

RUOTECLASSICHE

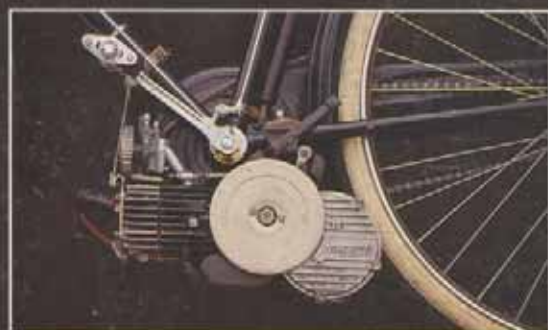
MOTOCCLASSICHE

TECNICA

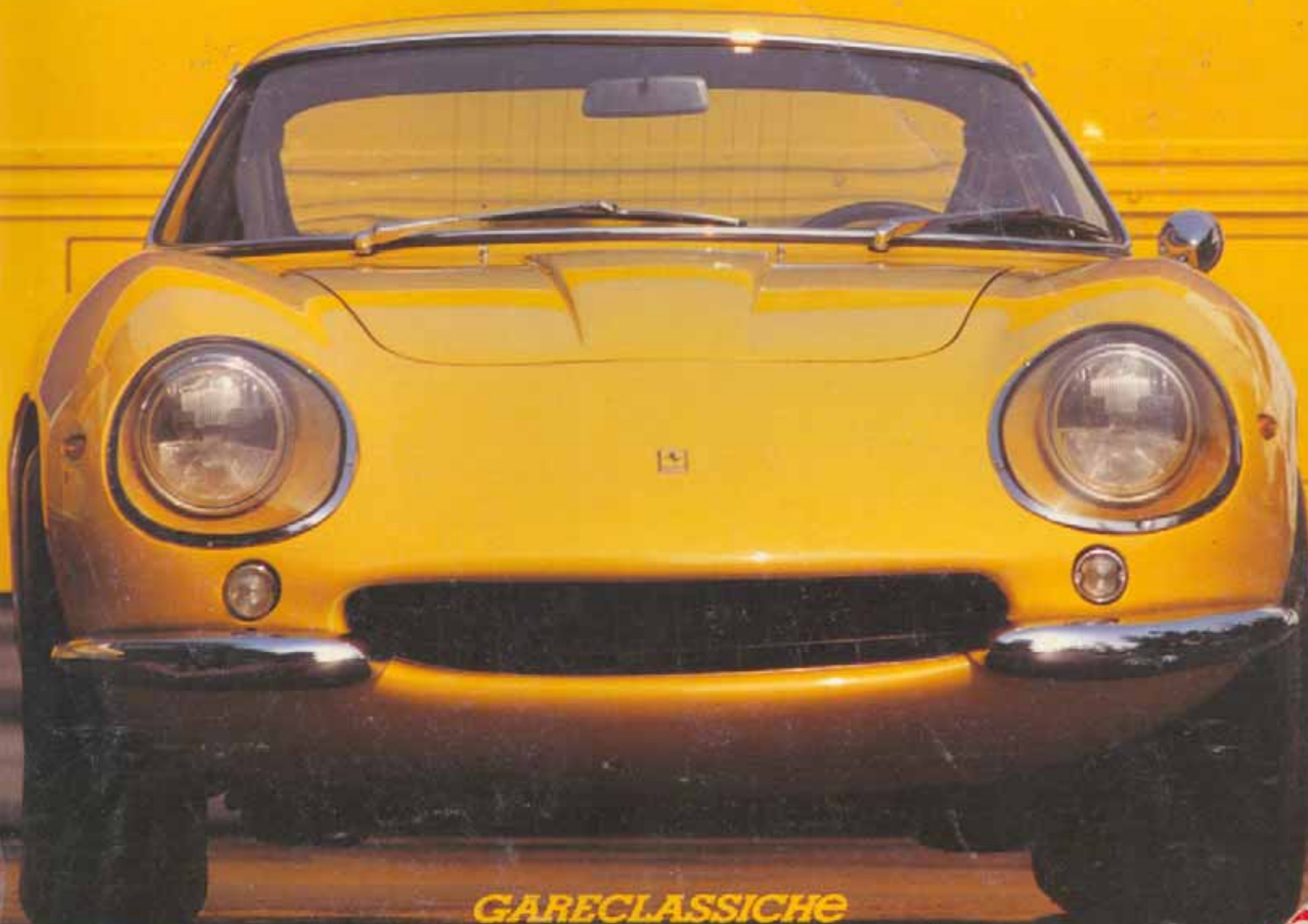
La revisione del motore
Lancia «Appia II serie»

PROVE

Honda «S 800 Coupé»
Ferrari «275 GTB/4»



GARELLI «MOSQUITO»



