

# AUTOMOTIVE

OTTOBRE/SETTEMBRE 1989 N. 11  
L. 8.000

BIMESTRALE EDITO DA

VOGUE

LE CARROZZERIE  
E VIZCAYA

LA COLLEZIONE  
SITALIA

FERRARI  
50 GT SWB

NUOVA  
FERRARI 348



La Ferrari 250 GT SWB che ha fermato il tempo

# PER SEMPRE GIOVANE



*È stata una delle più belle Ferrari disegnate da Pinin Farina.  
Ma la storia della 250 GT che presentiamo in questo servizio è avvincente  
anche per altri motivi. Dopo 28 anni è tornata davanti all'obiettivo  
dello stesso fotografo, perfetta come quando era nata.  
La complessa vicenda del restauro integrale dopo che un professore di liceo  
aveva accettato di venderla.*

*di Gino Rancati  
Foto di Giorgio Bellia*



**R**ivederla in una sala del Centro studi e ricerche Pininfarina. La metto a fuoco adagio, con un po' di emozione, guardando i contorni purissimi sul vetro smerigliato dell'Hasselblad. Sono passati, dalla prima volta, 28 anni eppure, se anche non ci fossero alcuni vecchi fotocolors a rammentare quella giornata, ricorderei perfettamente e con nostalgia la fredda mattina di gennaio del 1961. Rivedo là Ferrari 250 GT SWB berlinetta in posa per le prime foto ufficiali.

Giovane io, giovanissima lei, anzi appena nata, anche se già balzava agli occhi con il fascino prepotente di una prima donna.

A distanza di quasi trent'anni, è molto difficile che una bella donna o una bella automobile ritornino davanti all'o-

restauratore di Ferrari possiede già. Su vetture di diversi clienti abbiamo cercato di interpretare quale versione era la più esatta, la più aderente. Adesso capisco meglio quelli che l'hanno disegnata. Per tutti noi, per tutti quelli che ci hanno lavorato è stata una esperienza indimenticabile».

Ma dov'è stata, che cosa ha fatto, con chi è vissuta in tutti questi anni la rediviva star di quel lontano 1961?

Due mesi dopo le foto ufficiali, esattamente il 9 marzo, la SWB viene venduta in Svizzera, dal Garage Montchoisy, ad un ricco professionista appassionato di competizioni sportive. Per la berlinetta sono anni di fuoco, con momenti esaltanti di gare in salita. Cinque anni più tardi compare negli Stati Uniti.

Per alcuni mesi è in California, pare

trionfale. «Aveva un tristissimo color amaranto melanzana», ricorda con un sorriso l'ingegner Ramaciotti. «Camminava tutta picchiata in avanti, e sembrava un drag. Meccanicamente era completamente da rivedere. La carrozzeria era abbastanza storta e alquanto rimaneggiata. Ma era pur sempre la nostra 250 GT SWB, la vettura che avevamo tanto ammirato e che continuavamo ad amare».

A questo punto è necessario fare ancora un passo indietro e ritornare alle origini di un modello così prestigioso. Le origini della 250 GT competizione vengono fatte risalire, generalmente, al prototipo Pinin Farina apparso nel 1955 e di cui fu realizzata una piccola serie. Costruito sul telaio tipo 508 delle granturismo, il modello presentava evidenti caratteristiche corsaiole, con assenza di ogni elemento decorativo esterno e parafanghi più bombati, rispetto al coupé 250, per far posto ai pneumatici più grandi. Su questo modello, con passo di 2600 mm ed il classico motore Ferrari 3 litri a 12 cilindri, Pinin Farina tracciò, forse senza neppure presagirlo, le linee fondamentali e l'impostazione stilistica di una intera generazione di vetture sportive. Non bisogna però dimenticare che, prima ancora, nel 1953-54 Pinin Farina aveva già anticipato, con elegante essenzialità, sia il concetto di quel prototipo sia della futura berlinetta con i famosi coupé competizione Messico, (sul telaio della 375) da cui sarebbe derivata la fortunata serie delle berlinette Mille Miglia.

