

LE FERRARI

308 GTB

Ho iniziato le collezioni che sono poi diventate un Museo, con una Mercedes 170 del 1950 a cui ha fatto seguito una Mercedes 290 del 1934 e poi altre vetture d'epoca. Ad un certo punto mi sono appassionato alle Alfa Romeo che saranno oggetto di un'altra sezione.



Le Alfa Romeo erano naturalmente di colore rosso, i GTA 1300, GTA 1600, GTAm erano rossi, veloci, scattanti e anche piuttosto rumorosi infatti, girando sui circuiti con lo scarico libero Autodelta, la voce dei loro motori era decisamente assordante.

La strada era tracciata, mancava solo di imboccarla.

Non avevo mai pensato alla Ferrari, marca altrettanto vittoriosa dell'Alfa Romeo, anche se le Alfa avevano terminato da poco di sbaragliare il campo nella Velocità Turismo mentre le Ferrari, dopo la Velocità Prototipi, la 24 ore di Le Mans e la Targa Florio, ormai correvano nella Formula uno.

Non avevo mai pensato alla possibilità di acquistare una Ferrari finché il direttore della banca di cui mi servivo, parlando di automobili e di collezioni, mi disse che un suo cliente voleva cedere una piccola Ferrari: la madre era malata e per il suo lavoro aveva un'altra vettura, inoltre non aveva più tempo per girare con una vettura sportiva con solo due posti.



Fissato un appuntamento, incontro la persona indicatami: un ingegnere ancora giovane, distinto, molto affezionato alla vettura che aveva curato e mantenuto in condizioni perfette per tanti anni. La vettura era una 308 GTB berlinetta, la vettura *best seller* della Ferrari, in catalogo per dieci anni, dal 1975 al 1985.

Non era rossa! Era azzurro metallizzato, ma era ugualmente bellissima e la acquistai. Era il 1999.

La 308 è la Ferrari più bella mai costruita. Dopo trent'anni della sua presentazione non dimostra affatto la sua età. A prima vista chiunque non sbaglia a dire che si tratta di una Ferrari. Il suo aspetto muscoloso si esalta nel profilo tagliente della parte anteriore, non turbato dai fari a scomparsa.

La sua linea deriva dal design della 365 GTB 4 Daytona del 1969, che poi si affina nella 365 GT4 BB del 1973, per arrivare a quella definitiva della 308 GTB presentata nel 1975 al salone di Parigi mentre nel 1977 viene presentata al salone di Francoforte la 308 GTS con tettuccio rigido amovibile e riponibile in apposita sede dietro ai sedili.



Il suo motore V8 3000 è descritto come eccezionalmente durevole (la mia vettura ha già percorso più di 80.000 chilometri) salvo che si curi la manutenzione essenziale, come il ricambio della cinghia dentata della distribuzione e pochi altri controlli. La ricarica della batteria, se la vettura rimane ferma a lungo è piuttosto difficile perchè la batteria sepolta in mezzo alle sospensioni anteriori, sotto un coperchio avvitato che si trova a sua volta sotto la ruota di scorta.

Potenza: 255 HP a 7600 giri. Ripresa: 0-100 Km/h in 6,4 sec. Velocità massima: 250 Km/h. Peso: 1150 Kg. Telaio Ferrari 27067

Per avviare il motore (la mia è a carburatori) bisogna ricordare la corretta procedura: lasciar girare la pompa di alimentazione, premere l'acceleratore tre volte, per iniettare un po' di benzina nei cilindri e quindi avviare il motorino d'avviamento. Il motore deve partire immediatamente, senza fallo.

Un altro dei motivi per cui ho acquistato questa 308 GTS è stato proprio il fatto che aveva un motore ancora a carburatori, che sarebbe sempre stato facile smontare e ripulire in un futuro anche lontano, mentre un sistema di iniezione elettronica, oggi perfetto, non ho idea (e parlo da collezionista) se fra venti o trent'anni potrà essere ancora efficiente, oppure se uno dei milioni di transistor di cui è composta la centralina deciderà di non funzionare. E non vi saranno più in commercio i ricambi.