GARECLASSICHE

Al Paul Ricard la prima prova
dell'Europeo Turismo



Prova su strada

FERRARI «275 GTB/4»



**Superbia
incantevole**



A metà degli anni Sessanta la Ferrari presentò al Salone di Parigi la sua nuova berlinetta che adottava alcune soluzioni tecniche prese direttamente dalle auto del reparto corse. Ma il carattere di questa Gran Turismo è diverso dalle purosangue da competizione. La prova di Ruoteclassiche ne ha messo in evidenza soprattutto le doti stradali. La progressività e l'elasticità dello splendido motore, unite alla bellezza della linea di Pininfarina, regalano al pilota emozioni inesauribili

di Carlo Di Giusto



A sinistra, una vista dall'alto del motore a dodici cilindri della Ferrari «275 GTB/4». Questo propulsore a quattro alberi a camme in testa deriva direttamente da quello montato sulle «275» e «330 P» durante la stagione sportiva del 1965. Nella pagina a fianco, il posto di guida. Davanti al sedile del passeggero, privo di regolazioni, vi è un piccolo cassetto per i guanti. Il poggiatesta aumenta il confort, ma la profondità è comunque insufficiente per allungare le gambe.



Gialla, tondeggiate, bassa: ci avviciniamo alla vettura un po' emozionati. I nostri sguardi seguono le rotondità dei parafranghi, si soffermano sui particolari del padiglione, e raggiungono infine gli accenti della coda. Per un attimo restiamo muti e con l'immaginazione torniamo indietro di quasi trent'anni: solo un grande intenditore, un amante della guida e delle gran turismo di prestigio, poteva scegliere nel '67 una Ferrari «275 GTB/4». Certo, chi desiderava guidare un'automobile fuori dal comune per linea e prestazioni, in quegli anni, mirava alla Lamborghini «Miura», ma il fascino e il prestigio del marchio di Maranello non avevano rivali. La prima versione di questa Ferrari era stata presentata al Salone di Parigi nell'ottobre del 1964 e prendeva il posto della «250 GTL», nata soltanto due anni prima. La nuova Ferrari «275 GTB» poneva fine alla gloriosa stirpe delle «250» ma senza distaccarsi completamente dai canoni stilistici della Casa: nella linea infatti, sapientemente disegnata da Pininfarina, si potevano riconoscere alcuni caratteri della «GTO» e della stessa «GTL» che sostituiva. Questi legami con la tradizione avevano suscitato nel pubblico di allora reazioni opposte: chi si lamentava di

una linea troppo attaccata al passato da far sembrare la nuova berlinetta un modello già vecchio, e chi invece riteneva che la classicità delle forme e le proporzioni azzeccate tra i volumi del corpo vettura fossero tra i pregi della nuova Ferrari. Il tempo darà in seguito ragione a questi ultimi. La semplicità, la purezza e l'eleganza del disegno di Pininfarina potevano essere apprezzate da ogni angolazione. Ma se di fuori la vettura dava l'impressione di continuare il discorso iniziato con i modelli precedenti, sotto la pelle d'acciaio la rivoluzione era già cominciata. Le esperienze maturate dalla Ferrari nelle competizioni vennero trasferite direttamente sul nuovo modello. Il propulsore, montato anteriormente, era l'ultima evoluzione del dodici cilindri a V progettato da Gioachino Colombo nel 1947. La cilindrata era stata portata a 3285,7 cm³. Con la batteria di sei carburatori Weber 40 DCN la potenza massima raggiungeva il valore di oltre 280 cavalli. Ma le novità più importanti della «275 GTB» erano rappresentate dalle sospensioni e dalla trasmissione. Per la prima volta su una Ferrari stradale il retrotreno era a ruote indipendenti. L'altra evidente novità per una Ferrari da strada risiedeva nella disposizione del cambio a cinque marce al

ponte, per una migliore distribuzione delle masse. Il telaio, a tubi saldati, era invece quello tipico delle berlinette Ferrari costruite dalla fine del 1959. Infine, le tradizionali ruote a raggi Borrani (che continuavano a essere fornite su richiesta) vennero sostituite da cerchi in lega leggera da 14 pollici. A due anni dal debutto della «275 GTB» fece la sua comparsa, sempre al Salone dell'auto di Parigi, la «275 GTB/4», così denominata per essere la prima Ferrari stradale a essere dotata di motore con testate a quattro alberi a camme in testa. La «275 GTB/4» conservò l'aspetto elegante e sportivo della «GTB» eccetto qualche piccola modifica al muso, più spiovente, e al cofano anteriore, più bombato. La principale novità era certamente quella della distribuzione, ma non andavano dimenticate l'adozione di sei carburatori doppio corpo di serie e della lubrificazione a carter secco. La potenza massima saliva a 300 cavalli, la coppia diventava più vigorosa e cresceva l'elasticità di marcia. Il motore (tipo 226) derivava direttamente dai propulsori utilizzati sui prototipi «275» e «330 P» del 1965. Un'automobile raffinata, dicevamo, per palati esigenti...

