

AUTOIN[®]

OTT/NOV 1990 N. 18
L. 8.000

BIMESTRALE EDITO DA

VOGUE

FERRARI 330 P4

BUGATTI ATLANTIC

CATHERINE DENEUVE E L'AUTO

ASTON MARTIN DB CABRIO

ALFA 6C 3000 CM

JAGUAR «C TYPE»

MERCEDES 500 E
32 VALVOLE

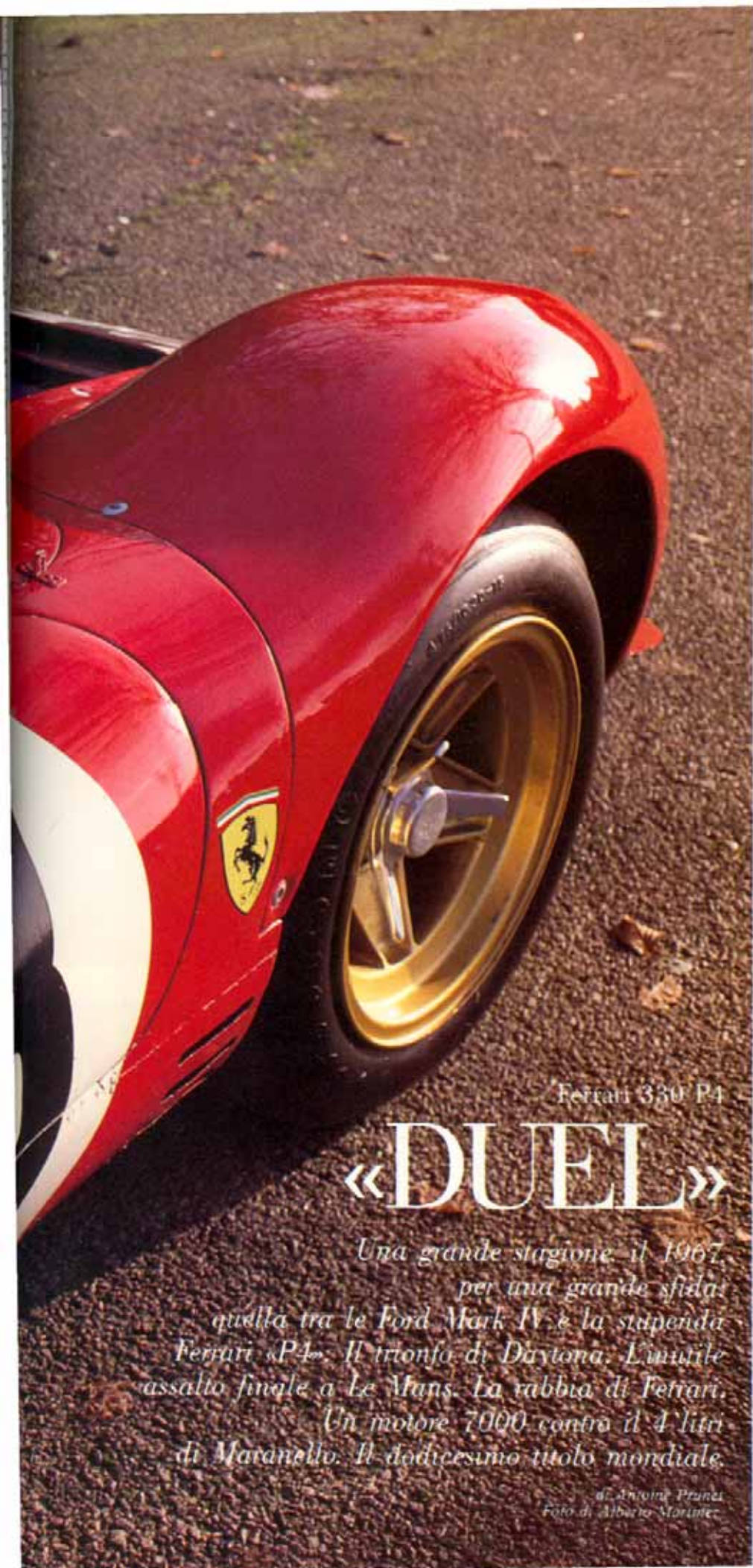




Shell

22

PLEASE DO NOT LEAN ON BUMPERS



Ferrari 330 P4

«DUEL»

