FERRARI GTO

Nata per correre, divenne la capostipite delle

Sono trascorsi settanta, meravigliosi anni da quando quel dodici cilindri progettato da Gioacchino Colombo si animò nel cuore della 125 S; era il 12 marzo 1947. Fu il principio di una tra le più travolgenti avventure imprenditoriali di sempre: la Ferrari.

Nessuna, come lei, è assurta ad ambasciatrice dell'italianità nel mondo. La piccola fabbrica d'allora, costruita su poco più di un frammento estratto dai sogni di colui che ne fu il fondatore, Enzo, è divenuta essa stessa generatrice di sogni, soltanto tali per i più, ma comuni a immense schiere di appassionati. Da sempre. ► La casa del "Cavallino rampante" ha voluto celebrare in grande stile la ricorrenza, aprendo i festeggiamenti con un video rievocativo in cui la 125 S varca di nuovo i cancelli di via Abetone Inferiore e consegna un testimone ideale a "LaFerrari Aperta", icona rappresentativa del settantesimo. Nel corso dell'anno, oltre 60 paesi ospiteranno eventi eccezionali, per giungere al momento culmine nel weekend del 9 e 10 settembre a Maranello (www.ferrari70.com). ► Dal nostro modesto osservatorio – siamo semplici estimatori – abbiamo voluto essere partecipi di tutto questo, tributando qualche riga a un modello che, seppur prodotto in serie ridotta (sole 272 unità), ha segnato un importante gradino evolutivo verso l'eccellenza quasi inafferrabile delle supercar: la GTO (288) del 1984.

Fu una creazione sorprendente, dalle qualità molto più spiccate di quanto la sua fama riuscì a restituirle. Senza di lei, nessuna blasonata F40 avrebbe mai potuto veleggiare verso l'olimpo. Quando le sue proporzioni perfette furono svelate al Salone di Ginevra, l'auto più esagerata in circolazione era la Lamborghini Countach, ma la 288 le fu di gran lunga superiore. Stessa sorte toccò alla Testarossa, che debuttò in contemporanea. ► La GTO fu il principio della "sindrome da supercar" e dimostrò l'esistenza di un mercato declinato alle piccole produzioni di vetture sportive con prestazioni estreme, vendibili a qualsiasi prezzo. Prima di essere ritirate dai loro proprietari, molte GTO videro il loro contratto d'acquisto passare di mano, spesso più di una volta, con lauti profitti per il venditore.

supercar

Ferrari 125 S

Un po'di storia ► Annunciata da Enzo Ferrari nel settembre del 1983, derivava sostanzialmente dalla 308 GTB del 1982. Il suo nome incarnava però l'eredità spirituale della leggendaria 250 GTO che aveva incantato il mondo delle competizioni nei primi anni sessanta. Il suo pedigree, la bellissima linea tracciata da Pininfarina, il motore dalla potenza inesauribile e il largo uso di materiali speciali, fecero di lei la vettura di serie più simile a una macchina da corsa che fosse mai stata accessibile al pubblico.
Per la verità, l'idea primordiale non era quella di fornire un mezzo di trasporto esclusivo a un numero di clienti selezionato, ma di realizzare le duecento unità necessarie a ottenere l'omologazione per le competizioni del Gruppo "B". Tuttavia, le regole sportive furono oggetto di variazioni e la Ferrari si ritrovò senza un campionato cui iscriverla. ► Il problema trovò un'immediata soluzione al Salone di Ginevra: l'auto creò un tale clamore che gli esemplari previsti furono venduti sulla carta in brevissimo tempo ed eccedettero le previsioni. ► Costruita tra il 1984 e il 1986, con numeri di telaio in cifre dispari compresi tra il 52465 e il 58345, fu chiamata ufficialmente solo GTO, anche se molti appassionati la identificano come "288 GTO" (2.8 litri, 8 cilindri) per distinguerla nelle conversazioni dal modello 250 GTO.

La scocca ► Pur essendo ispirata dalle linee della 308 – quasi quest'ultima avesse subito una cura dopante – non ne condivideva molti elementi: il telaio era più lungo e la maggior parte dei pannelli della carrozzeria era realizzata con materiale composito o forme in resina. Le differenze estetiche risiedevano nei parafanghi anteriori e posteriori più bombati (questi ultimi con tre feritoie verticali, di chiara ispirazione 250 GTO). Lo spoiler anteriore era più profondo e ospitava due coppie di fari rettangolari poste alle estremità della griglia per il radiatore, la coda aveva uno spoiler con un labbro maggiormente pronunciato e i retrovisori sugli sportelli erano fissati tramite supporti alti. Anche il vano del propulsore, ricco di sfoghi per l'aria, era vincolato al pannello di coda, invece di avere le cerniere sotto il lunotto. ► Un sotterfugio del marketing recitava: "Potete avere la vettura in qualunque colore vi piaccia, a condizione che vi piaccia il rosso!". Per gli interni, i clienti avevano una scelta leggermente superiore: sedili in pelle totalmente neri o con la seduta arancione in tessuto.