Comunque sia, la mia 308 si comporta benissimo e soprattutto mantiene sempre il suo valore, come vedo dalle inserzioni sulle riviste del settore. 12.143 sono le 308 GTB e GTS prodotte.

E' stato un ottimo acquisto sia per il Museo che per l'impiego di questa vettura nei raduni Ferrari.

412 Cabriolet Pavesi

La carrozzeria Pavesi di Milano è nota per la sua specializzazione nella blindatura di automobili di qualsiasi marca ed inoltre come carrozzeria autorizzata Ferrari.

A partire dal 1985, ha studiato e realizzato la modifica cabriolet delle vetture tipo 400 che dal cliente venivano acquistate direttamente dalla Ferrari e portate da Pavesi per essere modificate.

La Carrozzeria Pavesi provvedeva per prima cosa a rinforzare tutta la struttura del coupé nella parte centrale, collegando la zona modificata e rinforzata al pianale esistente, sia anteriormente che posteriormente.

In particolare i longheroni laterali inferiori scatolati erano riprogettati integralmente. I fondi originariamente in vetroresina venivano rifatti in lamiera, rifatti pure i montanti laterali di sostegno delle portiere e tutti gli elementi verticali di raccordo fra la parte nuova e quella esistente. Anche il telaio del parabrezza veniva rinforzato mediante l'inserimento di un tubo supplementare.

La cappote aveva un movimento elettrico e si ripiegava parzialmente in un apposito vano del baule, rimanendo in parte sporgente sul profilo della zona posteriore della vettura, rivestita da un copricappote in tela, da montare a mano, fissandolo agli appositi bottoni.

Sono state modificate 15 vetture della serie. Il prezzo di vendita del coupé Ferrari era di Lire 185 milioni, il cabriolet ottenuto come descritto era di Lire 360 milioni. Il cabriolet Pavesi conservava la fanaleria originale Ferrari sia anteriormente che posteriormente, oltre agli interni ed alla strumentazione.

Nel 1985 Pavesi acquistò dal concessionario Crepaldi una vettura 412 coupé sinistrata per tamponamento. Visti i lavori da fare, ritenne opportuno smontare tutta la carrozzeria e ridisegnarla completamente. Quindi, oltre ai rinforzi al telaio ed a tutte le modifiche già sperimentate, Pavesi realizzò una carrozzeria particolarmente filante e più moderna di quella originale Ferrari.

Il cofano motore, così come il bagagliaio ed il coperchio della cappote ripiegata, sono stati realizzati in alluminio mentre i paraurti sono stati fabbricati in vetroresina e tutti i restanti lamierati della carrozzeria sono stati realizzati in acciaio.



Esaminando dall'esterno la vettura si può notare come il cofano motore, partendo da un parabrezza particolarmente inclinato, scenda fino alla presa d'aria ed al paraurti con una pendenza superiore a quella della vettura di serie.



La parte posteriore a più alta di quella della vettura originaria e segue una linea a cuneo che va dalla estremità anteriore del cofano sino all'estremo del baule, che termina con un profilo arrotondato, senza spoiler o altre appendici aerodinamiche.

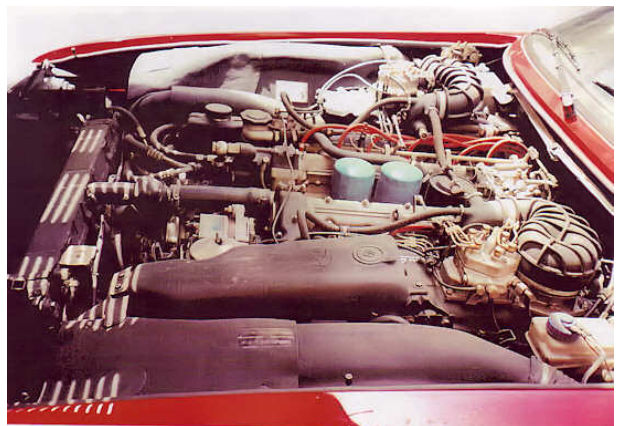
Lungo il fianco la carrozzeria è marcata da uno scalino che, appena accennato all'inizio del cofano, aumenta gradualmente la sua sporgenza fino a tre quarti della vettura per poi diminuire leggermente intorno al bagagliaio.