*Una grande stagione, il 1967,
per una grande sfida:
quella tra le Ford Mark IV e la stupenda
Ferrari «P4». Il trionfo di Daytona. L'initiale
assalto finale a Le Mans. La rabbia di Ferrari.
Un motore 7000 contro il 4 litri
di Maranello. Il dodicesimo titolo mondiale.*

*di Antoine Prunet
Foto di Alberto Morinici*

Sulle piste, e sulle pagine sportive dei giornali, non si viveva allora che del grande e, per certi aspetti, sproporzionato confronto tra Ford e Ferrari. Da una parte il gigante di Detroit, con i suoi mezzi illimitati, le legioni di ingegneri, i tir di materiali; dall'altro Maranello con Enzo Ferrari al timone: una barca solida e non tanto a corto di carburante come si voleva far credere. La «piccola» Ferrari dominava dal 1960 ma in quella stagione del 1966 aveva dovuto cedere alla Ford (dopo averla battuta nel '64 e '65). Le Mark II vinsero a Le Mans strappando alle Ferrari 330 P3 il titolo di campione del mondo marche. Enzo Ferrari aveva allora chiamato a rapporto il suo equipaggio e in una di quelle drammatiche, e un po' teatrali, riunioni in cui si arrabbiava, minacciava, accusava vennero gettate le basi per una stagione di rivincite. Ferrari non poteva per costituzione star dietro a nessuno. Era il Churchill dell'automobilismo. E come il premier inglese, quando i tedeschi dilagavano in Europa e gli radevano al suolo la City, aveva un motto: «Noi non ci arrenderemo mai!». Nacque così la P4, una macchina, come vedremo, eccellente, capace di battersi al massimo livello in una stagione equilibrata. E si arrivò ancora a Le Mans, la gara che per Ferrari rappresentava il vertice massimo del confronto e che lo teneva agitatissimo ma inchiodato alla sua poltrona di Maranello, in attesa di notizie. Fu una corsa, quella del 1967, che lasciò molta amarezza, e uno strascico di recriminazioni, nell'animo insaziabile del «commendatore». Aveva quasi toccato la vittoria ma poi gliela avevano sfilata da sotto il naso. E allora, per Ferrari, un colpevole doveva esserci. Naturalmente lo trovò. La «sfortuna» per lui non era altro che una baggianata chiamata in causa da chi non era stato all'altezza. «In quella Le Mans vinta da Gurney e Foyt (Ford) — scrisse — era previsto un attacco, alle prime ore del mattino se le Ford avessero mostrato un'incrinatura nel loro massiccio schieramento. Alle due sembrò esserci questa possibilità. Un incidente aveva eliminato d'un colpo tre unità dello squadrone di Detroit. Rimaneva la sola vettura di testa, quella di Gurney e Foyt, che era al comando fin dall'inizio con chiari intenti di fare la lepre. Ebbene, contro quell'unica vettura, già molto provata e tanto mal-