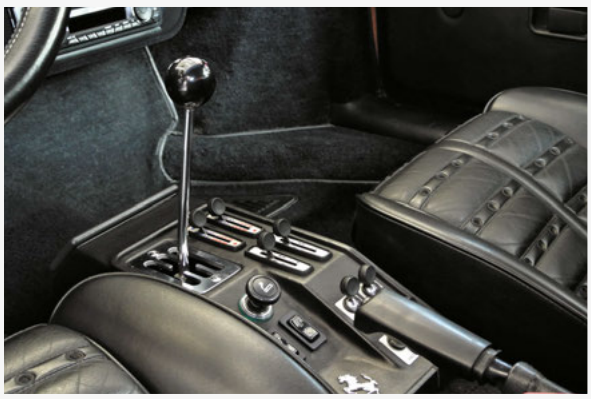
Il motore ► L'anima era costituita da un V8 inclinato di novanta gradi, sistemato in posizione centrale e longitudinale; uno dei suoi lati era così vicino all'abitacolo, per ottimizzare la distribuzione dei pesi, che fu necessario prevedere

un accesso sulla paratia per rendere possibili gli interventi di manutenzione. Fu il primo della sua stirpe a essere installato su una Ferrari stradale di serie e anche il primo a essere dotato di due turbocompressori (IHI). ► La cilindrata totale era di 2'855 cm³, con un rapporto di compressione pari a 7,6:1. Erano presenti quattro valvole per cilindro, doppio albero a camme in testa e lubrificazione a carter secco. Il tutto - abbinato a un sistema integrato per l'accensione e l'iniezione Weber Marelli IAW - generava una potenza dichiarata di 400 cavalli a 7'000 giri al minuto. Il differenziale era montato dietro al motore, in blocco assieme al cambio sincronizzato a cinque velocità dotato di coperchio terminale rimovibile per facilitare la sostituzione dei rapporti (un retaggio delle competizioni).

Il telaio ► Aveva un passo di 2'450 millimetri (110 in più rispetto ai modelli 308), ma la lunghezza totale era leggermente minore a causa di uno sbalzo posteriore ridotto. Seguiva il tipico principio Ferrari, basato su tubolari in acciaio con bracci incrociati, abbinato a sottostrutture che sostenevano il motore, le sospensioni e gli equipaggiamenti accessori. ► Le ruote in lega di magnesio Speedline furono realizzate appositamente; avevano la consueta forma di stella a cinque punte e i cerchioni scomponibili. ► L'impianto frenante era provvisto di doppio circuito idraulico, grandi dischi ventilati e servo assistenza. Le sospensioni erano indipendenti con bracci oscillanti tubolari in acciaio, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici e barre anti rollio anteriori e posteriori.