L'interno è rimasto quello originale, con i quattro sedili perfettamente rifiniti in pelle nera mentre la cappote è stata completamente ridisegnata per ottenere un'assoluta perfezione di forme e di funzionamento. Il meccanismo di movimentazione è elettro-idraulico, con un sistema di attuatori in cascata che eseguono le seguenti manovre in sequenza:

- abbassamento dei vetri posteriori
- sgancio ed apertura idraulica del coperchio del vano cappote
- azionamento dei motorini che agganciano la cappote al parabrezza
- sollevamento della cappote fino ad entrare nell'apposito vano
- chiusura del vano cappote che appare come proseguimento del baule
- azionamento di ganci interni che tirano verso la posizione finale il coperchio del vano cappote in modo da comprimere quanto basta la cappote e tutte la intelaiature.

Nell'apertura tutte queste operazioni vengono eseguite automaticamente in senso inverso.

La vettura è stata omologata come autotelaio Ferrari tipo F 101 CL GR, 412 carrozzeria B1 aperta, posti 2 + 2, anno di prima immatricolazione 1989 a Brescia con targa BS 819717, acquistata da Pavesi il 24 Aprile 1991, con targa MI 7T5404. Termine della modifica il 18 Settembre 1993. Telaio 81.011.



Questa è la storia di come nacque questa vettura. Io la vidi per la prima volta parcheggiata sotto il piccolo porticato davanti all'officina Pavesi. Sul momento non mi fermai ad osservarla perchè ero andato da Pavesi per altri motivi, ma ritornai dopo poco tempo per osservare meglio questo cabriolet.

Dopo aver portato la vettura all'aperto, Ernesto Pavesi mi mostrò tutte le sue caratteristiche: messa in moto, marce, strumentazioni, sedili e finalmente apertura e chiusura della cappotte. Seppi così che si trattava di un esemplare unico e questo aspetto poteva essere molto interessante per il Museo.



Concordammo il prezzo, notevolmente inferiore (fortunatamente) a quello che era costato anni prima a Pavesi per la sua realizzazione, in ore lavorative e materiali, ma preferì cedere la vettura a me piuttosto che tenerla ferma per anni nel cortile interno della carrozzeria, mentre la Ferrari sfornava nuovi modelli con carrozzerie Pininfarina.

Così, dopo un poco di collaudo ed istruzioni, guidai la 412 Pavesi al Museo di Cormano. Era il settembre dell'anno 2000.

Questa vettura partecipò a diversi raduni fra cui Stresa, San Giovanni Rotondo, fino al concorso di eleganza di Salvarola Terme.

Ho perfino proposto un indovinello al Ferrari Owner Club inglese: *"What is this Ferrari, who is the coach builder and when was it built? Correct entries on a postcard (accompanied by a bottle of Italian wine would be preferable) or give me a call or send me a fax"* Peter Everingham.

Nessuno evidentemente potè indovinare ma dopo qualche mese, quando il F.O.C. ha fece una gita in Italia, a Maranello, mi feci trovare con la 412 Pavesi davanti l'ingresso della Ferrari, così tutti i soci presenti ebbero l'occasione di ammirare questa vettura unica.

Inizio produzione della 412: 1985. Produzione del Cabriolet Pavesi: 1993. Motore 12 cilindri a V, 4942 cc. Potenza: 340 HP a 6000 giri. Peso: 1818 Kg. Velocità massima: 255 Km/h. Colore: rosso.

355 F1 Berlinetta

Avevo già avuto una 355 GTS, con tettuccio rigido apribile e cambio manuale, quando mi fu offerta una 355 F1, cioè con cambio al volante tipo formula uno, di produzione 1999.