concia da essere ormai visibilmente passibile di squalifica — ma quale direttore di corsa se la sarebbe sentita di assumere tale decisione? — contro quella vettura Parkes si battè per un assalto decisivo. Scarfiotti aveva dei dubbi. Non se ne fece nulla. Parkes e Scarfiotti furono secondi e dopo lo champagne sul palco d'arrivo di Le Mans rimase il dubbio, "se avessimo attaccato...". In realtà la Ford al comando non era così «malconcia» e l'inseguimento fu un'esaltante caccia finale che eccitò i 300 mila spettatori. La P4 era in sostanza la macchina capace di battere le formidabili Ford e quella stagione del 1967 offrì infatti molte altre emozioni. Il segreto della sua competitività stava soprattutto nel motore per il quale era stato usato come base il 12V, con tre valvole per cilindro, della F1. Da quel motore, che aveva vinto gli ultimi gran premi del 1966, l'ingegner Franco Rocchi sviluppò il 4 litri della P4. Disegnata in fabbrica e realizzata nella carrozzeria di Piero Drogo come quella della P3, la carrozzeria della P4 conservava una linea molto simile. Ma il cofano e il frontale erano tuttavia un po' più piatti, la carenatura dei fari di dimensioni più modeste e la coda tronca diversamente modellata. Se non si guarda subito ai cerchi delle ruote è pertanto difficile distinguere una P4 da una P3, nonostante le molte piccole differenze, a partire dalle dimensioni: 1,5 centimetri di più in lunghezza (4,185), 3 centimetri di più in larghezza (1,81 m) e 5 centimetri in più in altezza (1 m). Il confronto è del resto ormai improponibile, perché nessuna delle P3 ha conservato la fisionomia che aveva nel 1966. Prima di passare alle scuderie «semi-ufficiali» degli importatori americani, inglesi, svizzeri e belgi, due delle tre vetture usate nel 1966 vennero infatti trasformate in 412 P, conservando la meccanica di base (motore a 24 valvole, freni posteriori in-board e cambio ZF), ma montando i cerchi Campagnolo creati per la P4. La terza P3, uno spider (n° 0846), venne invece completamente convertita in P4, mentre con gli elementi di scorta o di recupero vennero costruite due altre 412 P (telaio 0850 e 0854). Nella stagione 1966, la P3 non aveva potuto disputare le prime due prove del campionato perché fu pronta solo nel mese di febbraio. La P4 invece (in realtà una P3 trasformata in P4) poté prepararsi alla stagione 1967 pro-





LODOVICO SCARFIOTTI

vando in dicembre sulla pista di Daytona Beach, in Florida, dove in febbraio sarebbe stata disputata la 24 Ore, prima prova del campionato. L'accompagnavano l'ingegner Mauro Forghieri, il direttore sportivo Dragoni e quattro piloti: Lodovico Scarfiotti, all'inizio della sua settima stagione alla Ferrari, Lorenzo Bandini, Michael Parkes, alla sesta stagione con la Scuderia, e il neozelandese Chris Amon, nuovo arrivato ma non sconosciuto, avendo guidato la Ford vittoriosa nell'ultima 24 Ore di Le Mans. Avvicinandosi al volante dello spider, i quattro piloti totalizzarono qualcosa come 600 giri di prova, polverizzando ogni precedente record. Il tempo migliore fu quello di Chris Amon.

Il lavoro di messa a punto continuò poi in Italia. Il programma P4 era diventato talmente importante che le monoposto dovettero saltare il primo gran premio della stagione, il 2 gennaio in Sudafrica, essendo i piloti tutti impegnati nei test. Il 17 gennaio 1967, a Modena, sulla pista del famoso «aerodromo», vennero provate due P4, lo spider di Daytona e la prima P4 in versione chiusa. Il plexiglass delle porte era stato prolungato fino a integrarsi con il padiglione e il cofano posteriore era stato chiuso con un grande lunotto. Tutta la Scuderia era quindi al meglio quando, il 4 febbraio, ritornò a Daytona sotto la guida di un nuovo direttore sportivo, il giornalista Franco Lini. Lo spider delle prove di dicembre era affidato a Bandini e Amon, mentre la nuova



L'imponente motore della P4: si tratta di un 4 litri 12 cilindri a V di 60°. La potenza era di 450 cavalli.



PAUL HAWKINS

berlinetta aveva come equipaggio Parkes e Scarfiotti. Erano presenti anche due berlinette 412 P: quella del North American Racing Team di Luigi Chinetti, affidata a Pedro Rodriguez e Jean Guichet, e quella gialla della Scuderia Francorchamps per la guida di «Beurlys» e Willy Mairesse.

Già nella prima fase della corsa le sei Ford Mark II accusavano vari distacchi dalle nuove Ferrari, il cui passo era tenuto solo dalla Chaparral 2F di Phil Hill e Mike Spence, almeno fino a quando un incidente non la tolse di gara. All'alba del mattino seguente tre Ferrari occupavano i primi tre posti. In testa c'era lo spider P4 di Bandini/Amon, seconda a tre giri la berlinetta P4 di Parkes/Scarfiotti, ritardata da noie ai freni, terza la 412 P di Rodriguez/Guichet. Dopo un ultimo rifornimento precauzionale le tre vetture si trovarono raggruppate e così, in formazione, tagliavano la linea del traguardo. Lo scacco di Le Mans era vendicato e la stagione si annunciava ricca di promesse.

