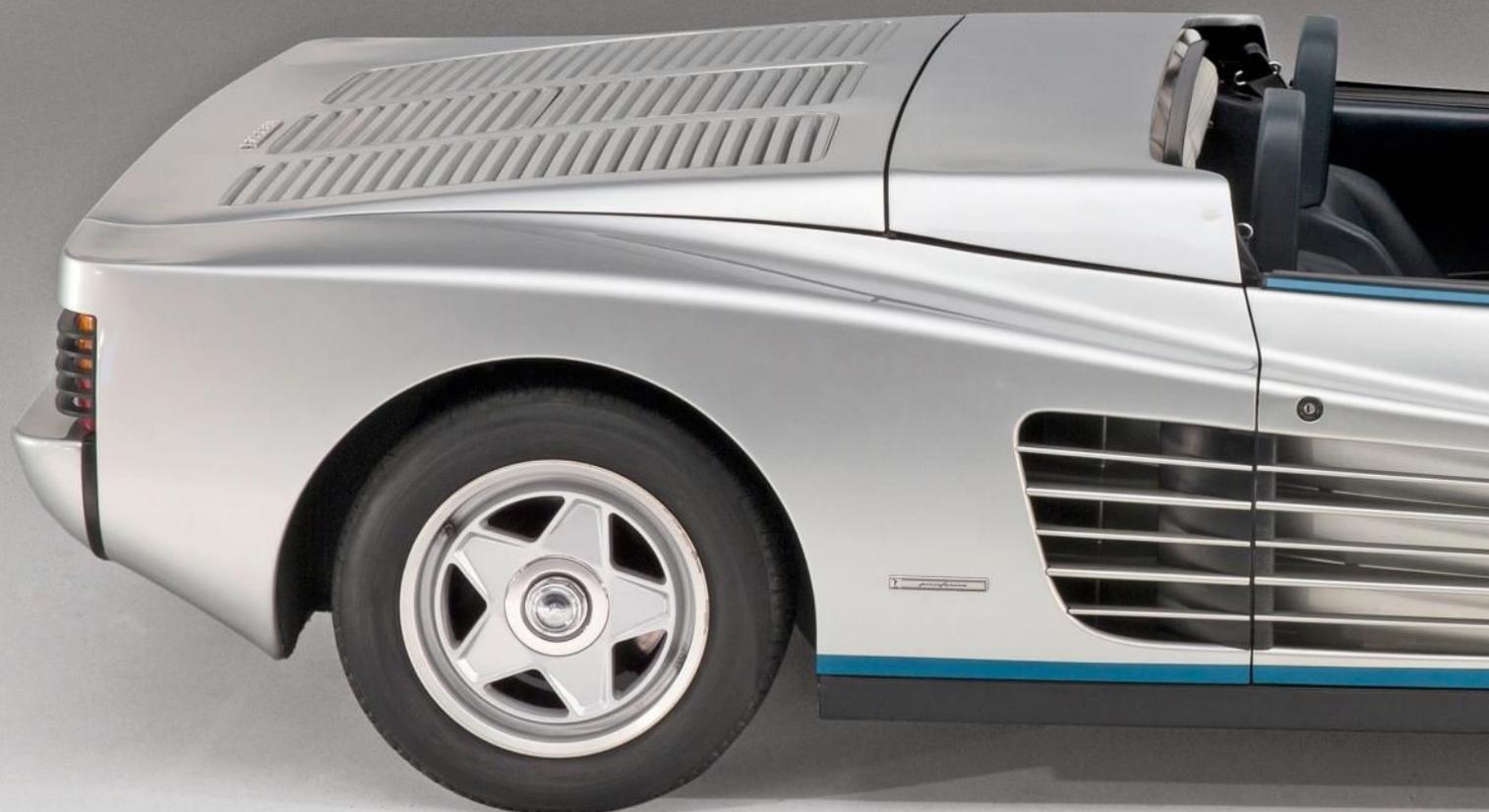
Sembra invece che, dopo una laboriosa implementazione, il sistema si sia dimostrato efficacissimo. La mancanza della frizione (peraltro pesantissima sulla Testarossa di serie) è un obbligo, visto che l'Avvocato ha un problema a una gamba (causato peraltro da un incidente stradale decenni prima, proprio mentre è al volante di una Ferrari).

La scelta del colore non è casuale: l'Avvocato ama le Ferrari argento (anche la 365 P a

tre posti lo era), ma pochi ne sanno il motivo: non è soltanto perché è un colore "mimetico" (capirai... a zozzo con una Testarossa spider!), ma perché, dicono i biografi, le lettere "AG" sono la sigla dell'argento nella tavola periodica degli elementi, e naturalmente le iniziali dell'Avvocato. A riprova di questa leggenda, il Cavallino piazzato sulla coda della Testarossa Spider non è in normale metallo pressofuso, bensì proprio nel prezioso materiale.

Nel febbraio 2016 la Testarossa Spider chassis ZFFTA30B000062897 è venduta all'asta per 1,2 milioni di euro.

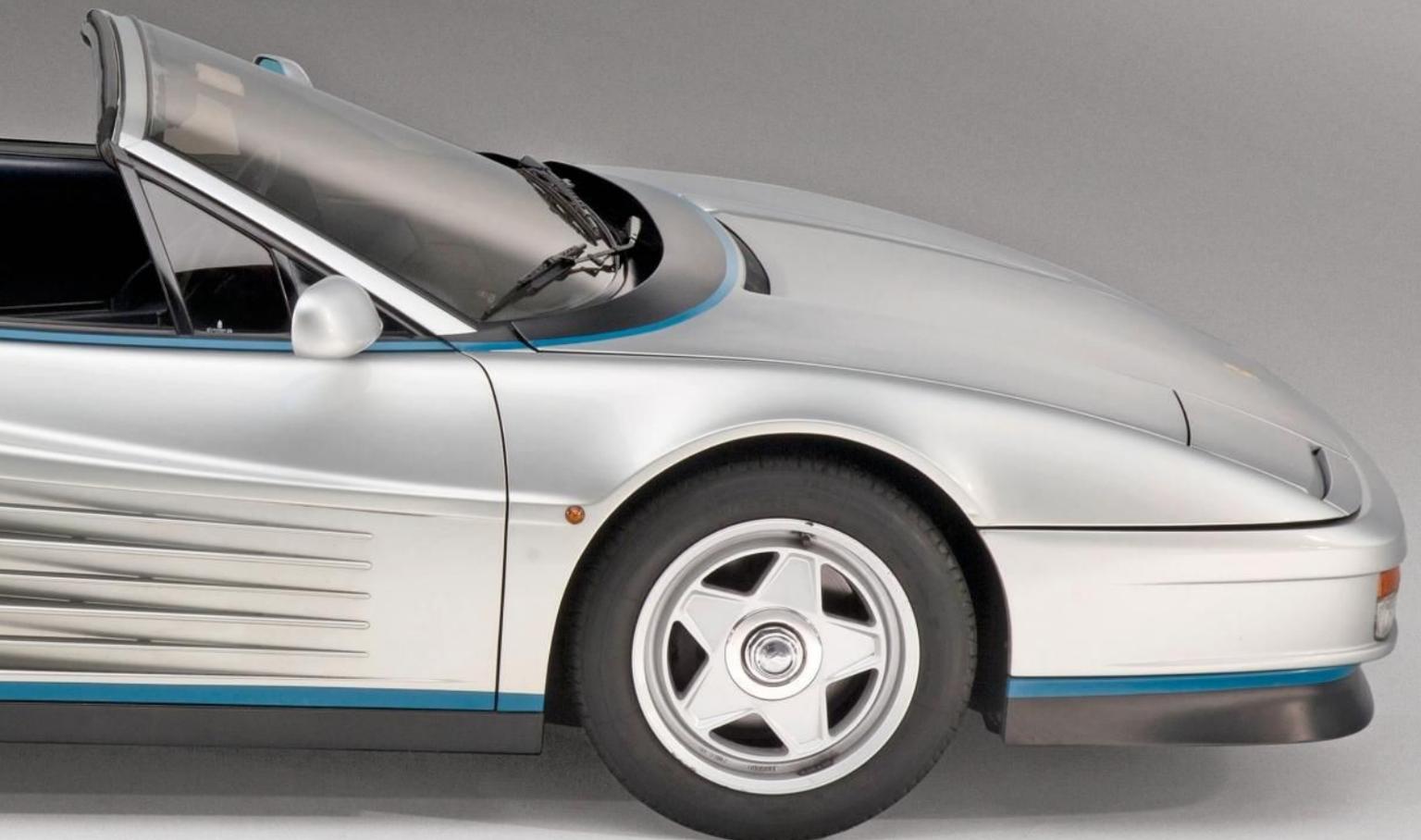
Un'ultima curiosità: la frizione automatica viene molto apprezzata dall'Avvocato, che la vuole pure sulla sua Ferrari successiva: una F40 all'uopo appositamente modificata. **R**





Tocco di raffinatezza

L'abbinamento cromatico è stato deciso dall'Avvocato in persona, che ha voluto pure il profilo azzurro alla base dei sottoporta e sulla linea di cintura. Di colore identico alla pelle dell'interno. Sulla griglia posteriore spicca il Cavallino realizzato in argento.





ADDIO AL CIRCUS?

Proprio nel periodo in cui la Ferrari fa filtrare la notizia che potrebbe abbandonare la Formula 1 per le corse americane, esce questa one-off commissionata dalla PPG, uno degli sponsor della serie Cart

La Indy Car della Ferrari, progetto 637, si è vista girare a Fiorano con al volante Michele Alboreto. Si saprà poi che è l'ennesima, abile mossa, del "Drake", che vuol mettere pressione alla Fia sui nuovi regolamenti di Formula 1. La minaccia, neanche tanto velata, è quella di abbandonare il Circus, e andare a correre in America nella Formula Cart. La monoposto "ame-

ricana", in realtà, finirà ben presto in soffitta (o, meglio, nel museo di Maranello), e la Ferrari continuerà a correre in Formula 1.