La cosa mi ha interessò immediatamente, sia perchè la vettura aveva meno di tremila chilometri, sia perchè era di colore rosso con



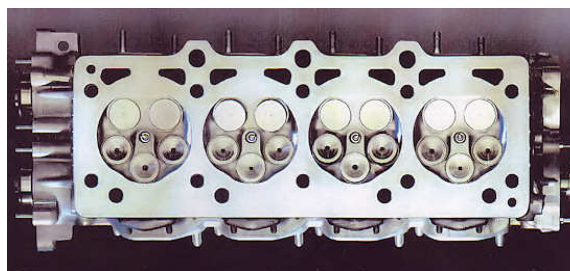
l'interno in pelle naturale color crema, sia perchè il cambio elettro-idraulico consentiva una guida più agevole e rilassante: in complesso si trattava di una vettura più pratica da usare.

La Ferrari 355 è una vettura eccezionale: è lunga quanto una Alfa 147 o qualsiasi due volumi attualmente in circolazione, in compenso è più larga ma estremamente più bassa, tanto da passare sotto le sbarre dei caselli autostradali come mi avvenne di dover fare quando capitò che il sistema di riscossione pedaggio si era bloccato e dietro di me si era già formata una bella coda di veicoli in attesa. Altezza massima 1.170 mm, lunghezza 4.250 mm, larghezza 1.900 mm.



La 355 ha l'unico motore 8 cilindri a V Ferrari con 5 valvole per cilindro. Cilindrata: 3496 CC. Rapporto di compressione: 11:1. Potenza massima: 380 HP ovvero 109 HP/litro. Coppia massima: 37 kgm. Velocità massima: 300 Km/h. Accelerazione: 0-100 km/h in 4,7 secondi con il miglior uso del cambio (5 sec. con cambio F1).

Con 5 valvole per cilindro questo motore fornisce una curva di coppia molto piatta, da un minimo di 22 kgm a 1000 giri ad un massimo di 37 kgm da 5500 a 7500 giri: questo spiega la notevole accelerazione che può fornire già a partire dai bassi regimi. Con il cambio manuale in sesta marcia si può andare da poco più di 1000 giri a 9000, senza alcuna indecisione o vibrazione.



Il cambio elettro-idraulico fu sperimentato già dal 1978 sulla 312 T2 di Gilles Villeneuve e dopo tutte le necessarie prove fu portato in gara definitivamente da Nigel Mansel nel 1989, così dopo il successivo accurato sviluppo tecnico in Formula 1 e diverse vittorie si arrivò alla possibilità di un impiego su una vettura di serie ad alte prestazioni.

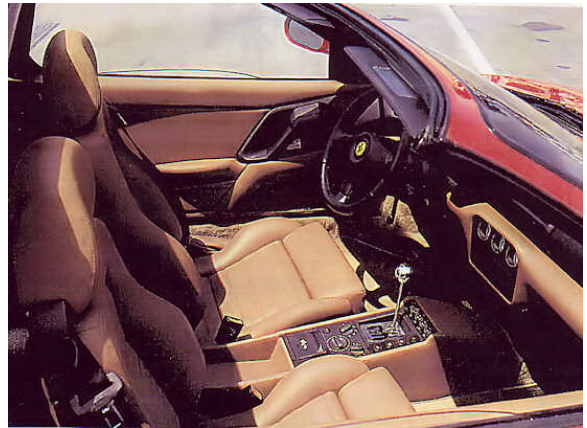
Appena entrati nell'abitacolo l'occhio corre subito al volante dietro al quale spuntano appena le due ali del controllo del cambio. Sul tunnel centrale, al posto della griglia a settori dei cambi manuali, vi è una levetta a T che serve ad innestare la retromarcia, non comandabile dal volante.

Al momento dell'accensione il cambio si presenta in posizione N (Neutro o Normal) e se compare la scritta di una delle marce inserite il motore non si avvia, così come non si avvia se la portiera non è chiusa, ecc.

A questo punto il pilota deve cominciare ad inserire le marce e partire, ma anche se si dimenticasse di cambiare, il sistema elettronico cambierebbe automaticamente il rapporto qualora il motore si avvicinasse ai 7500 giri. Un interruttore con l'indicazione "SPORT" consente di limitare la cambiata all'uso delle leve sotto il volante e contemporaneamente

provvede a una serie di operazioni accessorie come l'irrigidimento delle sospensioni, il mutamento dell'assetto e l'aumento della velocità di cambiata, sia in salita che in discesa.