La risposta di Detroit fu facile: una nuova Ford, la Mk IV, vinceva la seconda prova, la 12 Ore di Sebring. Le Ferrari però non c'erano: la berlinetta P4 stava girando a Monza per prepararsi alle prove ufficiali di Le Mans che avrebbero avuto luogo la settimana seguente. E a Le Mans si ritrovarono le Ford e le Ferrari, pronte ad un nuovo confronto e al giudizio del cronometro.

Per la Ferrari erano presenti Bandini, Parkes e le due prime P4, lo spider e la berlinetta di Daytona.



LORENZO BANDINI

Nei due giorni di prove Bandini, con lo spider, stabiliva il miglior tempo sul giro in 3'25"5 (235,8 km/h) polverizzando il record stabilito nel 1966 da Gurney con la Ford Mark II (3'30"6). Problemi di motore permettevano a Parkes di fare soltanto il secondo miglior tempo con la berlinetta. Comunque le Ford Mk IV restavano lontane. Alla 1000 Chilometri di Monza, il 25 aprile, assenti le Ford ufficiali, due P4 berlinette, affidate agli stessi equipaggi di Daytona, tagliavano il traguardo nello stesso ordine: primi Bandini e Amon, secondi Parkes e Scarfiotti. Questi ultimi sperimentavano nuovi serbatoi che li costrinsero a... un rifornimento in più. Rodriguez aveva fatto una corsa molto veloce con la 412 P del N.A.R.T., facendo registrare il minor consumo di benzina, fin quando non era finito nelle balle di paglia di una chicane, nel tentativo di strappare il comando a Parkes. Con un'identica vettura, venduta a Filipinetti (0848), Herbert Müller e Nino Vaccarella erano incappati in un testacoda che era costato loro il terzo posto.

Anche alla 1000 Chilometri di Spa le Ford ufficiali erano assenti, mentre la Ferrari schierava solo la berlinetta P4 di Scarfiotti e Parkes, vittoriosa quindici giorni prima a Monza. Jacky Ickx, con la Mirage Ford 5,7 litri, si dimostrò imbattibile sotto la pioggia. Parkes e Scarfiotti, ritardati dal blocco di una marcia, poterono classificarsi solo al quinto posto. L'unico in grado di minacciare Ickx si era mostrato Mairesse sulla 412 P gialla del-





CHRIS AMON

la Scuderia Francorchamps (0850), ma l'accanito duello si era risolto con un'uscita di strada senza conseguenza per Mairesse, ma disastrosa per la 412 P. Il terzo posto veniva conquistato infine da Michel Bianchi e Richard Attwood, ritardati in partenza perché non riuscivano a mettere in moto la nuovissima 412 P (0854) dell'importatore britannico «Maranello Concessionaires».

Il 14 maggio, alla Targa Florio, assenti sempre le Ford ufficiali, non avrebbero dovuto esserci nemmeno le Ferrari. La Scuderia era in lutto per la tragica morte di Lorenzo Bandini nel Gran Premio di Monaco, la settimana prima. Ma l'insistenza di Nino Vaccarella, idolo locale, aveva vinto le resistenze di Enzo Ferrari, il quale affidò alla sua guida e a quella di Scarfiotti il «vecchio» spider (0846). Dopo aver compiuto il primo giro nel tempo record di 37'37"4, Vaccarella urtava un marciapiede nel villaggio di Collesano, rompendo due cerchi e distruggendo la sospensione posteriore della bella P4. L'altro solo «prototipo» Ferrari, la 412 P rossa con il tetto bianco della Scuderia Filipinetti, dopo essere passata al comando con Herbert Müller, al sesto giro scivolava indietro a causa di un testa-coda di Jean Guichet e doveva infine ritirarsi nel corso del settimo giro per la rottura del giunto conico. Ne approfittava la Porsche per piazzare tre vetture nei primi tre posti e per passare in testa alla classifica provvisoria del campionato.