Nello stesso periodo, l'Idea Institute di Torino progetta una Ferrari Pace Car destinata proprio alle competizioni di Indianapolis. Coincidenza? Conoscendo come funzionano le cose dalle parti di Maranello, crediamo proprio di no: probabilmente il via libera all'operazione viene dato proprio per suffragare l'interesse del Commendatore per le corse Usa. La Pace Car

è commissionata dalla PPG, colosso mondiale delle vernici, che della Formula Cart è in quel periodo uno degli sponsor principali. La PPG vuole a tutti i costi una fuoriserie che attiri l'attenzione.

Detto fatto: l'Idea trasforma una Mondial sotto la supervisione del designer Ercole Spada, deus ex machina di Zagato. La linea è piacevolmente innovativa, con alcuni dettagli, come le (finte) griglie laterali (motivo ripreso anche nel frontale e nella coda), che ricordano la Testarossa. **R**





Trasformazione radicale

Sebbene ricordi nelle forme l'auto da cui deriva, la Mondial, la Pace Car PPG disegnata da Ercole Spada ha una carrozzeria completamente nuova. L'interno è allestito con cinture di sicurezza da corsa.





INTEGRALMENTE ROSSA

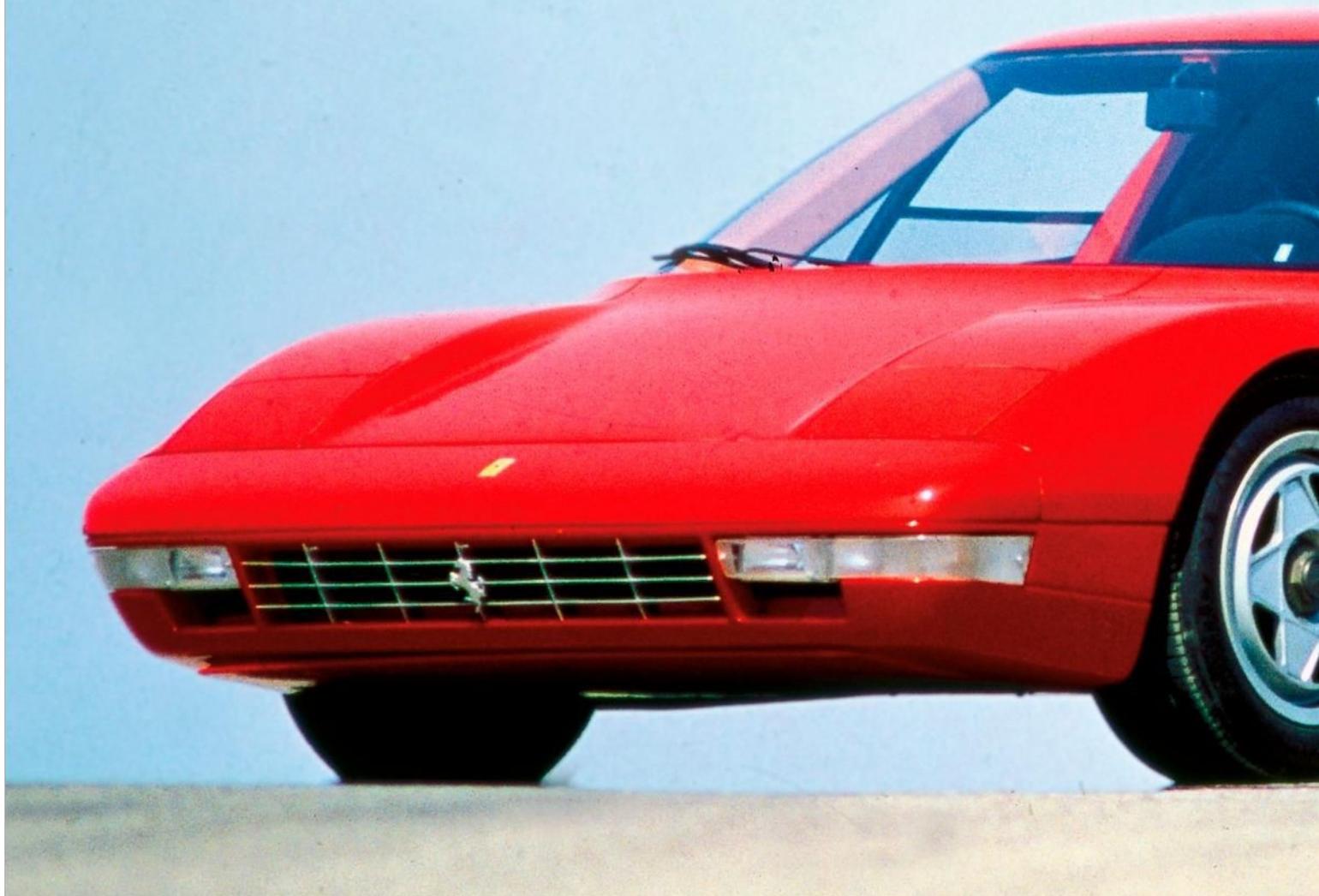
È Mauro Forghieri a seguire lo sviluppo iniziale del prototipo a quattro ruote motrici. Il progetto non ha seguito produttivo. Ma nel 2011...

La prima Ferrari a trazione integrale non è, come molti pensano, la FF del 2011, bensì la 408 4RM (cioè 4 ruote motrici) progettata tra il 1987 e il 1988 e costruita in due esemplari. A dare il via all'operazione è Vittorio Ghidella, all'epoca al vertice operativo della Ferrari. A curarne la realizzazione è l'ingegner Mauro Forghieri, almeno nella prima fase: "Furia" è stato allontanato dalla scuderia ed è in "purgatorio" al reparto sperimentale. Ci ri-

mane per pochi mesi perché nel 1987 se ne va definitivamente dalla Ferrari dopo oltre un quarto di secolo. La 4RM serve a testare il sistema di trazione integrale che tanti vantaggi ha dato nelle competizioni all'Audi Quattro e che anche Porsche ha adottato per la sua supercar di punta: la 959. Dal punto di vista tecnico, la 408 è innovativa: la ripartizione della coppia tra i due assali avviene attraverso un giunto idraulico, con differenziale planetario e doppio accoppiamento idraulico.

La carrozzeria a cuneo, presenta spigoli appena arrotondati. Il motore è un V8 porta-

to al limite dei 4 litri che eroga 300 CV, la stessa potenza della 348 di un paio d'anni dopo (che però è una 3,4 litri). I due esemplari non superano la fase di sperimentazione: recano il numero di telaio 70183, quello di colore rosso, e il 78610 quello giallo (nel 1988), ora esposto alla Galleria Ferrari di Maranello. Tra le particolarità tecniche, il sistema di regolazione pneumatica dell'altezza dell'assetto e dell'incidenza dal suolo, e le guarnizioni delle portiere, che alla chiusura degli sportelli sono messe in pressione da un compressore che assicura una tenuta perfetta a qualsiasi velocità. **R**





Differenze strutturali

Della 408 4RM vengono costruiti due esemplari, che differiscono in alcuni dettagli estetici, ma soprattutto nei materiali utilizzati per la realizzazione del telaio. La scocca di quello rosso è in acciaio inox saldato al laser, mentre quella del prototipo giallo è mista, con elementi in acciaio e alluminio incollati fra loro.





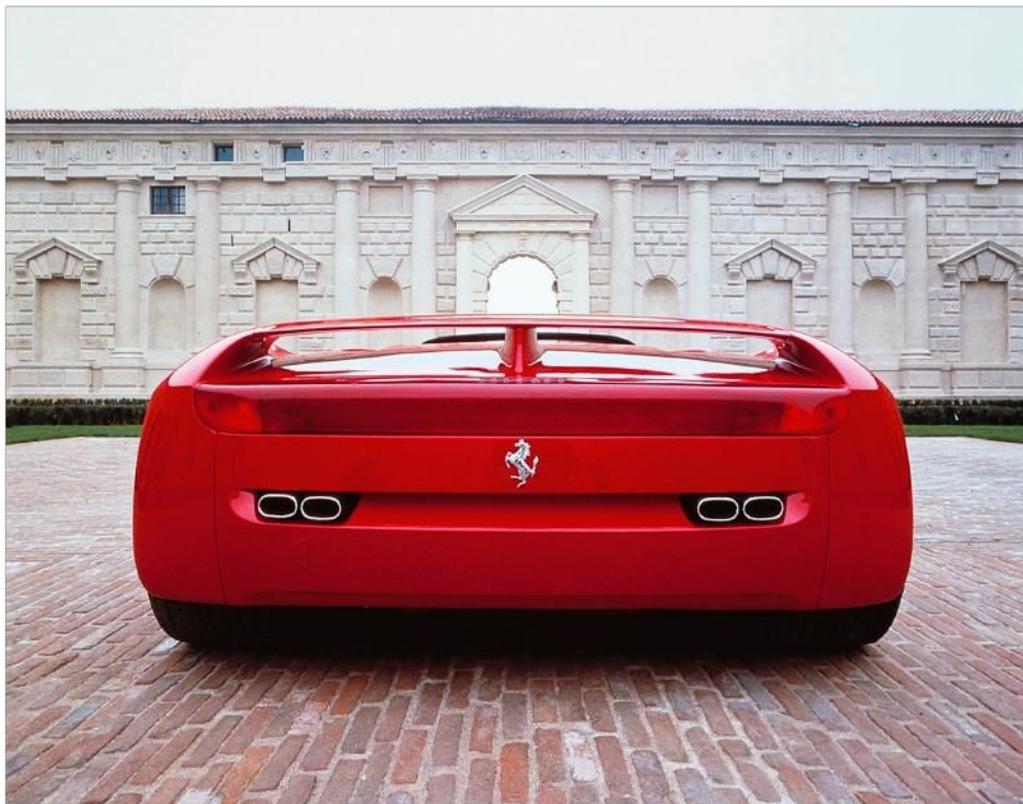
FORSE “REPLICATO”

Il prototipo derivato dalla Testarossa è uno studio che vuole ricordare le barchette Ferrari degli anni Cinquanta. Si vocifera che al sultano del Brunei sia piaciuto a tal punto da farsene costruire due

Telaio della Testarossa, meccanica identica. Queste le caratteristiche tecniche della Ferrari Mythos, esposta dalla Casa di Maranello al Salone di Tokyo del 1989, suscitando consensi unanimi. Si tratta di uno studio non destinato ai fini produttivi, come si affannano a precisare i vertici della Ferrari, che vuole ricordare i mitici anni Cinquanta quando i gentleman driver alla Gianni Marzotto si mettevano al volante della loro barchetta Ferrari e vincevano le gare. Un'auto stradale, ma adatta anche alle competizioni, la cui grinta è sottolineata dall'abitacolo, elegante ma spartano, con due sedili a baquette e cinture di sicurezza da corsa.