Sul tunnel vi sono due pulsanti: "AUTO" e "BASSA Aderenza". Con il primo la vettura può essere utilizzata con cambio completamente automatico mentre l'uso del secondo è raccomandabile in presenza di neve e ghiaccio, per cui la vettura partirà in seconda marcia, senza mai superare i 2500 giri, consentendo la migliore trazione possibile su un fondo scivoloso.



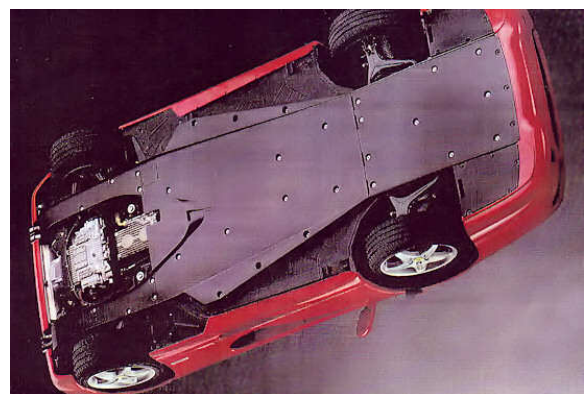
La vera conoscenza della vettura si fa naturalmente su strada. Bastano pochi chilometri per accorgersi che la mano dell'unico costruttore vero di Formula 1 (di tutti i pezzi di una vettura) è presente in ogni dettaglio e sarà poi tramandato nella produzioni successive alla 355.

Il sistema di gestione del motore offre grandi vantaggi in termini di sicurezza, consentendo di cambiare velocemente senza mai togliere le mani dal volante, neppure in situazioni di emergenza. Questo lo si apprezza ancora di più in pista, dove le staccate al limite permettono al pilota di mantenere un controllo sempre perfetto della direzione con l'uso di entrambe le mani.

Questo ve lo dice il Direttore del Museo, che ha girato su tanti diversi circuiti.

Su questa vettura, considerando l'apertura delle farfalle e la loro velocità, i giri del motore, quelli dell'albero del cambio, la velocità, il rapporto selezionato e quello invece richiesto dal cambio ed infine la temperatura di esercizio del motore, il sistema paragona tutte queste informazioni con il modo d'uso selezionato, stabilendo la cambiata ottimale.

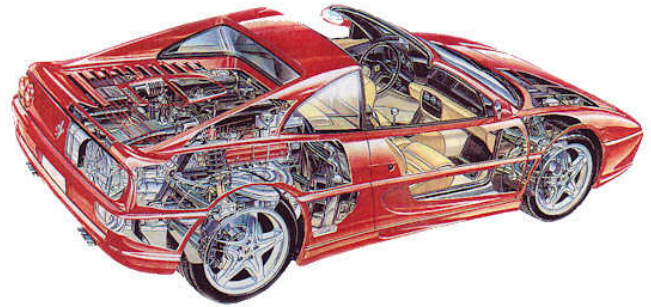
Questo significa che si può cambiare anche con l'acceleratore sempre premuto al massimo perché il sistema, sia in scalata che in salita, impedisce il fuorigiri e l'affaticamento della frizione oppure, passando ad esempio della seconda alla sesta o viceversa il sistema salta le marce intermedie per velocizzare l'innesto del rapporto desiderato, una caratteristica questa che differenzia il cambio F1 dai cambi sequenziali.



La 355 F1 è una vettura facile nel senso che solleva dalla responsabilità di portare una granturismo chi magari non ama la guida nervosa, pur offrendo al vero appassionato la possibilità di guidare un prodotto d'avanguardia, a tutto vantaggio del piacere di guida, per sentirsi un poco un pilota di Formula 1.

Sta scritto, nella sala 4 del Museo :

“Vi sono tante vetture bellissime, le Lamborghini, le Porsche, ecc. ma questa non è una automobile, questa è una FERRARI e voi guidate un mito.”



Giacomo Tavoletti

Direttore del Museo delle Comunicazioni