La marca tedesca ripeteva il successo





nella 1000 Chilometri dell'A.D.A.C., disputata il 28 maggio al Nürburgring, approfittando dell'assenza sia della Ford sia della Ferrari. A quindici giorni di distanza dell'atteso confronto sul velocissimo circuito della Sarthe (gara di cui abbiamo già parlato all'inizio dell'articolo), le due protagoniste avevano ritenuto superfluo impegnarsi sul tortuoso percorso del Nürburgring. Inoltre la Ferrari aveva messo a profitto la notte dal venerdì al sabato per fare delle prove notturne sulla pista di Monza.

QUATTRO P4 CONTRO OTTO FORD

Nella settimana seguente, a Modena, le quattro P4 (0846, 0856, 0858 e la nuova 0860) vennero sottoposte a nuovi e intensi collaudi, mentre venivano scelti anche altri piloti, tra i quali Jonathan Williams, Peter Sutcliffe, Paul Hawkins, Günther Klass, Willy Mairesse e «Beurlys»: due inglesi, un australiano, un tedesco e due belgi. Poi i quattro prototipi rossi vennero caricati su un camion e portati a Le Mans.

La Ford era rappresentata da nove prototipi. Di questi, quattro erano le nuove Mk IV, messe a punto dopo lo scacco di Daytona e motorizzate con un 8V invertito a carburatori, ma erogante 500 cavalli per un peso a secco inferiore a 1100 chili, grazie a un telaio-scozza formato da alveoli di alluminio e di fibra di vetro. Gli equipaggi erano Gurney/Foyt, Mac Laren/Donohue, Andretti/Bianchi e Hulme/Ruby. Completavano lo schieramento tre MK IIB, dell'anno prece-



dente ma con il nuovo motore, e due Mirage Ford per Ickx/Muir e Piper/Thompson. Di fronte a questo squadrone, la Ferrari poteva contare solo su otto prototipi, quattro ufficiali e quattro semiufficiali. Gli equipaggi delle P4 ufficiali erano così costituiti: il tandem classico Parkes/Scarfiotti sulla 0858, i nuovi acquisti Klass e Sutcliffe sulla nuova 0860, Amon/Vaccarella sullo spider 0846 e Mairesse/«Beurlys» sulla 0856 che, approntata dalla Scuderia Francorchamps, presentava per l'occasione una banda longitudinale gialla. C'erano poi le quattro vetture semiufficiali. Luigi Chinetti schierava la sua 412 P (0844), riverniciata con i colori americani (bianco e blu), per Giancarlo Baghetti e Pedro Rodriguez, oltre a una 365 P (4,4 litri) del 1965 ricarrozata. Un'altra 412 P (0848), la berlinetta rossa con il tetto bianco

della Scuderia Filipinetti, ritrovava i suoi piloti della Targa Florio, Guichet e Müller. La terza 412 P (0854) era l'inglese pilotata da Richard Attwood e Piers Courage. Tutte queste 412 P avevano per l'occasione abbandonato il cambio ZF, che spesso le aveva messe in crisi, ed erano state equipaggiate con il cambio Ferrari.

A un terzo della corsa, cioè a mezzanotte, Scarfiotti e Parkes, che avevano lasciato alle Ford e alle due Chaparral il compito di fare da lepri, si attestavano in terza posizione dietro due Ford Mk IV. Mairesse e «Beurlys» erano sesti, dietro a due altre Ford, poi veniva la Chaparral di Phil Hill e infine la Ferrari di Klass/Sutcliffe. Per gli altri le cose si erano già messe male. Pedro Rodriguez, partito velocissimo, aveva poi dovuto rallentare per il surriscaldamento; la 365 P era rimasta nella sabbia di Mulsanne do-



po qualche giro a ritmo lento; il motore della 412 P rossa e bianca di Müller/Guichet era andato arrosto prima delle 10 di sera e alle 11 Amon, mentre si trovava in quinta posizione, restava vittima di una foratura e poi di un principio d'incendio mentre tentava di raggiungere i box sui cerchioni. Verso le due del mattino anche il motore di Pedro Rodriguez cedeva. A metà corsa, cioè alle quattro del mattino, la situazione era la seguente: 1 - Ford (Gurney/Foyt), 2 - Ferrari (Scarfioiti/Parkes), 3 - Chaparral, 4 - Ferrari (Mairesse/«Beurlys»), 5 - Ford, 6 - Ferrari (Klass/Sutcliffe). Le speranze al box della Ferrari restavano vive, perché la Ford Mk IV ancora in testa aveva tirato tutta la gara e un suo cedimento non era improbabile. La corsa prudente delle migliori Ferrari sembrava dovesse portare i suoi frutti.