La derivazione dalla Testarossa è evidente nella linea della fiancata, dove una grande presa (senza griglia, però) incanala l'aria di raffreddamento verso il vano motore. Il parabrezza è basso, a cupola quasi orizzontale. Non è prevista una capote, nel più puro spirito delle barchette. La coda termina con un alettone raccordato ai fianchi e sostenuto da un elemento centrale.

Dopo diverse esposizioni ai Saloni, la Mythos riposa nella Collezione di Pininfarina a Cambiano. C'è però chi sostiene che il carrozziere ne abbia realizzati altri due esemplari, funzionanti, per il sultano del Brunei, la cui collezione assomma a circa 10.000 automobili, di cui quasi mille sembra siano Ferrari. Ad Hassan al-Bolkiah è sempre piuttosto difficile, se non impossibile, dire di no... **R**





Omaggio agli anni Cinquanta

Una barchetta dura e pura, come le Ferrari degli anni Cinquanta. La Myths è uno studio di stile basato sulla meccanica del modello di punta delle Ferrari di serie nel 1989: la Testarossa.



OLTRE OGNI LIMITE

La produzione Ferrari cresce di pari passo all'aumento dei potenziali clienti. Ma il presidente Montezemolo è attentissimo a evitare le speculazioni: sua l'affermazione, a proposito della F50: "Ne faremo una in meno di quelle richieste". Chi vuole distinguersi dai clienti Ferrari "normali", continua a rivolgersi ai carrozzieri (come Zagato), oppure attende che la Casa di Maranello apra i suoi reparti "sky is the limit": cioè le personalizzazioni della divisione Tailor-Made e lo Special Projects. Lo sviluppo tecnico e i grandi investimenti trasformano la factory di Maranello in un atelier che, pur mantenendo una produzione sartoriale, è in grado di sfondare ogni limite tecnologico: alcune

one-off o fuoriserie a tiratura limitata rappresentano proprio lo stato dell'arte a livello mondiale. Come la F50 GT, la FXX, la 599 XX. Ogni anno che passa, la Casa del Cavallino alza l'asticella. Pininfarina passa la mano al Centro Stile Ferrari, che ne raccoglie il testimone in modo sublime. Oggi la Ferrari fa tutto da sé. È un colosso industriale che però non dimentica la sua dimensione artigianale. Le speciali "70 Icone di Stile" chiudono questa rassegna: un modo per celebrare l'entusiasmante storia del Cavallino legandola a doppio filo con la produzione odierna. Settanta proposte che richiamano il passato, declinate in cinque modelli differenti: California, 488 GTB, 488 Spider, GTC4 Lusso e F12.



348 TB-TS ELABORAZIONE ZAGATO - PAG. 72



FZ93 ZAGATO - PAG. 74



F50 GT - PAG. 76



360 BARCHETTA LDM PININFARINA - PAG. 78



ROSSA PININFARINA - PAG. 80



GG 50 ITALDESIGN - PAG. 82



FXX - PAG. 83



612 KAPPA PININFARINA - PAG. 84



550 BARCHETTA ZAGATO PAG. 86



599 XX - PAG. 88



ANNI 90-2000 IL MEGLIO DEL CAVALLINO TOP SECRET



458 SP12 EC - PAG. 89



SERGIO PININFARINA - PAG. 90



F60 AMERICA - PAG. 92



J50 - PAG. 93



70 ICONE DI STILE - PAG. 94



RITOCCHI FIRMATI

Sul tema della nuova berlinetta V8 di Maranello, il carrozziere milanese interviene con mirati aggiornamenti volti non tanto a rivoluzionarne il design quanto piuttosto a migliorarne la funzionalità

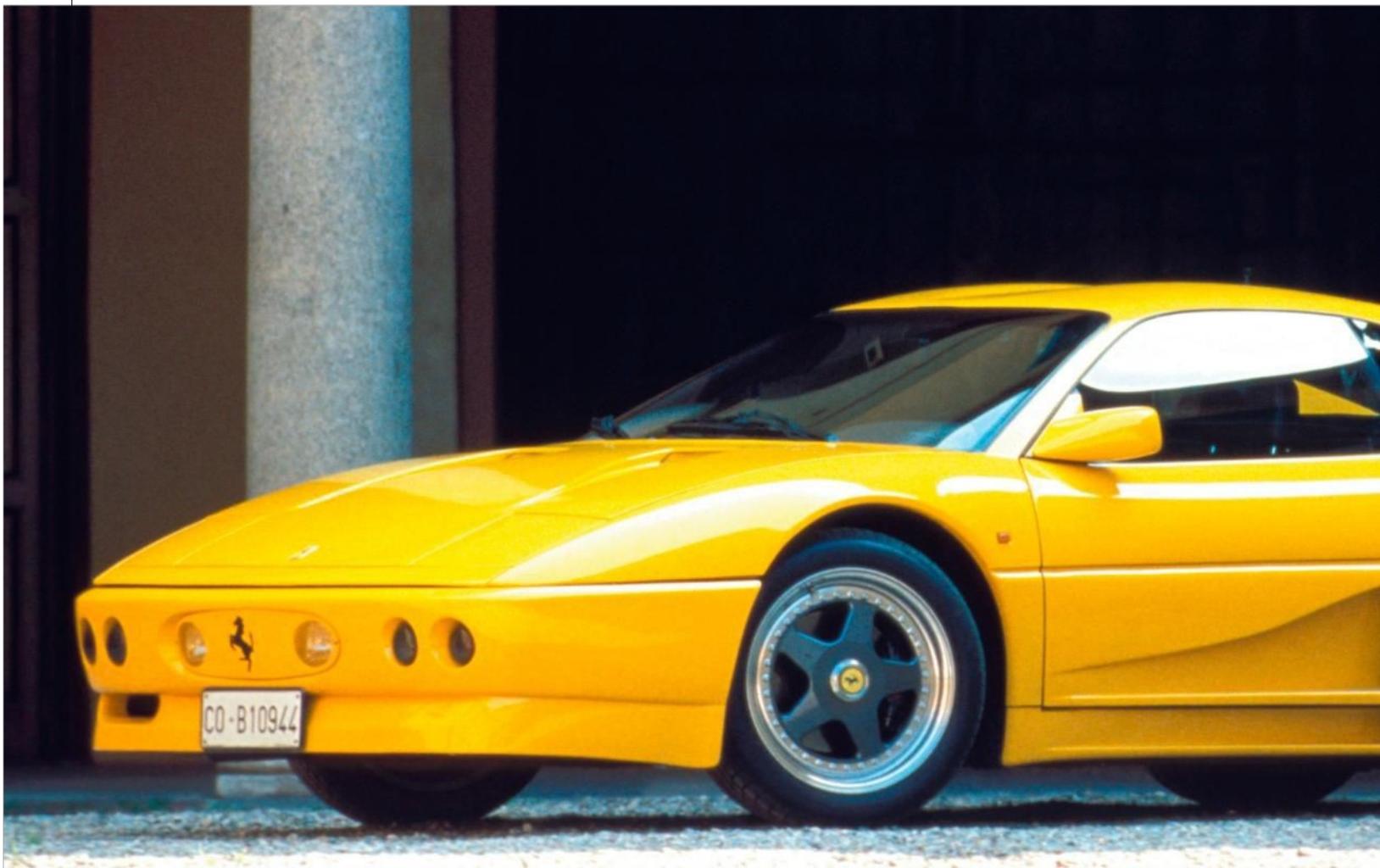
Nel 1989 la nuova 348 sostituisce la 328 e reca molte novità nel panorama delle coupé di Maranello con motore 8 cilindri posteriore-centrale: nuovo propulsore con disposizione longitudinale (in luogo del precedente trasversale), nuovo stile con molti richiami alla Testarossa, nuova struttura portante con chassis principale in lamiera stampata. Sul tema della coupé Ferrari "entry level" nel 1991 Zagato realizza un progetto con l'obiettivo di attuare un processo di rielaborazione dello stile senza stravolgerne gli

aspetti principali. Piuttosto che "rivoluzione", quindi, la Ferrari 348 TB Elaborazione Zagato esprime - per manifesta volontà della committenza - un'evoluzione della donor car.

Gli interventi sul design della Pininfarina sono circa quaranta, tutti originati da considerazioni di carattere funzionale. Anteriormente, eliminata la finta (perché inutile) calandra, viene messo in risalto il grande paraurti. Al posto della presa d'aria è aggiunto un coperchio di forma ellittica dotato di fari fendinebbia; sulla fiancata lo stile delle grandi prese di flusso verso i radiatori è semplificato e vengono ricavati nuovi sfoghi per le turbolenze create nel passaruota

nella parte finale del fianchetto posteriore. Il cofano motore vanta un cristallo temperato che lascia a vista il V8 e reca uno spoiler ad azionamento elettrico. Sul tetto, infine, viene riproposta la classica doppia gobba, una firma di fabbrica. Rivisto anche l'interno: nuovi i rivestimenti in pelle scamosciata, i profili dei sedili per migliorare il contenimento laterale e il sistema retrovisivo multimediale con schermo TV.