Al modello del '55, seguirono nel '56 tre esemplari speciali con passo di soli 2480 mm. Costruiti per Murray, Cesare Perdica e Enrico Wax, segneranno altrettanti passi avanti nell'evoluzione del modello.

E siamo al 1957. Disegnata da Pinin Farina e costruita da Scaglietti nasce la prima versione ufficiale della berlinetta competizione, sempre su telaio a passo lungo. Battezzata in seguito Tour de France, ne vengono costruiti nove esemplari che il favoloso motore Testa Rossa rende presto leggendari.

Il lunotto adesso non è più avvolgente, i parafanghi posteriori sono stilisticamente separati dalla coda e in più vengono aperte feritoie sui lati del padiglione. Alle estremità della calandra, di forma ellittica, sono inseriti grandi fari ausiliari mentre per il contenimento dei carburatori e l'ulteriore abbassamento del cofano viene aggiunta una presa d'aria dinamica. Tra il '57 e il '58



biiettivo dello stesso fotografo. Ma certo è impossibile che vi appaiano con lo stesso volto e lo stesso corpo giovane di allora. Eppure per questa 250 GT il tempo non è passato. Anzi, è sfuggita alle sue leggi realizzando un fantascientifico ritorno al futuro. Un miracolo «di stile» che gli anni non sono riusciti ad invecchiare, e un miracolo «fisico» di restauro che la Pininfarina ha voluto compiere per ridare splendore a ciò che il tempo aveva appena appannato.

«L'abbiamo fatto», dice l'ingegner Ramaciotti, direttore del Centro «come omaggio ad un simbolo, ad una macchina che amavamo molto. Noi non siamo restauratori, ovviamente, e quindi è stata una scelta da designers, di tipo sentimentale. Abbiamo dovuto farci la cultura che normalmente un

nel dorato mondo hollywoodiano. Poi nel '68 cambia proprietario e ritorna sulla costa Atlantica.

Sicuramente maltrattata e mal tenuta è giunta al minimo storico del suo valore, specialmente in un Paese come l'America. Viene così acquistata, agli inizi degli anni '70, da un professore di liceo. Il quale, per fortuna, la conserva gelosamente fino al momento in cui si accorge che il minimo storico della sua berlinetta ha ormai risalito la china raggiungendo quotazioni di tutto rispetto. È Massimo Colombo, un esperto cacciatore di auto d'epoca, a rintracciarla, ed è Fredi Valentini, responsabile delle pubbliche relazioni Pininfarina, a trattarne il rientro in Italia.

Ma l'arrivo della berlinetta al Centro Studi di Cambiano è tutt'altro che

Scaglietti ne costruirà oltre 50 esemplari apportandovi via via lievi modifiche suggerite da Pinin Farina. Il futuro capolavoro è ormai sempre più vicino ma, come dimostrano i fatti, ogni vera opera compiuta ha bisogno di tempo, di meditazione e di affinamento continuo.

Così succederà per la presa d'aria sul cofano, prima sovrapposta poi scavata; per la cornice dei finestrini, all'inizio con i volets, poi di linea spezzata, infine semplicemente slanciata all'indietro; e soprattutto per la calandra che, da ellittica, si trasformerà nel magistrale disegno a trapezio con angoli

smussati.

Nel 1959, con numero di telaio 1539, fa la sua apparizione al Salone di Parigi l'atteso prototipo a passo corto, la SWB da 2420 mm, ed è un successo clamoroso. Nelle proporzioni ridotte all'essenziale la vettura ha raggiunto un equilibrio perfetto; le forme tondeggianti sono rese fluide e tese dalla linearità dei raccordi e modellano con forza lo spirito sportivo della vettura. Su questo simbolo, su queste linee inimitabili fiorirà negli anni, specialmente all'estero, una letteratura specializzata e sportiva capace di trasformare argomenti tecnici in espressioni poeti-

che di ammirazione e d'amore.