LA FORD PIÙ VELOCE A LE MANS

Ed ecco una spaventosa carambola al Tertre Rouge mettere fuori combattimento tre Ford (due Mk IV e una Mk II), mentre i piloti, Andretti, McCluskey e Schlesser, se la cavano senza danni. L'incidente lasciava in gara soltanto due Mk IV (1^a e 6^a) e una Mk II (7^a). Ma verso le 6 del mattino anche la Ferrari aveva i suoi guai: il motore della 412 P inglese (Attwood/Courage) cedeva per il difettoso funzionamento della pompa della benzina. Alle 9 le Ferrari erano raggruppate in 2^a, 3^a e 4^a posizione, ma la P4 di Klass/Sutcliffe, che aveva strappato il quarto posto alla Ford Mk IV di McLaren/Donohue, si arrestava ben presto ai bordi della pista per la rottura del distributore di iniezione. A sei ore dall'arrivo erano dunque sempre in testa Gurney e Foyt con cinque gi-

ri di vantaggio su Scarfiotti/Parkes, che si lanciavano allora all'attacco nella speranza di far rompere la Ford. Speranza delusa: lo sforzo della Ferrari riusciva solo ad accorciare le distanze di un giro, ma la Ford restava al di fuori della loro portata fino all'arrivo. La Ford in tal modo piazzava le sue due sole vetture superstiti al primo (Gurney/Foyt) e al quarto posto (McLaren/Donohue), mentre la Ferrari occupava la seconda (Parkes/Scarfioiti) e la terza (Mairesse/«Beurlys») posizione. Si sarebbe potuto parlare di un match nullo, ma in realtà la Ford aveva conquistato Le Mans alla rispettabile media di 218 km/h. La Ford Mk IV, con tre litri di cilindrata in più della P4 aveva in realtà una velocità massima di un buon 30 km/h superiore alla Ferrari, e inoltre aveva avuto una migliore guida e una tattica più redditizia. Dopo Le Mans, la classifica del campionato marche vedeva la Ferrari con 32 punti, la Porsche con 31 punti e la Ford con 22 punti. Pochi per sperare in una vittoria finale. Nell'ultima prova del campionato, la B.O.A.C. International 500, una corsa di 500 miglia sul

In queste due pagine le immagini che raccontano la carriera della P4: si tratta di piloti, che hanno legato il loro nome alla sua vicenda sportiva, e di gare indimenticabili. 1) il pilota Klass, 2) la P4 alla presentazione, 3) Jackie Stewart, 4) Mairesse (a sinistra) e Gendebien, 5) «Beurlys», 6) a Francorchamps, 7) alla Targa Florio.

tormentato circuito di Brands Hatch, assente la Ford, si ritrovavano di fronte la Ferrari e la Porsche, con la Chaparral come terzo incomodo. Per l'occasione la Porsche si era assicurata la collaborazione di piloti di primo piano, tra i quali Jochen Rindt, Graham Hill e Bruce McLaren, e allineava cinque vetture 8 cilindri di 2,2 litri. Per quel circuito inglese, dove la leggerezza contava più dell'aerodinamicità, la Ferrari aveva ricarrozate a spider tre P4, riducendo il peso di circa 40 chili. Dopo il grave incidente occorso a Parkes nel Gran Premio del Belgio a Francorchamps e la morte di Günther Klass si poneva il problema di ricostituire una valida squadra facendo ricorso, come del resto la Porsche, a collaboratori esterni. Dopo le prove, Franco Lini formava gli equipaggi: Jonathan Williams, che aveva già corso sulle Dino ufficiali, veniva messo a far coppia con Paul Hawkins, vincitore dell'ultima Targa Florio su Porsche; Scarfiotti andava con Peter Sutcliffe e Chris Amon con Jackie Stewart. Di rinforzo c'era anche

