



FERRARI 400

La più elegante di Maranello

Sebbene la sua composizione genetica non fu forgiata dall'essenza stessa del fuoco, come per alcune tra le sue più ardite consorelle, la Ferrari 400 non peccò mai di quella fiera eleganza di cui ogni modello concepito dalla casata modenese, pur anche irruente, è stato madido dalla notte dei tempi. Un sortilegio, una magia, una visione che soltanto pochi costruttori hanno saputo interpretare per ergersi al di sopra della leggenda.



La 400 non è forse la vettura che ci si aspetterebbe d'incontrare quando in gioco v'è questo marchio, sinonimo di prestazioni funamboliche e sportività all'ennesima potenza. Tuttavia, la raffinata, lussuosa discrezione che le venne concessa in dote, le permise di scalare le vette del potere. Innumerevoli furono i capitani d'industria e i personaggi illustri che la scelsero, dal Principe Bernardo d'Olanda al Sultano del Brunei Hassanal Bolkiah. Ci piace pensare che proprio dietro a quel ruggente V12 - un cuore vigoroso che batteva sotto una scocca tubolare sofisticatamente bor-

ghese - furono generati alcuni tra i più significativi frammenti di storia. E poi, vi fu quel capitolo fantastico in cui un giovanissimo Tom Cruise la guidò verso Palm Springs accanto a Valeria Golino in un vortice di litigiose emozioni, nel film capolavoro Rain Man.

La 400 ► Si narra che lo stesso Enzo Ferrari ne guidasse un esemplare, ma in realtà si trattò di uno stratagemma di mercato per incrementarne una popolarità cresciuta in sordina. Pare l'avesse descritta come una "Ferrari in abito da sera"; una rappresentazione che, già

di per sé, ne delineava una precisa categoria clientelare. Nella successione genealogica, questa 3 volumi disegnata dalla Pininfarina, occupò il posto della 365 GT4 2+2 e fece il suo pubblico debutto al Salone di Parigi nel novembre del 1976. Come nella variante 365, la sigla si riferiva alla capacità di un singolo cilindro. Il nuovo propulsore, un bialbero a camme in testa progettato dallo storico ingegnere del cavallino Gioacchino Colombo, era un 12 cilindri a V di 60 gradi da 4'823 cm³. Conservava l'alesaggio di 81 mm dell'unità progenitrice, mentre la corsa era stata incrementata a 78 mm.



► Nella sua versione a 6 carburatori Weber laterali doppio corpo (distribuiti su due bancate), che distinse la vettura fino al 1978 con il nome di 400 GT, era in grado di erogare 340 cavalli. Raggiungeva invece soltanto i 315 nel modello a iniezione meccanica Bosch K-Jetronic, denominato 400 GTi, la cui produzione terminò nel 1985. Le velocità massime erano, rispettivamente, di 250 e 245 km/h. Prestazioni eccezionali, se si considera che quest'auto era figlia degli anni Settanta e pesava circa 2 tonnellate. ► La Ferrari 400 fu la prima della real casata a montare di serie un cambio automatico. Si trattava del Turbo-Hydratic, di concezione GM / Borg-Warner, a 3 rapporti. Lo stesso installato sulle blasonate Rolls Royce. Solo su richiesta, e con sovrapprezzo, si poteva ottenere il manuale a 5 marce (più retro) che trasmetteva il moto, tramite un albero, al differenziale a slittamento limitato.

Un gioiello poco parsimonioso ► A dispetto delle capacità del serbatoio, 120 litri, l'autonomia era limitata e i consumi piuttosto importanti: 5,5 km/l per la "manuale" e 4 km/l per l'"automatica". Malgrado fosse appetibile per il mercato americano (anche se non ne fu mai creata una variante specifica), la GT non poté essere importata ufficialmente negli USA perché non superò i severi test antiinquinamento. Le sempre più stringenti norme in materia, rappresentarono però un fattore catalizzante per l'adozione del sistema ad iniezione.

Ingegneria e stile ► La Ferrari 400 - negli anni Settanta anticonformista rispetto alla tradizione corsaiola del marchio - rientrava nella categoria delle "berline" o "ammiraglie". Fu forgiata dalla penna dell'ingegner Leonardo Fioravanti, allora direttore della Pininfarina (e padre di

Testa Rossa, Daytona, Dino, 512 BB, 388 GTB, 288 GTO, eccetera). Si guadagnò un posto tra le più raffinate ed eleganti signore del cavallino. Il tipico rosso fiammante "stonava" con la sua finezza e fu usato solo su richiesta. Lo chassis tubolare della serie 400 era strutturalmente quasi identico a quello della 365 (così come la disposizione degli organi meccanici) con alcune significative differenze: il piccolo spoiler anteriore, in tinta con la carrozzeria, il fissaggio delle ruote con cinque bulloni al posto del gallettone centrale, le luci posteriori composte da soli due elementi. All'interno, il rivestimento dei sedili fu reso più lussuoso impiegando pelli Conolly e furono applicate piccole modifiche agli interruttori incastonati sulla plancia in radica di noce.