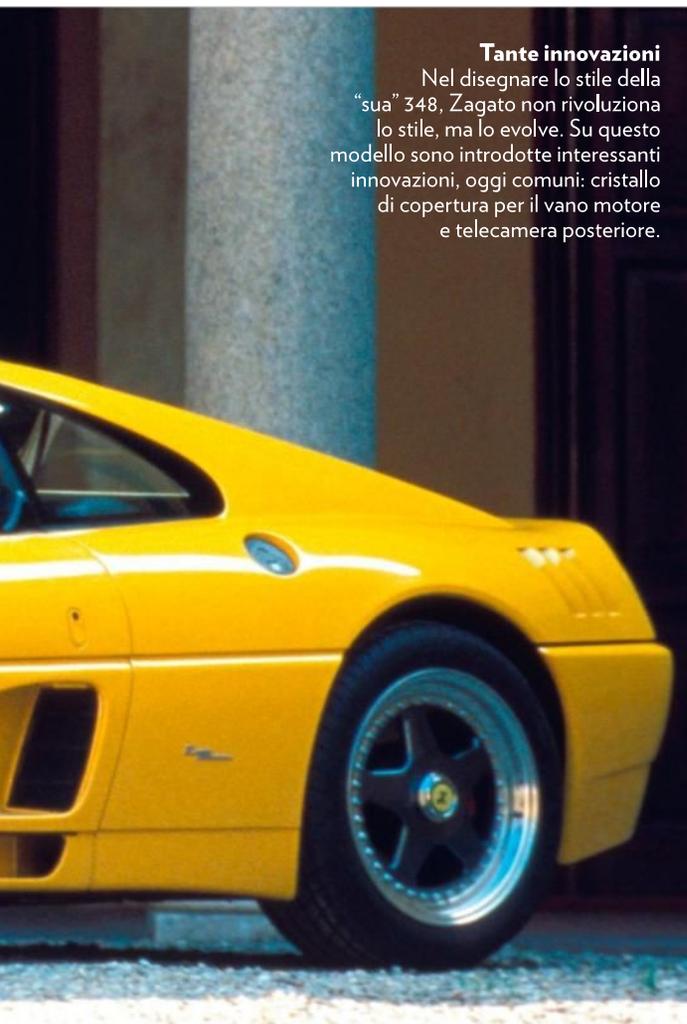
La produzione riguarda anche la 348 TS, ossia la versione spider tipo "Targa". Naturalmente il tetto rimovibile (realizzato in fibra di carbonio) conserva il tipico disegno con la doppia gobba. **R**





Tante innovazioni

Nel disegnare lo stile della "sua" 348, Zagato non rivoluziona lo stile, ma lo evolve. Su questo modello sono introdotte interessanti innovazioni, oggi comuni: cristallo di copertura per il vano motore e telecamera posteriore.





PREFIGURA LA ENZO

Disegnata da Ercole Spada, la FZ93 anticipa alcuni stilemi della hypercar Enzo. Viene allestita in esemplare unico sulla base della Testarossa e presenta numerosi richiami all'aeronautica e alla Formula 1

Nasce in un periodo di grandi cambiamenti per Zagato. Andrea e Marella Zagato, uniti nella vita e nella conduzione dell'azienda di famiglia, avviano in questo periodo un processo di trasformazione delle attività in Total Design Studio e Atelier di Carrozzeria.

Con l'invenzione delle catene di montaggio flessibili in Giappone, il ruolo del carrozziere assemblatore per l'industria automobilistica perde di significato. Zagato decide, allora, di massimizzare l'esperienza e la capacità nel campo del design e della produzione di carrozzerie sfruttando oltre 70 anni di attività. Una delle prime creazioni secondo il nuovo corso, la Ferrari FZ93, è una concept funzionante al 100% e pronta per la seduta d'omologazione. Sviluppata sulla base della Testarossa, ne riprende integralmente la meccanica, ma propone una carrozzeria del tutto differente, progettata con ampio utilizzo di tecnologia informatica e costruita con materiali innovativi.

L'ispirazione per la realizzazione dello stile, frutto del talento di Ercole Spada, è chiaramente ascrivibile a due tematiche molto importanti nella storia Zagato e della stessa Ferrari: l'aeronautica e la Formula 1. Il richiamo alle corse è evidente nella vista frontale, in particolare nel rigonfiamento centrale e nei paraurti in fibra di carbonio che ripropongono il musetto e l'ala di una monoposto. In coda, invece, la forma del cofano, essenzialmente un'enorme presa d'aria Naca, rimanda direttamente agli aerei supersonici. L'originale disegno della sezione posteriore comprende anche i fari inseriti nelle griglie di sfogo dell'aria calda del vano motore e l'estrattore inferiore nella zona degli scarichi. L'abitacolo, profondamente rivisto, viene concepito per ricreare la stessa atmosfera di un cockpit aeronautico: parti strutturali a vista, sedili anatomici, strumentazione ridotta all'essenziale e facilmente consultabile dal pilota. Alla presentazione al Salone di Ginevra del 1993 la vettura è bicolore rosso-nero, ma poco dopo si opta per una livrea integralmente rossa. **R**





Fonte d'ispirazione

Alcuni stilemi della FZ93 anticipano l'hypercar Enzo, presentata nel 2002. La meccanica (telaiο, sospensioni, motore, cambio) e le dimensioni dell'abitacolo restano quelle della Testarossa.



SOGNANDO LA PISTA

Derivazione corsaiola sviluppata per il Campionato BPR Global GT, antesignano del FIA GT, in realtà non prende parte ad alcuna gara. Tre gli esemplari: il prototipo e due per clienti speciali

La F50 è l'erede della 288 GTO e della F40: nasce per celebrare i 50 anni della Ferrari. Vera e propria Formula 1 da strada, ha una logica evoluzione in chiave corsaiola. La base di partenza è eccezionale: tecnologia e aerodinamica ai massimi livelli. Tale elaborazione prende il via quasi contemporaneamente all'auto di serie: allo sviluppo partecipa Michelotto di Padova, che già ha partecipato alla preparazione della F40 Evoluzione e della 333 SP. La prima mossa è la sostituzione dell'alettone posteriore integrato con uno specifico più largo e regolabile. Poi Michelotto passa a rivedere tutta la parte frontale, che viene abbassata e "arricchita" con nuove prese d'aria. Il tetto da asportabile diventa fisso ed è dotato di una vistosa "bocca" per raffreddare il vano motore. Naturalmente anche il V12 subisce molte attenzioni: la potenza massima raggiunge i 750 CV (230 in più) a 10.500 giri/minuto. Il cambio è a sequenziale a sei rapporti alleggerito. Le sospensioni sono di tipo regolabile, i freni a disco maggiorati e al carbonio. L'abitacolo è completamente spogliato, con un unico sedile da corsa e strumentazione digitale.

I test a Fiorano del prototipo, telaio 001, dimostrano che la F50 GT è addirittura più veloce della 333 SP: un ottimo inizio. Ma la decisione di non scendere in pista nelle competizioni viene presa senza ripensamenti: far correre una vettura che costa un milione di dollari è troppo impegnativo anche per una Casa come la Ferrari: farlo significa distogliere energie e risorse economiche alla Formula 1. In quel periodo la Casa di Maranello è impegnata nel ritorno alla vittoria nella massima serie: l'assunzione di Michael Schumacher ne è la prova. Tanto più che la Ferrari è occupata, anche se non ufficialmente, sul secondo fronte della 333 SP. Inoltre gli avversari del Campionato BPR sono formidabili: la Porsche 911 e la Mercedes CLK.

Complessivamente vengono approntati sei autotelai, ma solo tre vengono uti-

lizzati: dopo la cancellazione del programma F50 GT infatti vengono allestiti, oltre al prototipo, altri due esemplari. Le tre vetture sono quindi vendute a clienti speciali, i quali si impegnano a non utilizzarle in gara. La "001" finisce nel mani del collezionista Arthur Zafiropoulo, la "002" entra nel

garage del giapponese Yoshikuni Okamoto, mentre la "003" viene acquistata da Jim Spiro. La GT rimane un esempio di quella che avrebbe potuto essere l'arma assoluta del Cavallino nei Campionati GT di fine secolo. Ma la storia ha preso una direzione ben diversa. **R**





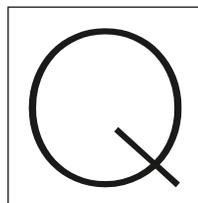
Iniezione di potenza

L'elaborazione della F50 è abbastanza semplice, essendo il suo motore derivato da quello della Formula 1 di qualche anno prima. La potenza massima cresce fino a 750 CV, ossia 230 in più rispetto alla versione stradale. Il resto è un affinamento in chiave corsa, che prevede tra l'altro la trasformazione della carrozzeria da spider a berlina.



NOZZE D'ARGENTO

Per il secondo matrimonio di Luca Cordero di Montezemolo, l'Avvocato Agnelli fa realizzare un regalo speciale: una 360 Modena Spider trasformata in barchetta



Quando l'Avvocato chiede, dire di no è impossibile. La sua passione per le Ferrari fuori serie è nota. Ma stavolta il boss della Fiat non sta pensando a sé, bensì all'amico Luca di Montezemolo, ormai da quasi un decennio al timone della Ferrari, con eccellenti risultati. Il presidente sta per convolare alle sue seconde nozze e l'Avvocato pensa a un regalo di quelli che non si possono scordare. Si rivolge a Pininfarina e commissiona

un esemplare unico che è al tempo stesso un'idea formidabile e un ricordo che si riallaccia al suo passato di patito Ferrari: una barchetta derivata dal modello 360 Modena Spider. Quasi una sorta di passaggio di testimone a Luca di Montezemolo (che in effetti poi diventerà presidente anche della Fiat): dalla barchetta 166 verde e blu dell'Avvocato alla 360 Barchetta dell'Avvocato "numero 2".