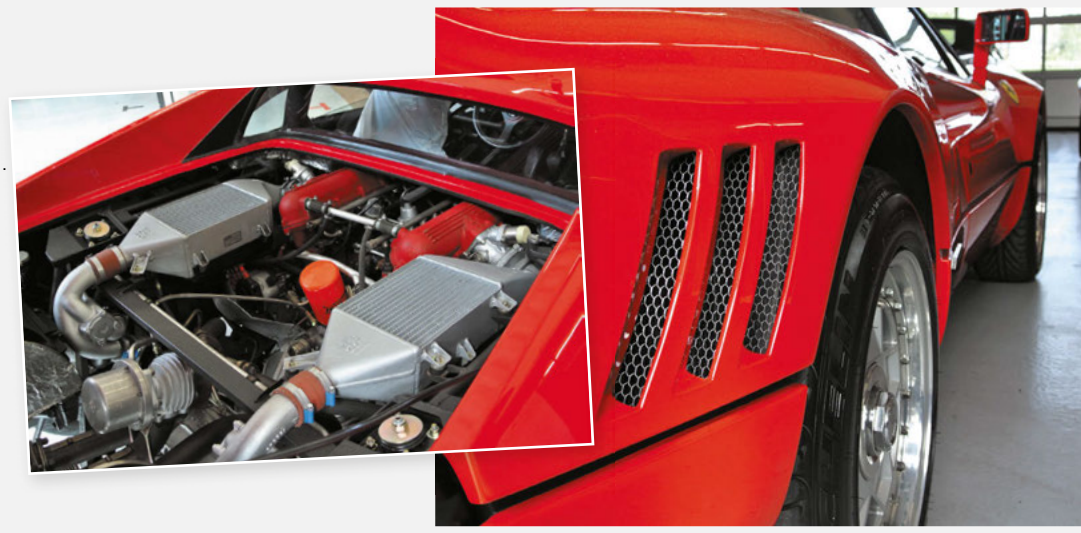
LA NOSTRA VETTURA

Un piccolo strappo alla regola rispetto alla consuetudine di questa rubrica, ci permetterà di parlare di un'intera realtà imprenditoriale ticinese, piuttosto che di una singola macchina. Per osservare da vicino la GTO (erano ben due, a dire il vero) abbiamo reso visita a Ronnie Kessel, che ci ha accolto nel suo regno di Grancia tra auto stellari e una cortesia davvero squisita. Conosciutissimo per la sua attività legata al mondo delle competizioni e per essere rivenditore ufficiale di numerosi, blasonati marchi (tra cui anche Ferrari), da circa quattro anni ha consolidato un nuovo dipartimento destinato al risanamento delle auto d'epoca: "Kessel Classic". Ronnie: «Con il passare del tempo e l'avvento della tecnologia sempre più estrema, ci siamo resi conto di quanto



fosse indispensabile pensare a un reparto interamente dedicato a questi gioielli d'altri tempi. Le cosiddette vetture "classiche", nell'ultimo decennio, hanno subito un aumento vertiginoso del loro valore e sono diventate oggetto di collezione e d'investimento per molti. Il nostro dipartimento specializzato mette a disposizione i migliori tecnici per qualsiasi lavorazione si possa rendere necessaria». ► Riportare all'antico splendore le grandi signore del nostro passato ingegneristico è un esercizio d'equilibrismo, in bilico tra passione, competenze e contatti. Luca Molina, responsabile dopo vendita: «Ci siamo posti un obiettivo molto chiaro: ridurre significativamente i termini di consegna, mantenendoli, nel limite del possibile, entro l'anno. Ciò si realizza soltanto attraverso una squadra di esperti, con spiccate capacità di lavorare in autonomia, che, a tempo pieno, si dedica alle classiche. Molto importante è anche la rete di supporto logistico, soprattutto in un ambito in cui è necessario lavorare rapidamente a livello internazionale». ► Per ottimizzare l'intero processo, la carrozzeria, dominio di Luciano Doria e del bravissimo lattoniere Elia Comendulli (Giuseppe De Masi e Samuele Masola si occupano invece della verniciatura), lavora in totale indipendenza dal reparto meccanica, feudo incontrastato di Paolo Ruga e Maurizio Pozzi. Ruga: «Per il cliente, il restauro diventa una priorità assoluta; non vede l'ora che la vettura sia portata a compimento. Questo non significa lavorare senza accuratezza, anche perché gli standard di certificazione imposti dalla Ferrari alle sue strutture ufficiali sono elevatissimi, ma essere in grado di rispondere con efficacia e inventiva a qualsiasi situazione. Grazie alla nostra maestria artigianale, riusciamo ad esempio a riprodurre alcuni pezzi direttamente in sede. Per altri svolgiamo un interrotto lavoro di ricerca, fin nei meandri più reconditi di internet. Vorrei comunque sottolineare che il miglior restauro è la conservazione. Il nostro approccio è sempre quello di mantenere la vettura il più originale possibile». ► Maurizio Pozzi: «Sono passato dal reparto "racing" alle macchine d'epoca, rispolverando l'essenza della meccanica. Qui non v'è nulla di scontato. Tutto va attentamente valutato e, in una certa misura, ricostruito: un campo molto affascinate». ► Ma quali sensazione provoca lavorare ad una Ferrari? Pozzi: «È un grande marchio, i valori monetari in gioco sono altissimi ed è quindi necessario intervenire con molto riguardo. Io, però, ci sono abituato e... la meccanica rimane pur sempre meccanica».

di Elias Bertini

SCHEDA TECNICA

Motore: V8 longitudinale a 90°, posteriore
Alesaggio x corsa: 81 x 71 mm
Cilindrata totale: 2'855 cm³
Rapporto di compressione: 7.6:1
Potenza: 294 kW (400 cv) a 7mila giri/min.
Coppia massima: 496 Nm a 3'800 giri/min.
Telaio: tubolare in acciaio
Freni: a disco
Cambio: a 5 marce (+retro)
Serbatoio: 120 litri
Lunghezza: 4'290 mm
Larghezza 1'910 mm
Altezza: 1'120 mm
Passo: 2'450 mm
Peso a vuoto: 1'160 kg
Velocità massima: 305 km/h
Da 0 a 100 km/h: 4,9 secondi