Entro il maggio del 1960 vengono costruiti i primi 11 esemplari di alluminio

*La Ferrari 250 GT SWB, nella pagina a fianco e qui sotto, impegnata in prova con Michele Alboreto al volante. La berlinetta ha un motore di 2953 cc di 12 cilindri a V progettato dall'ingegner Gioachino Colombo che sviluppa 240 cavalli. Nella versione corsa la berlinetta, con carrozzeria interamente di alluminio, sviluppava 280 cavalli.*





versione corsa. Altri seguiranno in tempi brevissimi. Non hanno ancora feritoie sui parafranghi, né ripetitori laterali, né alloggiamenti per la targa. In compenso, oltre ad una serie impressionante di records su pista e in salita, vinceranno a Spa, a Le Mans, al Tour de France, alla Targa Florio, al Tourist Trophy di Goodwood e di Nassau nel '60 e '61, poi ancora a Spa, Montlhéry e Sebring del '61 e al Nürburgring nel '61 e '62.

A metà del 1960, con numero di telaio 1993, nasce il primo esemplare stradale di acciaio. Con il 2389, l'ultimo del 1960.

L'anno seguente la nuova serie della SWB, ormai perfettamente evoluta, apre con il numero di telaio 2399. È la berlinetta che verrà fotografata in un freddo mattino d'inverno e che ventotto anni più tardi poserà per il nostro servizio.

I lavori di restauro del Centro Pininfarina, fatti a tempo perso per non rallentare gli impegni di produzione, sono durati quasi cinque anni. La struttura deformata è stata raddrizzata alla perfezione. Sono stati rifatti completamente parafranghi e cofano. Tutte le griglie sono state riposizionate. La scocca, riportata al metallo nudo, è stata preparata e riverniciata come quella di una Testa Rossa attuale. L'interno, di pelle nera, ha una eleganza ed una raffinatezza come neppure un tempo era possibile realizzare. Il motore completamente rifatto gira come al suo primo giorno di vita.

Oggi per comperare una berlinetta 250 GT SWB, nella versione stradale come quella che presentiamo nel servizio (e cioè con scocca di acciaio e portiere e cofano di alluminio) occorrono un milione di dollari. Ma il suo vero valore è il significato che la berlinetta ha assunto nella storia della Ferrari. Una macchina, ancora una volta, immortale.



*Nella pagina a fianco, il frontale e la parte posteriore della 250 GT SWB. Le linee tracciate da Pininfarina, ed eseguite nella carrozzeria Scaglietti, sono sorprendentemente aerodinamiche; una prova recente nella galleria del vento ha stabilito un CX di 0,33 a calandra chiusa. In questa pagina, dall'alto, il volante e il cruscotto, il motore 12 cilindri a V e il portabagagli con la ruota di scorta.*

## «SE LA FABBRICASSERO OGGI IO LA COMPREREI»

Michele Alboreto, dopo la prova, spiega: «È una macchina eccezionale il cui concetto costruttivo assomiglia a quello della F.40». «Un motore da corsa, potente ma con una incredibile elasticità».

«Adesso so cosa provava, ritirandola dal concessionario, un ferrarista di 30 anni fa».

Sono le 11 in punto quando il coupé Mercedes blu notte, con a bordo Alboreto e sua moglie Nadia, si ferma sul piazzale del Centro Studi e Ricerche Pininfarina. È stata una lunga galoppata da Montecarlo in un giorno di esodo estivo, ma Michele balza fuori dalla vettura con gli occhi fissi sulla GT parcheggiata davanti all'atrio d'ingresso. «Dio, com'è bella!» sono le prime parole che mormora. Le dice con aria trasognata, da quel bravo ragazzo che è, con la stessa semplicità, la stessa ammirazione con cui Emanuele, il figlio di Lorenza Pininfarina, sta adesso guardando lui, il suo idolo.

Michele indossa una polo verde acqua; i capelli cortissimi sono spruzzati di grigio. Gli occhi ed i gesti hanno la tranquilla serenità del personaggio genuino che non conosce divismi.