Sarà verniciata di colore argento: il preferito da Agnelli. Pininfarina parte dal telaio di serie numero 120020 e realizza una spider essenziale pesantemente elaborata: tutta la par-

te superiore della 360 è differente: il parabrezza è bassissimo e raccordato ai cristalli laterali senza montanti: in pratica la superficie vetrata è una sorta di labbro che circonda l'abitacolo. Dietro ai sedili, due gobbe a fungere da rollbar. Non è prevista alcuna copertura, come in ogni barchetta che si rispetti. All'interno, un'ulteriore raffinatezza nata dalla fantasia di Gianni Agnelli: i rivestimenti sono in purissimo lino di colore beige, con un accostamento cromatico di notevole impatto.

Questa Ferrari specialissima è chiamata 360 barchetta LDM, dalle iniziali di Luca di



Parabrezza modificato

Nella foto grande in basso, Luca di Montezemolo al volante della sua 360 Barchetta fuoriserie; da notare il parabrezza modificato secondo le sue richieste: è più alto rispetto a quello concepito inizialmente da Pininfarina (confrontare con le altre foto) e col profilo superiore ondulato.

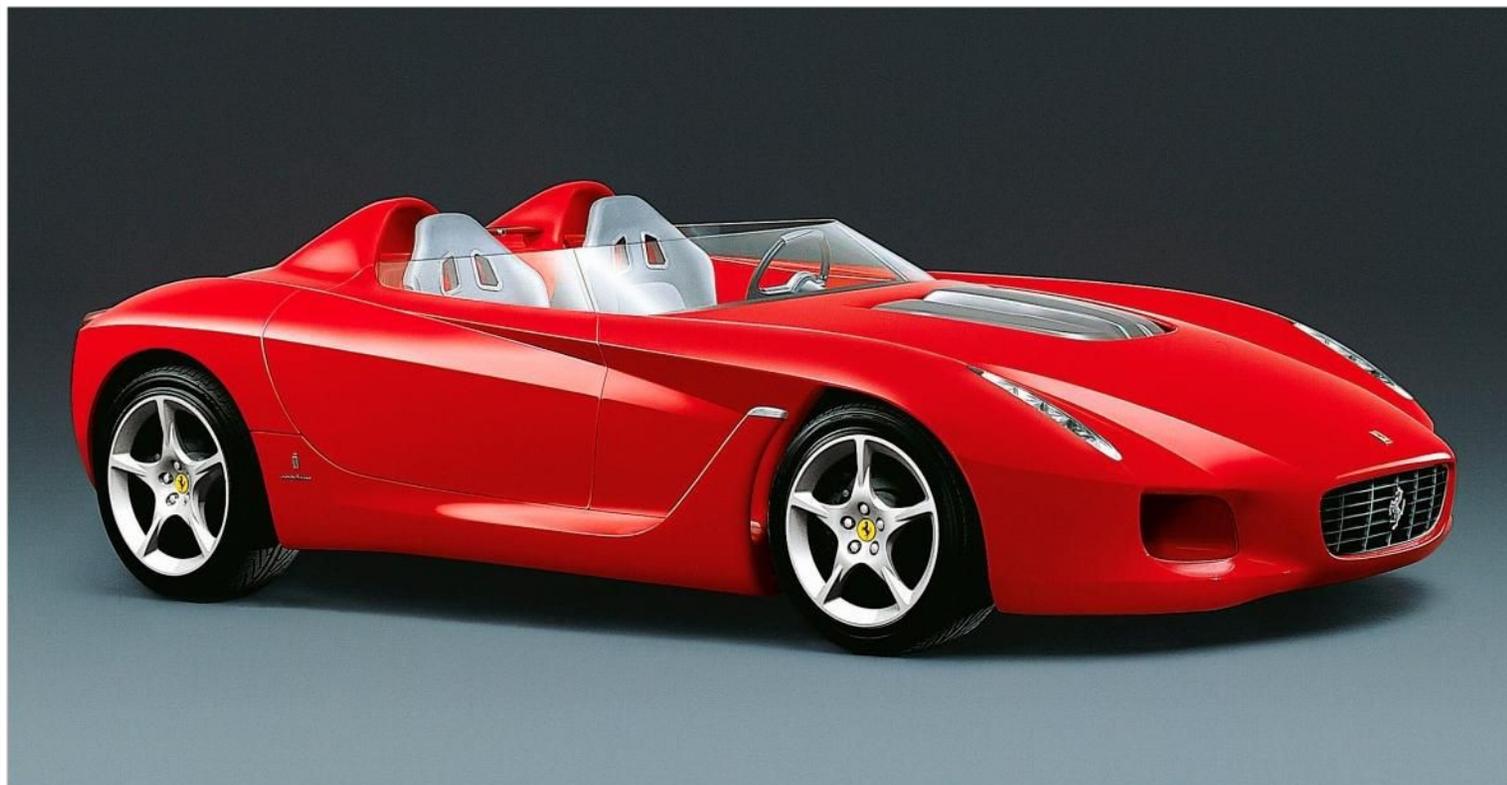
Montezemolo, naturalmente. Inutile precisare che il regalo è graditissimo: il presidente della Ferrari la utilizza molto spesso, e ancora oggi appartiene alla sua scuderia di automobili. Montezemolo fa modificare il parabrezza, che viene realizzato in maniera differente: è più alto e sagomato nel profilo superiore, a maggiore protezione dei passeggeri e per consentire un utilizzo più frequente. Delle 7483 Ferrari 360 Spider (un successo commerciale notevole per un modello prodotto per soli cinque anni dal 2000 al 2004) questa è ovviamente la più speciale di tutte. **R**





STILE ORIENTALE

Disegnata da Ken Okuyama, all'epoca responsabile creativo della Pininfarina, questa scoperta onora i settant'anni dell'azienda reinterpretando alcuni stilemi delle Sport degli anni Cinquanta



Ken Okuyama è un designer giapponese che ha lavorato per Pininfarina. È ricordato perché è stato tra i padri di una delle supercar Ferrari: la Enzo. Ma prima di questa ha lavorato su un prototipo di stile chiamato semplicemente Rossa, nel quale sono evidenti alcuni stilemi della mitica 250 Testa Rossa degli anni Cinquanta. Uno studio non solo però rivolto a un glorioso passato, ma proiettato al futuro in quanto introduce numerosi elementi di stile che caratterizzeranno la produzione di serie di Maranello.

L'occasione per la realizzazione della Rossa è un anniversario importante della Pininfarina: i settant'anni dalla fondazione. Quale punto di partenza viene utilizzata la 550 Maranello (V12 di 5,4 litri e 485 CV), con l'obiettivo di creare una barchetta, che racchiudesse in sé lo spirito delle Sport di mezzo secolo prima, tra cui appunto la 250 Testa Rossa.

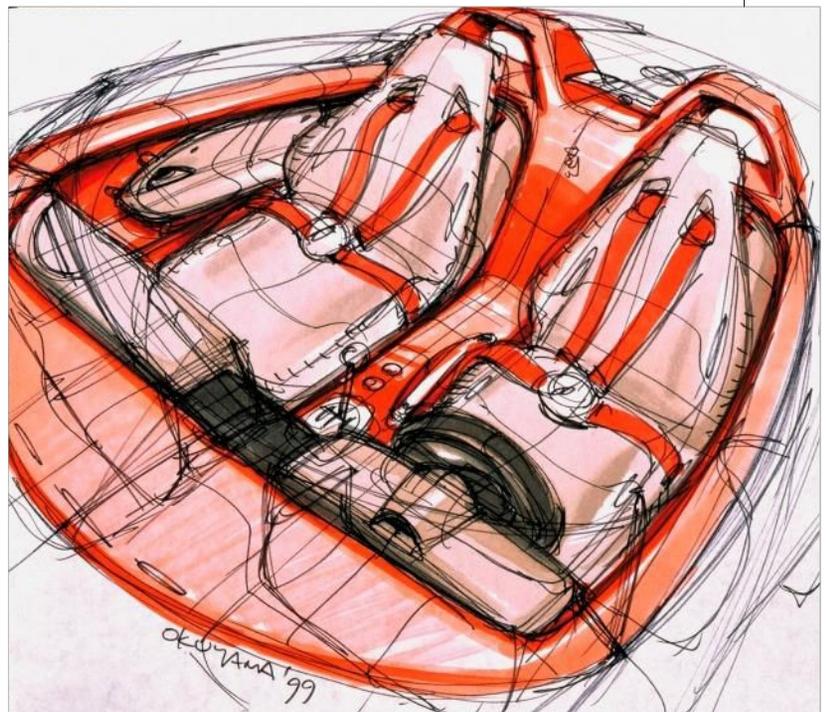
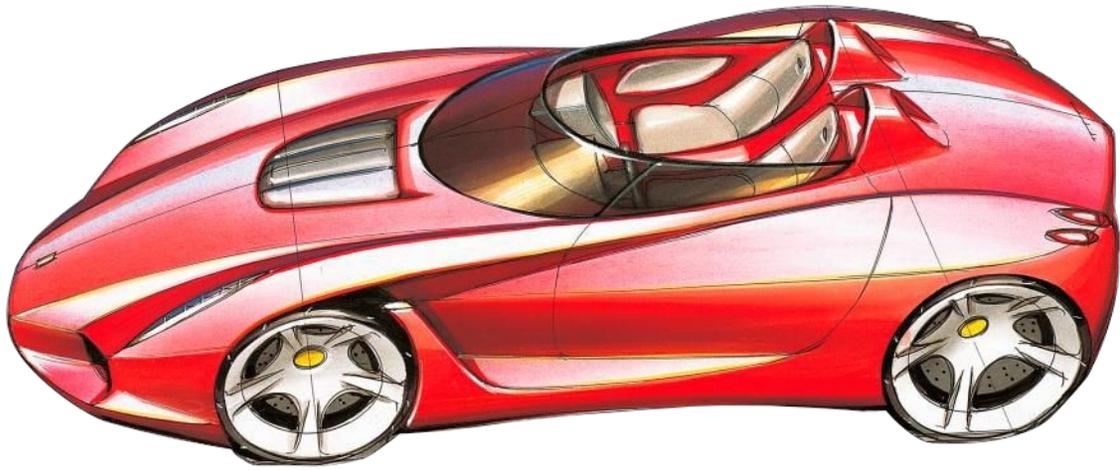
Le citazioni sono, per esempio, il musetto prominente e il parabrezza basso e avvolgente. L'apertura centrale del cofano anteriore che lascia a vista parte del motore richiama invece l'effetto della presa d'aria trasparente che sulla Dino 196 S metteva in bella mostra i tromboncini di aspirazione dei tre carburatori doppio corpo. Come accennato, altri dettagli, invece, anticipano soluzioni che la Ferrari adotterà in seguito: i fari lunghi e sottili piazzati sugli spigoli dei parafranghi (utilizzati ancora oggi), le quattro luci posteriori a sbalzo, la profonda scalfatura sulla fiancata (come sulla 612 Scaglietti, ma che è anche una citazione attualizzata della 375 MM "Bergman").