I numeri ► Questa stupenda testimone della sua epoca, disponibile sia con guida a destra sia a sinistra (il servosterzo faceva parte della dotazione di serie), venne sostituita nel 1985 dalla 412, praticamente identica nella carrozzeria, ma equipaggiata con un 4,9 litri. Le unità assemblate furono le seguenti: 400 GT (versione a carburatori) con cambio automatico, 354 esemplari; 400 GT (versione a carburatori) con cambio manuale, 147 esemplari; 400 GTi con cambio automatico, 873 esemplari; 400 GTi con cambio manuale, 421 esemplari.

La nostra vettura ► Nata nel 1978, è una tra le magnifiche 147 stelle che compongono il lotto Ferrari 400 GT a carburatori e con cambio manuale (di cui solo 120 con guida a sinistra). Grazie alla sua rarità, il valore ha recentemente subito alcune impennate significative. L'abbiamo potuta ammirare e ritrarre sul favoloso sfondo di Villa Negroni a Vezia (si ringrazia il Centro Studi Bancari per l'opportunità concessa). Delle sue vicende, e del-



la predilezione personale verso i motori, abbiamo amabilmente chiacchierato con il proprietario: «Eccetto alcuni brevi capitoli passati a condurre i go-kart, la mia passione è maturata lungo una via un pochino discosta. Ho cominciato con la motonautica, raccogliendo, durante gli otto anni di competizioni a bordo di imbarcazioni da corsa, diverse soddisfazioni personali. Iniziai con la 100 miglia del Lario e conclusi con il trionfo nel Campionato italiano di durata. Smisi dopo aver ottenuto la vittoria di categoria cui



avevo anelato, raggiungendo l'apice con la suggestiva Pavia-Venezia». Gli orizzonti, per quanto concerne il tempo libero, cambiarono radicalmente e si diressero verso le auto d'epoca. «Grazie ad uno specialista Lancia di Milano, trovai una Aurelia B20 GT del 1953, in alluminio, cambio al pavimento Nardi, carburatori Weber, la più ambita delle 5a serie. Con essa, tornai ad essere sedotto dalla velocità e tentai di affrontare il Campionato italiano. Ma la paura di rovinare per sempre a "sportellate" tanta bellezza m'indusse a desistere». ► Il proprietario abbandonò definitivamente le competizioni per orientarsi su auto di alto lignaggio, ma assolutamente più mansuete: «Ebbi una 450 SEL 6.9 Mercedes, di proprietà di Franco Sbarro, una Rolls Silver Shadow 1, una 300 SE coupé Mercedes. Poi, vissi anche una parentesi bucolica nella quale mi dedicai ai trattori, con un bellissimo Meili d'epoca motorizzato Mercedes Unimog. Ma come in altri ambiti, c'è un tempo per ogni cosa e questi oggetti così preziosi non vanno accumulati, ma ceduti ad altri amatori e collezionisti. Nel 2014 trovai questa Ferrari 400, appartenuta in

origine al noto pilota elvetico Karl Foitek, concessionario del Cavallino a Zurigo. Risultò essere una tra le 147 GT che avevano prodotto con il cambio manuale e carburatori. Il restauro è terminato nel 2016 ed è costato un grosso lavoro di ricerca per mantenerne l'assoluta originalità. Il magazzino di ricambi Ferrari delle vetture d'epoca è stato ceduto e pertanto i prezzi sono lievitati. Chi dice che questi restauri siano soltanto fonte di piacere racconta una bugia: ci vuole anche molta dedizione, tempo, pazienza, e un occhio vigile sull'intero processo». ► Da guidare, a lavoro terminato, è una vera signora: Sempre "durina" e "gnucchetta" quanto basta. Però viaggia forte, spinta da un 12 cilindri... di quelli giusti».

di Elias Bertini

SCHEDE TECNICHE FERRARI 400

MOTORE
anteriore, longitudinale,
12 cilindri a V di 60°
ALESAGGIO E CORSA
81 x 78 mm
CILINDRATA TOTALE
4'823 cm³
RAPPORTO
DI COMPRESSIONE
8,8 : 1
POTENZA MASSIMA
250 kW (340 CV)
ALIMENTAZIONE
6 carburatori Weber 38 DCOE

FRIZIONE monodisco
TELAIO tubolare in acciaio
FRENI a disco
CAMBIO
manuale a 5 rapporti + RM

LUNGHEZZA 4'810 mm
LARGHEZZA 1'796 mm
ALTEZZA 1'310 mm
PASSO 2'700 mm
PESO 1'800 kg a vuoto
VELOCITÀ MASSIMA 245 km/h