Gira intorno alla macchina, la sfiora con delicatezza. Dice: «Avevo 12 anni quando vidi... anzi, quando potei toccare per la prima volta una 250 com'è questa. Aveva avuto un incidente, era ferma in una officina con la carrozzeria ammaccata, ma me ne ricordo benissimo perché le GT me la mangiavo con gli occhi e quella era la prima che potevo toccare!».

Siede all'interno, valuta il cruscotto e la pelle dei rivestimenti. Sembra voglia respirare l'atmosfera dell'abitacolo, di una Ferrari nata quando lui aveva solo cinque anni. Per un attimo passa la mano sul Cavallino Rampante, al centro del volante. Adagio, come se lo accarezzasse.

Poi un giro alla chiavetta d'accensione: un rombo somnesso che subito risponde al colpo d'acceleratore con il ringhio inconfondibile del 12 cilindri. Il piccolo anello d'asfalto che circonda il Centro Pininfarina si anima: motore, forma e pilota si fondono in una immagine che è realtà ma viene dal passato; è attuale

ma al di là del tempo. Giro su giro il rombo sale di tono. Davanti alle siepi ed ai filari lontani dei pioppi l'affusolata eleganza della vettura diventa una pennellata rabbiosa di luce rovente. Poi dalla pista all'autostrada: in un istante la Ferrari ci sorpassa e schizza verso il primo casello.

Se qualche Autoveloce è in agguato è molto probabile che adesso sia in cura da uno psichiatra elettronico. Ritorniamo al Centro e ci sediamo nel grande salone di presentazione. Sulle due pedane la Hit e il suo telaio ruotano silenziose come ingranaggi di un misterioso orologio stilistico.

«Avevo già provato delle 250 — esordisce Alboreto — ma nessuna così per-

con altri 12 cilindri d'oggi?»

«Il motore è un violino, una musica. Uscisse oggi una macchina così la comprerei subito. E con me moltissimi altri. Quanto a confronti, è impossibile farne. Questo è un motore corsaio che va via elastico, con dolcezza, ma i cavalli, dentro, li senti scalpitare tutti, e di brutto». Nostalgie Ferrari? Si è scritto un po' di tutto.

«Sì, di tutto, ma la realtà è che non ho mai avuto niente contro la Ferrari e conservo per Lui una grande ammirazione. La Ferrari non era una ditta, o una società. Era un uomo. Con i suoi lati belli e i suoi lati difficili. Ricordo che diceva: "Dicono tutti che ho un brutto carattere... be', comunque ho un carattere!"».

Alcuni dicono anche che fosse un uomo freddo e poco generoso.

«Il mio ultimo ricordo è della fine dell'87, quando nacque mia figlia. Arrivai a Maranello e mi fece trovare in omaggio una 412 blu con il sedile posteriore a divanetto, già modificato dalla Pininfarina senza tunnel per poter mettere la culla!... Credo che mia figlia Alice sia la prima bambina che ha superato i 220 orari prima di compiere due mesi...».

Prima di saltare in macchina per tornare subito a Montecarlo mi stringe la mano con un sorriso: «Non scrivere che quella macchina è una nonnetta. È una splendida ragazza di 28 anni!».



fetta e così ben rifinita. Questa non è una macchina restaurata, è una macchina nuova! Adesso so esattamente cosa provava un cliente, trenta anni fa, quando andava a ritirarla!».

Ma oggi, alla guida, come ti è sembrata?

«Affascinante. Molto corsaio, e con un comportamento abbastanza neutro. Freni, per l'epoca, eccezionali. Ma ancor più eccezionali il concetto, la filosofia di questa macchina: andarci a spasso tutta la settimana e poi, alla domenica, metterle su un numero, correre e... vincere. Macchine così non ne esistono più. Forse solo la F.40».

E il motore? Si può fare un paragone

In alto, Alboreto al volante della Ferrari 250 GT SWB. Nella pagina a fianco, la stessa 250 fotografata nel 1961, quando uscì dalla fabbrica. Il restauro radicale ha consentito alla macchina di tornare allo stato originale. Questa 250 è una delle 91 «versione stradale» prodotte nel periodo che va dal 1959 al 1963.