La Rossa è compatta e ispirata alla velocità, anche se la carrozzeria "speedster" non è così efficiente dal punto di vista aerodinamico come quella della berlinetta 550 Maranello: perciò la velocità massima dichiarata è "soltanto" 300 all'ora, contro i 320 km/h della sportiva donatrice della meccanica. **R**

Premio ambito

La Rossa ottiene un riconoscimento prestigioso: nel 2000 vince il titolo di Concept Car of the Year. Tra le citazioni della Testa Rossa, la leva del cambio "a torretta".







“MI FACCIÒ UN REGALO”

Giorgetto Giugiaro inizia a lavorare a 17 anni nel 1955 al Centro Stile Fiat: per festeggiare i 50 anni di instancabile e prolifica attività, si regala la “sua” Ferrari



Unica per tutti i giorni
L'obiettivo dell'autoregalo di Giorgetto Giugiaro per i suoi cinquant'anni di attività è “farsi” la Ferrari su misura: una granturismo comoda, lussuosa, prestazionale.



Lo stilista di Garesio è ancora sulla cresta dell'onda dopo sessant'anni di attività, eppure ha avuto pochi contatti con il Cavallino. Ma quando decide di farsi un regalo per i cinquant'anni di attività si rivolge alla Ferrari, che ben volentieri gli mette a disposizione la base meccanica di una 612 Scaglietti: il suo obiettivo è “farsi” la “sua” Ferrari su misura.

Viene battezzata GG 50 e la sigla non ha bisogno di spiegazioni, naturalmente. Il primo intervento di Giugiaro è l'accorciamento dell'imponente 612: i 4,90 metri si riducono di 10 cm, “limando” leggermente

sia il muso sia la coda. L'impressione visiva, però, è di una compattezza ancora maggiore, grazie all'effetto ottico dei parafranghi molto arrotondati.

La GG 50 è un regalo per se stesso, quindi una Ferrari da usare: per questo Giugiaro la vuole “pratica”. Aggiunge perciò il portellone, che in realtà è il lunotto che, pur sembrando fisso, è apribile e dà accesso a un bagagliaio di discrete dimensioni, circa 270 litri (come una Fiat Panda), ma che crescono a 500 ribaltando gli schienali dei sedili posteriori. Si crea così un piano di carico lungo quasi un metro e mezzo, perfettamente piano, grazie allo spostamento più in basso del serbatoio della benzina, che sulla 612 di serie è piazzato alle spalle delle due poltrone posteriori.

Un'altra caratteristica della GG 50 è il tetto fotocromatico che non ha soluzione di continuità con il parabrezza, ma ne costituisce la continuazione. Pure sui vetri laterali Giugiaro interviene, con una modifica: quelli posteriori divengono abbassabili. L'interno è elegante, quasi sfarzoso; i sedili sono meno avvolgenti in quanto, come accennato, la GG 50 deve essere una granturismo il più possibile confortevole e fruibile. L'ebanisteria è in legno di faggio. Il cruscotto è ridisegnato per accogliere in primo piano un sistema di navigazione innovativo. La meccanica è quella della 612 Scaglietti di serie: non ha certo bisogno di stravolgimenti, visto che il V12 anteriore di 5,8 litri eroga già 540 CV. **R**



VETRINA TECNOLOGICA

È possibile spendere 1,8 milioni di dollari per un'auto che non può essere utilizzata su strada e neppure correre in gara? La risposta è sì, se quest'auto è il massimo tra le Ferrari

Trenta esemplari: l'ultimo, tutto di colore nero, è per Michael Schumacher. Gli altri sono rossi con riga bianca (24 unità), giallo con riga bianca, nero con riga bianca, azzurro, bianco e grigio. La FXX è la vetrina tecnologica di Maranello. Deriva dalla Enzo, ma ha il motore portato a 6,3 litri e 800 CV (poi arrivati a 860 nella Evoluzione) anziché 660. Velocità limitata a 345 km/h (senza limitatore 390). Cambio da Formula 1. I suoi compratori non possono usarla su strada perché non è omologata, ma possono "soltanto" partecipare a eventi organizzati in pista dalla Ferrari. L'abitacolo è costruito attorno al pilota, le cui misure sono rilevate in fabbrica per realizzare il posto di guida su misura. Nel 2014 la sua erede è la FXX K (a propulsione ibrida), che deriva dalla LaFerrari (2013) ed eroga 1050 CV. **R**



Più estrema di così

La FXX è una vettura laboratorio che viene continuamente sviluppata anche con l'ausilio dei suoi proprietari. Il prezzo di vendita è di 1,8 milioni di dollari più tasse.



UN CLIENTE ESIGENTE

Peter Kalikow, magnate newyorkese del real estate, è un collezionista Ferrari che, oltre alle storiche, ordina a Maranello modelli realizzati su misura per lui

Le graduatorie della rivista Fortune lo classificano come uno degli uomini più ricchi d'America: Peter Kalikow, un impero finanziario con base a New York dove è uno dei più rinomati imprenditori del mercato immobiliare, è stato per anni proprietario ed editore del quotidiano New York Post, uno dei più antichi giornali del mondo, fondato nel 1801.

Ma Kalikow è noto alle cronache perché è uno dei più importanti collezionisti Ferrari del mondo. Possiede, tra le tante, un paio di 250 GT Spider California (LWB e SWB) che utilizza, alternandole, quasi quotidianamente, una 400 Superamerica Speciale Aerodinamica, una 410 Superamerica Coupé Pinin Farina (con cui ha vinto Villa d'Este nel 2006), la one-off Superamerica 45, fatta costruire su misura per festeggiare i suoi 45 anni come cliente Ferrari. Ma una di quelle a cui è forse più legato è la 612 Kappa. La lettera, naturalmente, è l'iniziale del suo cognome.

Questa fuoriserie su telaio 612 Scaglietti è stata costruita seguendo le sue indicazioni dalla Special Projects Division della Pininfarina a Cambiano. Il committente ha una richiesta particolare: vuole una 612 con una carrozzeria totalmente rifatta, senza stravolgere l'idea originale, ma enfatizzando il lusso, la classe e la sportività in modo quasi impercettibile, al punto da risultare riconoscibile a colpo d'occhio soltanto per il 10% degli appassionati di Ferrari. In effetti, solo misurati dettagli consentono di identificare subito la Kappa: la griglia anteriore ricorda le Ferrari degli anni Cinquanta, la presa d'aria sul cofano è ben più pronunciata, i fari posteriori sono incastonati a sbalzo come nella Enzo.

Al momento della consegna a Maranello, Kalikow si informa su quanto siano distanti le autostrade tedesche: vuole testare la 612 Kappa a tutta velocità! Poi, a sottolineare il legame con la tradizione storica, la 612 Kappa viene fatta debuttare al Concorso d'Eleganza Villa d'Este. **R**





Così uguale, così diversa

La one-off di Peter Kalikow è una 612 Scaglietti profondamente modificata: nemmeno un centimetro della carrozzeria è uguale all'originale, anche se a prima vista non sembra. Da notare il tetto in cristallo a celle fotovoltaiche.



OPERE DA COLLEZIONE

Nel nuovo millennio Zagato "reagisce" alla massificazione del mercato del lusso con fuoriserie in tiratura limitata. Nasce così questa intrigante spider (3 esemplari), che segue di un anno la splendida versione coupé

A

ll'unicità e all'esclusività costruite in base alla quantità di accessori scelti all'interno di uno sconfinato catalogo di opzioni, Zagato contrappone modelli nati, come molti decenni addietro, nel tipico spirito dell'atelier di carrozzeria. L'azienda milanese combina elevata tecnologia nella progettazione con le tipiche attività artigianali d'officina: l'obiettivo è coinvolgere il cliente in tutte le fasi della produzione e realizzare un prodotto che possa, a ragione, definirsi "da collezione". Ma che costi-

tuisca anche un investimento in beni durevoli che si rivaluta nel tempo. La 575 GTZ, presentata nel 2006, celebra cinquant'anni dalla prima Ferrari 250 GTZ (l'esemplare con telaio 0515GT descritto nelle pagine precedenti). Nel 2007 la produzione prosegue per raggiungere il numero complessivo di 9 multipli d'arte con l'allestimento di 3 esemplari spider su meccanica originale della 550 Barchetta (serie limitata prodotta in 448 unità nel 2001). La base meccanica è strettamente di serie e nulla viene modificato: motore, passo, carreggiate, abitacolo, montanti, posizione delle maniglie delle portiere, altezza dei fari e parabrezza non vengono toccati. La

carrozzeria, invece, presenta uno stile inedito, concepito in stretta collaborazione con la stessa Ferrari per donare a una meccanica possente la tipica impronta dell'atelier milanese. Nel caso della 550 Barchetta, in luogo della configurazione di serie che prevede un piccolo telo d'emergenza montabile a mano e utilizzabile solo fino a 120 km/h (un'eresia per una sportiva del Cavallino), Zagato opta per una classica capote a comando elettrico. Il sistema viene completamente progettato e realizzato in casa - infrastruttura metallica del tetto e movimento del mantice - e azionato da un complesso sistema idraulico. **R**





Coupé o spider?