la berlinetta 412 P (0854) della Maranello Concessionaires, per la guida di David Piper e Richard Attwood. In linea teorica, per le Porsche di 2,2 litri ogni speranza di successo era riposta nella... pioggia, che le avrebbe favorite sul tormentato tracciato di Brands Hatch grazie alla loro estrema agilità. Ma, eccezione alla regola, quel giorno nel sud dell'Inghilterra non pioveva e la Ferrari conservava il suo innegabile vantaggio. Non vinse però la corsa. Nonostante un fantastico finale, Jackie Stewart dovette accontentarsi di un secondo posto dietro la Chaparral 2F dell'estroso pilota texano Phil Hill Spence che lo precedeva sul traguardo di 53,6 secondi. Seguivano due Porsche a due e cinque giri di distacco. Soltanto quinti Scarfiotti e Sutcliffe anche a causa di un tamponamento subito da Sutcliffe, sesti Williams e Hawkins, dopo che quest'ultimo era stato costretto al recupero del cofano, volato via in seguito a un'uscita di strada. Settima, infine, la 412 P inglese, ritardata da un pneumatico che strisciava

contro la carrozzeria.

Vittoriosa a Daytona e a Monza, seconda a Le Mans e a Brands Hatch, terza a Francorchamps, la P4 portava infine alla Ferrari quel dodicesimo titolo di campione del mondo marche che le era sfuggito l'anno prima.

La corsa di Brands Hatch fu comunque l'ultima prestazione delle 330 P4. Il nuovo regolamento, che limitava a tre litri la cilindrata dei prototipi a partire dal 1968, ne decretò la prematura morte.

Splendide creature senza futuro, le 330 P4 vennero così vendute: una (0856) all'importatore inglese, altre due (0858 e 0864) al concessionario per l'ovest degli Stati Uniti, Bill Harrah, che le fece correre, dopo qualche modifica, in alcune prove CanAm, senza particolari successi. Quanto alla prima, l'ex P3 (0846), non si sa assolutamente che fine abbia fatto. Con queste splendide vetture finiva anche l'era delle prime Ferrari con motore centrale a dodici cilindri. Sintesi perfetta della genialità di Maranello contro la potenza di Detroit. ■

UN'IDEA COPIATA DALL'ALFA ROMEO

L'arrivo in parata delle tre Ferrari P4 a Daytona è una delle immagini più note dell'automobilismo sportivo. La trovata spettacolare (un'astuzia da esperto della comunicazione) fu dell'allora direttore sportivo della Ferrari, il giornalista Franco Lini. Ma l'idea fu veramente originale? Enzo Ferrari, nel suo libro «il flobert» ha preso garbatamente in giro Lini (insieme a molti altri giornalisti) raccontando come, secondo lui, quella sfilata di P4 vittoriose a Le Mans non era altro che una «riedizione» presa pari

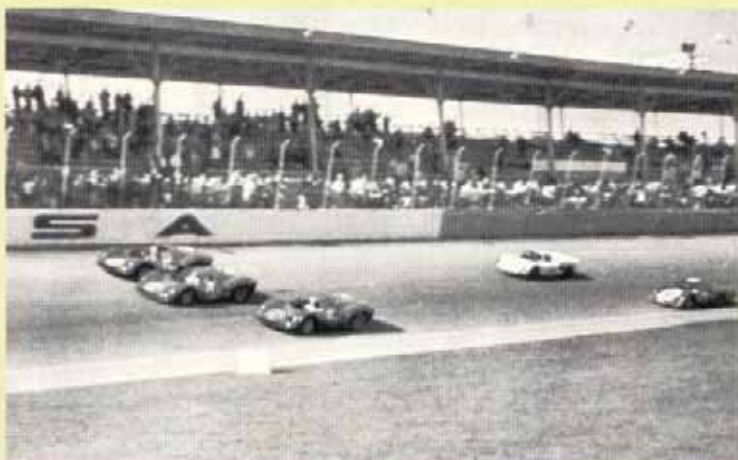
pari dalla storia precedente. Ecco cosa scrisse Ferrari di Lini e di quel celebre arrivo.