In queste pagine, l'unico esemplare della 550 Barchetta Z con guida a destra. La carrozzeria è in alluminio battuta a mano.



↓ 575 GTZ 2006

L'ESPERIENZA DELL'ATELIER

La produzione della 575 GTZ, sei esemplari destinati a cinque clienti (due infatti sono "ordinati" dal collezionista giapponese Hayashi), ha seguito un iter classico in questo settore d'attività: le vetture sono state configurate individualmente su richiesta dei committenti (direttamente in sede e senza bisogno di un intermediario commerciale), che hanno innanzitutto scelto colore degli esterni e layout dell'abitacolo (tinta e tipologia dei tessuti e pelle di rivestimento). Ma non solo. Esse differiscono tra loro anche per alcuni particolari di carrozzeria, per effetto dei quali si può ulteriormente affermare che non esiste una 575 GTZ uguale a un'altra. Le zone di intervento hanno interessato la forma del montante posteriore (più arrotondato o con un motivo "criss-cross" tipico di Zagato) e le fiancate, dove è stato possibile realizzare differenti soluzioni di prese d'aria e di trattamento delle minigonne.





LABORATORIO DA CIRCUITO

Non è omologata per andare a passeggio sulle normali strade: fa parte del programma di sviluppo speciale come la FXX. 39 gli esemplari costruiti, quasi tutti trasformati in Evo

Nel 2010 anche la 599 GTB Fiorano viene sviluppata secondo il programma XX, ossia un laboratorio che esplora in ogni direzione l'evoluzione della tecnologia, in ottica dell'impiego in pista. Che il lavoro degli ingegneri di Fiorano sia efficacissimo si comprende quando Maranello annuncia che la 599 XX ha infranto la barriera dei sette minuti sul circuito del Nürburgring, prima auto al mondo derivata da un modello di serie. La XX è priva di tutti gli equipaggiamenti della versione GTB ed è dotata di soluzioni e componenti da corsa. Il motore V12 di 6 litri ha potenza incrementata a 730 CV (in luogo di 620). Il telaio è irrigidito dal rollbar e lo studio dell'aerodinamica consente di ottenere un carico verticale di 630 kg a 300 all'ora. Anche il sottoscocca è sviluppato per ottimizzare i flussi aerodinamici. Ne vengono costruiti 39 esemplari. Prezzo di vendita?

1,3 milioni di euro, tasse escluse. Ma possono comprarla soltanto ferraristi di comprovata fede (e trascorsi da clienti molto fedeli).

Ma la 599 XX non è un traguardo finale, bensì uno step evolutivo: a lei segue la versione XX Evo, con potenza aumentata a 755 CV. La si riconosce principalmente per l'ala mobile, come quella delle contemporanee Formula 1, ma il comando non è affidato al pilota, bensì è automatizzato: i sensori rilevano il percorso (curve o rettilineo) e adattano l'incidenza più opportuna. La prima 599 XX Evo viene messa all'asta per raccogliere fondi da destinare alla ricostruzione dopo il terremoto che ha colpito l'Emilia nel 2012. Molte 599 XX vengono naturalmente aggiornate alla versione Evo. Il prezzo di tale intervento? 185.000 euro, franco fabbrica naturalmente.

L'edizione stradale più vicina alla XX è la 599 GTO, prodotta in 599 esemplari, che sfrutta l'esperienza condotta sulle XX, soprattutto nell'alleggerimento del peso. **R**



Sessioni di guida

La 599 XX non è omologata per l'utilizzo stradale. In compenso è Maranello a organizzare sessioni di prova per i suoi clienti, che sono così liberi di sfogare i 730 CV della 599 "laboratorio".





A TEMPO DI ROCK E BLUES

Il musicista Eric Clapton è talmente soddisfatto della sua Ferrari BB che vuole a tutti i costi una riedizione. A Maranello lo accontentano (quasi del tutto), affidando il compito alla divisione Special Projects

Meravigliosa Berlinetta Boxer: quanti rimpianti per il bluesman Eric Clapton che ne ha posseduti diversi esemplari a partire dai mitici anni Settanta. Diventato super appassionato e collezionista di Ferrari, il musicista britannico pensa e ripensa al suo sogno, fin quando a Maranello si dimostrano disponibili a realizzarlo: sono in grado di trasformare la moderna 458 Italia in una berlinetta capace di richiamare il più possibile la prediletta 512 BB. A occuparsene è la divisione Special Projects, quella che è in grado di trasformare i desideri dei ferraristi più caparbi in cambio di un sostanzioso alleggerimento del portafoglio. SP12 significa che questa "BB" è il dodicesimo Special Project realizzato. Alla sigla, naturalmente, si aggiungono le iniziali EC di Eric Clapton (la targa di immatricolazione inglese è personalizzata: SP12EPC, con l'aggiunta del secondo nome dell'artista, Patrick).

La base di partenza, come accennato, è

una 458 Italia; le modifiche sono prevalentemente estetiche: griglia lucida anteriore, fascia nera opaca sulla parte bassa delle fiancate, inedito cofano motore, luci posteriori identiche a quelle dell'originaria 512 BB, lo spoiler alla base del tetto è nero come quello delle BB. La carrozzeria, in apparenza quella della 458 di serie, in realtà è modificata in tanti altri dettagli per farla apparire più si-

mile alla Berlinetta Boxer.

Il mitico "Slowhand" chiede un altro piccolo sforzo ai tecnici di Maranello: equipaggiare la sua BB del terzo millennio di un motore a 12 cilindri. La risposta è negativa. E Clapton si deve accontentare del V8 da 570 CV. E, naturalmente, di staccare un bell'assegno. Stando ai ben informati, pare si sia trattato di 3,8 milioni di euro... **R**



Tributo a BB

La Special Project 12 è un omaggio alla Ferrari preferita dal musicista Eric Clapton: la Berlinetta Boxer, modello di cui l'inglese ha posseduto negli anni diversi esemplari.



DEDICATA ALL'INGEGNERE

A pochi mesi dalla scomparsa di Sergio Pininfarina, che ha retto le sorti della celeberrima firma per oltre mezzo secolo, viene svelata una innovativa barchetta, a lui dedicata e replicata in altri sei esemplari

In qualche maniera lo stile della Sergio vuole rappresentare un ricordo delle vetture Sport da competizione della fine degli anni Sessanta e dei primi anni Settanta. Si tratta di una barchetta senza alcuna protezione: né tetto né parabrezza. Pilota e passeggero, quindi, devono utilizzare le protezioni da gara (tuta e casco). "Concept car esclusiva e innovativa", la definiscono Ferrari e Pininfarina durante l'esposizione al Salone di Ginevra del 2013. Il che fa immaginare una piccola produzione di serie. In effetti è ciò che avviene: oltre al prototipo esposto alla kermesse svizzera, ne vengono realizzati tra il 2014 e il 2015 altri sei esemplari. Acquistabili al prezzo di 1,5 milioni di euro.

Naturalmente la Sergio è personalizzabile a richiesta del facoltoso cliente, attingendo dal programma di fabbrica Tailor-Made, che rende uniche tutte le Ferrari speciali. Il primo esemplare è rosso, con dettagli neri. Le ruote sono "monodado", a sottolineare il carattere corsaiolo.

La meccanica è quella della 458 Spider di serie: V8 di 4,5 litri da 570 CV. La velocità massima è di 320 km/h e l'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in 3,4 secondi. Il peso, rispetto a quello dichiarato per la 458 Spider, scende di ben 150 kg.

Gli esemplari "di serie" della Sergio recano alcune modifiche in vista dell'impiego su strada, la più evidente delle quali è l'introduzione di un parabrezza avvolgente con i relativi montanti di sicurezza. La Sergio di produzione viene esposta sempre al Salone di Ginevra, ma nel 2015. L'esemplare mostrato al pubblico durante l'importante rassegna motoristica è di uno squillante colore giallo, sempre con dettagli neri. Il motore, nel frattempo, è stato aggiornato secondo le specifiche della Speciale A (Aperta): la potenza sale a 605 CV.

L'omaggio a Sergio Pininfarina, scomparso nella sua casa di Torino all'età di 85 anni nel luglio del 2012, non avrebbe potuto essere migliore. **R**





Un omaggio esclusivo

Soltanto sei gli esemplari costruiti in serie, oltre al prototipo esposto al Salone di Ginevra del 2012. La Sergio è realizzata sulla base meccanica della Ferrari 458 Spider o Speciale A.





GOD BLESS AMERICA

Gli Stati Uniti sono da sempre un mercato fondamentale per il Cavallino. E quindi nel 2014 Maranello festeggia i sessant'anni ininterrotti di presenza sul suolo americano con una "specialissima"

Si chiama F60, riprendendo la tradizione abbandonata nel 2006 con la F50. Il numero simboleggia i sessant'anni dall'inizio delle vendite della Ferrari negli Stati Uniti. La base di partenza per la F60 America è la F12 Berlinetta, che viene trasformata in spider, ma soltanto per dieci clienti molto, molto facoltosi. Questa fuoriserie ha infatti un prezzo di listino di 2,5 milioni di euro. La piccola capote ripara gli occupanti solo in caso d'emergenza. La meccanica è identica a quella della F12, con il V12 da 740 CV. Gli esemplari prodotti possono essere soltanto nei colori della North American Racing Team, ossia bianco e blu, ma "rovesciati": la scocca è di un intenso blu metallizzato, con banda longitudinale sui cofani bianca. L'interno, invece, è in pelle rosso Ferrari. Moltissimi sono i dettagli della carrozzeria realizzati in carbonio. **R**



F12 Spider

Derivata dalla più potente berlina fino a quel momento mai prodotta dalla Ferrari, la F60 America è una tiratura limitata di dieci esemplari.





J50 2016

TOKYO GIFT

Celebra i cinquant'anni del Cavallino nel lontano Giappone ed è riservata solamente ai clienti del Sol Levante



Teca trasparente

Il V8 biturbo della J50 fa bella mostra di sé sotto la copertura trasparente che occupa buona parte del cofano posteriore. Interni e sedili sono realizzati su misura dei dieci clienti.



U

n'ennesima Ferrari speciale a tiratura limitata: a Maranello ci prendono gusto, dopo la F60 America di due anni prima. L'opportunità di realizzare un'altra fu-

riserie è l'anniversario di presenza sul mercato giapponese: il cinquantesimo. Perciò la speciale si chiama semplicemente J50 (Japan 50). Flavio Manzoni e lo Special Projects Team lavorano di buona lena per rendere questa roadster, sulla meccanica della 488 Spider, veramente specialissima: la linea è a cuneo molto accentuato, l'aerodinamica inedita e assai curata. Il tettuccio rigido (in fibra di carbonio) è asportabile, ma non ripiegabile elettricamente: occorre smontarlo a mano. Più che una spider è una roadster: il profilo del parabrezza e dei vetri laterali è abbassato rispetto a quello della 488 in versione scoperta. La meccanica è potenziata: il V8 di 3,9 litri sovralimentato beneficia di una manciata di cavalli in più (690 anziché 669). Il prezzo? Viene comunicato solamente ai dieci clienti previsti. Pare però che si aggiri tra i 2,5 e i 3 milioni di euro. **R**





PASSATO E PRESENTE

Sono numerose le iniziative per celebrare i settant'anni del Cavallino. Ma quella che sarà più apprezzata dai clienti è sicuramente il progetto "70 Icone di Stile": il reparto Ferrari Tailor-Made, assieme ai designer del centro stile, ha riletto in chiave attuale gli stilemi di alcune fra le Ferrari più iconiche, dalla prima 125 S alla barchetta 166 MM di Gianni Agnelli, dalla 375 MM "Bergman" alla 290 MM di Juan Manuel Fangio alla Mille Miglia del 1956. E poi l'emulazione della F1 di Michael Schumacher, la riedizione della 308 GTS di Magnum P.I.: in totale 70 proposte che possono essere declinate, una volta soltanto, nei cinque modelli dell'attuale produzione di serie: California T, 488 GTB, 488 Spider, GTC4 Lusso e F12. In tutto 350 fuoriserie



125 S 1947

Della prima Ferrari costruita, l'interpretazione odierna riprende la colorazione che utilizza ancora il rosso Alfa Romeo. Essendo il modello d'origine una spider, la scelta giusta potrebbe essere, come nell'esempio, la California T, ma anche la 488 Spider. Il numero di gara 56 è quello che la 125 S di Franco Cortese porta alla prima vittoria Ferrari: quella del 1947 al Circuito delle Terme di Caracalla.



166 MM TOURING BARCHETTA 1950

La Touring realizza nel 1950 una barchetta sul telaio n. 0064M della 166 MM. Il committente è un cliente di riguardo: Gianni Agnelli. Che sceglie per la sua prima Ferrari un abbinamento cromatico raffinato e inconsueto: blu e verde. L'interno è in pelle biscotto. Riproporre tale livrea sull'attuale 488 Spider è una delle "Icône di Stile" più straordinarie.



375 MM "BERGMAN" 1954

Il regalo del regista Roberto Rossellini per l'attrice Ingrid Bergman è una 375 MM carrozzata berlinetta da Pinin Farina. Un'auto straordinaria, il modello di punta della produzione di Maranello nel 1954, con la meccanica identica a quella delle berlinette che dominano il Mondiale per vetture Sport. Oggi la proposta si abbina alla perfezione alla GTC4 Lusso: la quattro posti verniciata in Grigio Ingrid è meravigliosa.



410 SUPERAMERICA 1956

Al Salone di Parigi di quell'anno la Pinin Farina espone la 410 Superamerica Superfast che, con le sue pinne di dimensioni giganti, cattura magneticamente tutti gli sguardi. Anche la verniciatura è spettacolare: bianca con la fascia inferiore azzurra. L'accostamento cromatico viene oggi riproposto sugli attuali modelli (nella foto, la 488 GTB).





410 SA REZA PAHLAVI 1956

Lo Scì di Persia e la bellissima seconda moglie Soraya si recano in visita alla stabilimento di Maranello. L'obiettivo di sua maestà imperiale è scegliere una Ferrari da regalare alla consorte. Dopo una mattinata trascorsa in azienda, la scelta cade su una 410 Superamerica che Pinin Farina realizza di colore bianco con il padiglione rosso amaranto, splendido abbinamento che ritroviamo su questa California T.





**250 GTL
STEVE MCQUEEN 1963**

L'attore hollywoodiano è sempre stato appassionato possessore di Ferrari. Amava anche correrci a perdifiato. Ma la 250 GT Lusso è un regalo per la moglie Neile Adams. Inconsueta la scelta della colorazione, replicata in questo caso su una GTC4-Lusso, l'erede diretta della GTL: cioccolato con interno in pelle color cammello.



308 GTS MAGNUM P.I. 1980

Il successo della serie tv Magnum P.I., investigatore privato alle Hawaii che scorrazza in lungo e in largo con la Ferrari 308 GTS del suo padrone di casa, è strabiliante e contribuisce a rendere la 308 un'icona del periodo. La 488 Spider è forse il modello più indicato a "replicare" quella famosa 308.



360 BARCHETTA LDM 2000

Il regalo di nozze dell'Avvocato a Luca Cordero di Montezemolo è un'idea nata dalla fantasia, dal gusto e dall'eleganza del patron della Fiat: fa realizzare da Pininfarina una versione barchetta della 360 Spider; la 488 Spider ripropone mirabilmente l'essenza di quella fuoriserie.





IL MEGLIO DEL CAVALLINO

FISCHI PER FIASCHI

Durante la realizzazione di questa collana di allegati a Ruoteclassiche abbiamo cercato di documentarci il più possibile, consultando tutte le fonti, ufficiali e non, che ci permettessero di raccontare la storia dei settant'anni della Ferrari nella maniera più corretta e precisa. Purtroppo, in un'opera di quasi 700 pagine, qualcosa sfugge sempre: per disattenzione, fretta o distrazione. Prontamente alcuni lettori ci hanno segnalato i nostri piccoli o grandi infortuni: in tutta trasparenza, li pubblichiamo in questa pagina finale dell'opera, per ristabilire la verità e, naturalmente, fare ammenda. Ai nostri appassionatissimi lettori che ci hanno inviato le segnalazioni va il nostro ringraziamento più sincero.



VOLUME 2: "FERRARI - LE CORSE".

PAG. 42-43 - (didascalia) - La foto si riferisce al Gran Premio di Gran Bretagna (Brands Hatch) del 1984 e immortala la Ferrari 126 C4 di Michele Alboreto incalzata dalla vettura gemella del compagno René Arnoux. I due piloti conquistano rispettivamente il quinto e il sesto posto. La gara viene vinta da Niki Lauda (McLaren), seguito da Derek Warwick (Renault) e da Ayrton Senna (Toleman), alla sua prima stagione in Formula 1.



PAG. 48 - (didascalia) - La foto documenta l'arrivo vittorioso di Arnoux al G.P. d'Olanda a Zandvoort e non il termine del G.P. d'Austria. La stagione 1983 vede trionfare Arnoux anche in Canada e in Germania.



PAG. 52 - (didascalia) - Il miglior risultato di Michele Alboreto nel 1986 è il secondo posto ottenuto a Zeltweg in Austria, non in Ungheria.



PAG. 64 - (didascalia) - Al Gran Premio di San Marino del 1994 a classificarsi secondo non è Gerhard Berger bensì il compagno di squadra Nicola Larini.

PAG. 84 - (inizio del testo): Enzo Ferrari lascia l'Alfa Romeo non alla fine del 1938 bensì nel settembre del 1939. Pochi giorni dopo fonda a Modena l'Auto Avio Costruzioni.

PAG. 104 - (testo; penultima riga) - Il copilota del marchese De Portago al momento del tragico incidente di Guidizzolo alla Mille Miglia del 1957, naturalmente, non è il fotografo Louis Klemantaski, bensì l'americano Edmund Gurner Nelson.



VOLUME 4: "FERRARI - X-RAY".

PAG. 84-85 - La monoposto di Formula 1 raffigurata nello spaccato è la 512 e non come erroneamente asserito la 312. Purtroppo, per un disguido nell'impaginazione, sono state inserite le didascalie corrette a corredo dello spaccato sbagliato.



Q8 Hi Perform
100 ottani

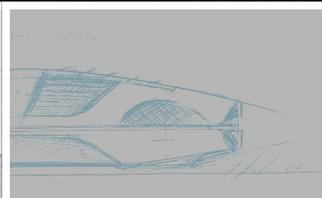
Speciale come la tua passione.

Utilizzato nelle prove di
RUOTECCLASSICHE **QUATTORRUOTE** **DUERUOTE**





TOP SECRET



Le Ferrari meno conosciute dal grande pubblico: ecco le Rosse protagoniste del quinto e ultimo volume della collana "Il meglio del Cavallino". Si parte con la 815, la prima creatura del "Drake", realizzata nel 1940 sotto l'anonimo marchio Auto Avio Costruzioni; si finisce con le edizioni in tiratura limitata allestite da Maranello per festeggiare i settant'anni della Casa. A collegare questi due estremi, entro i quali si dipana l'avventura più entusiasmante del motorismo mondiale, una sessantina di fuoriserie e prototipi, tra cui la 166 Panoramica Zagato, l'incredibile 166 MM Spider Abarth, la 375 MM "Bergman", la Dino 206 Berlinetta Competizione, la P6, la 275 P Michelotti, la 512 S Berlinetta Speciale, la 3Z, la CR 25, la 308 GT Rainbow, la Pace Car PPG, la 408 4RM, la FZ93, la 612 Kappa, la Sergio e la J50, svelata a dicembre 2016 per celebrare i cinquant'anni del Cavallino in Giappone.

RUOTECLASSICHE