«Il 1967, quando fu direttore sportivo della Ferrari è ricordato come l'anno della lotta Lini-Passino, secondo una di quelle trasposizioni storiche che tramandano più i condottieri che le potenze a confronto. Come dire Rommel e Montgomery. Quell'anno a Le Mans vinse la Ford, ma Lini aveva vinto a Daytona, portando al traguardo tre Ferrari in formazione compatta. Questa, di schierare le macchi-

ne vincenti in festosa parata all'ultimo giro, è una consuetudine delle squadre. Io la vidi anche ai tempi delle Alfa Romeo di Jano. Comunque sia, questo tipo di finale di gara adesso è noto come "l'arrivo alla Lini"».

Enzo Ferrari

L'arrivo in parata delle tre Ferrari a Daytona nel 1967. Qui sotto, i vincitori Lorenzo Bandini (a sinistra) e Chris Amon, con l'imponente trofeo subito dopo la premiazione.



SCOPRIAMO I SEGRETI DELLA «P4»

La stagione 1966, con il dominio Ford, non era stata fortunata per la Ferrari e per la sua 330 P3. Alcune colpe ricaddero sul motore un 12V, montato per la prima volta sulla 330 P del 1964. Per la stagione 1967, la nuova P4 doveva essere sostanzialmente rinnovata. A partire proprio dal motore. Vediamo come. Conservata la disposizione a V di 60° e le misure superquadre (71 mm di corsa per 77 mm di alesaggio), il resto fu tutto completamente ridisegnato. Allo scopo di rinforzarne la struttura e darle un ruolo più attivo nella rigidità d'insieme, le quattro pareti del blocco vennero prolungate il più possibile verso il basso, riducendo il carter a secco alla pura funzione di basamento. Ma il lavoro maggiore venne fatto sulla parte alta del motore, traendo ispirazione dalla monoposto 312 di Formula 1, vittoriosa nel Gran Premio d'Italia del 1966, come abbiamo detto. Vennero ridisegnate le testate a due alberi a camme, inaugurate sulla 330 P2 del 1965, per dare maggior respiro alle camere di scoppio, con due valvole d'aspirazione e una di scarico per cilindro. I condotti d'aspirazione vennero spostati dal centro della V e sistemati tra

gli alberi a camme di ogni bancata di cilindri. Di conseguenza le candele — due per cilindro — dovettero essere ridotte da 12 a 10 mm. Vennero infine abbandonati i carburatori Weber, sostituiti da un dispositivo di iniezione indiretta Lucas. Per la doppia accensione la Ferrari rimase però fedele ai due distributori e alle quattro bobine, sebbene la maggior parte dei concorrenti fossero già passati all'accensione elettronica. Questo lavoro, che



aveva portato una ventina di cavalli in più al motore 3 litri di Formula 1, ne aggiunse una trentina al 4 litri, per complessivi 450 cavalli. Venne rivista la trasmissione, principale imputata negli insuccessi della passata stagione e venne scartato il cambio ZF, creato per regimi meno elevati di quelli della Ferrari. In sostituzione venne montato un cambio

costruito dalla Ferrari stessa, che presentava la particolarità di avere tutte le marce su due alberi principali. Il telaio, in tubi e scatolati rivettati, differiva da quello della P3 soprattutto per il disegno del telaio posteriore, sul quale il motore era fissato in otto punti invece che in quattro come in precedenza. Le carreggiate risultavano allargate per l'adozione di cerchi di 9,5 pollici anteriormente e di 11,5 pollici posteriormente. Forniti dalla Campagnolo, questi cerchi riprendevano il disegno a stella con cinque razze, creati per la 312 F1 del 1966, ma conservavano il fissaggio con dado centrale a tre alette. Anche i pneumatici erano nuovi, avendo la Ferrari cambiato fornitore ed essendo passata dall'inglese Dunlop all'americana Firestone. Cambiavano posto anche i freni, prima col-

locati all'uscita del cambio e ora sistemati più convenzionalmente all'interno delle ruote, allo scopo di rendere più facile l'accesso, di migliorarne il raffreddamento e forse anche per evitare pericolose ripercussioni sul cambio.

Le vaste prese d'aria sulle portiere conservavano tuttavia la loro funzione di ventilazione dei freni posteriori. ■





Hideki Yoshida '90