«Questa «275 GTB/4» proviene dagli Stati Uniti». L'attuale proprietario irrompe nel no-



stro viaggio nel tempo e ci riporta ai giorni nostri. Mentre ci porge le chiavi, ci rassicura sul fatto che tutti i documenti sono in ordine: «Abbiamo perfino conservato la targa originale, NY IWC 285, e ora siamo in attesa di omologarla ASI». La vettura, telaio 10281, è stata acquistata in ottime condizioni: le coperture dei fari in plexiglass sono le sue, e recano ancora il marchio della Scaglietti di Modena incaricata della costruzione della carrozzeria. Solo il motore ha avuto bisogno di cure recenti, tanto che adesso è ancora in rodaggio. Apriamo la porta e veniamo investiti dal profumo della pelle con la quale è rivestito tutto l'interno, dai sedili al cruscotto, dal volante ai pannelli delle porte. Sedersi non è un'impresa troppo difficile nonostante l'altezza sia decisamente limitata. Una volta al volante, con la porta chiusa ci si sente avvolti, quasi protetti, dal piccolo abitacolo. La pedaliera è disassata sulla destra. Il volante a tre razze d'alluminio lucidato si protende verso il guidatore: è di piccolo diametro e ha la corona rivestita in pelle. Diamo un'occhiata in giro: gli strumenti sono riuniti in due gruppi. Davanti al pilota, coperti in parte dalla razze del volante, ci sono il tachimetro, il contagiri, il manometro e il termometro dell'olio. Al centro della plancia trovano posto quattro indicatori: quello per la temperatura dell'acqua, l'amperometro, il livello del carburante e l'orologio. Il freno a mano occupa una posizione inconsueta, a destra del pedale dell'acceleratore. Tra i due sedili si trova la leva del cambio che si muove guida-



L'elegante carrozzeria in acciaio della -275- veniva costruita a Modena da Scaglietti. La -GTB/4- presenta una vistosa gobba sul cofano anteriore che la differenzia dai modelli precedenti a due assi a camme.





Classica e tradizionale, la -275- rivela la sua parentela stilistica con la -250 GTL-, che era nata due anni prima, soprattutto nella coda. Le prese d'aria laterali ricordano invece quelle apparse sulla -250 GTO- del 1962.



ta dal selettore visibile tipico delle Ferrari. È ora di metterla in moto. Avviare il dodici cilindri è un rito. Prima di tutto bisogna azionare l'interruttore della pompa elettrica del carburante situato nella pulsantiera sotto gli strumenti secondari. Un breve ticchettio ci avverte che la benzina sta andando in pressione. Al termine schiacciamo a fondo l'acceleratore e giriamo la chiave: un rumore sordo si leva dal cofano, poi il rombo del motore Ferrari invade l'abitacolo e si diffonde nell'aria. A questo punto si può spegnere la pompa elettrica: quella meccanica è già entrata in funzione. Il motore gira rotondo, i sei carburatori doppio corpo sono perfettamente regolati. A ogni accelerata, una leggera folata di aere fumo azzurrognolo trasportata dal vento penetra nell'abitacolo dai finestrini aperti. Il pedale della frizione è morbido e ben modulabile. Inseriamo la prima. L'innesto è dolce, senza strappi o impuntamenti. Ci muoviamo lentamente per pochi metri, lo sterzo si rivela duro e pesante: questo è un difetto dell'esemplare in prova, causato da un'imperfetta regolazione della scatola guida. Acceleriamo e ci rendiamo subito conto che la vettura ha i rapporti del cambio piuttosto lunghi. Superiamo il piazzale e ci immettiamo nel circuito di Monza dove possiamo scaricare più potenza e salire con le marce. Oltre i tremila giri il motore cambia tonalità, la spinta del dodici cilindri sembra non esaurirsi mai, lo sterzo diventa un poco più leggero. Non indulgiamo troppo con i giri del motore, sia per avere più tempo per

LE RILEVAZIONI

CONDIZIONI DELLA PROVA

Temperatura 18° C, umidità 60%,
vento da 0 a 0,8 metri/sec.

Peso della vettura durante le rilevazioni
(pilota e assistente a bordo, apparecchiature di prova,
carburante): kg **1320**

VELOCITÀ MASSIMA

km/h **235,20** in V marcia

ACCELERAZIONE

400 METRI con partenza da fermo:
sec. **16,25** (vel. d'uscita km/h **144,500**)

1 km con partenza da fermo:
non rilevato

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0-40	2,77
0-50	3,56
0-60	4,29
0-70	5,02
0-80	6,59
0-90	7,65
0-100	8,81
0-110	10,10
0-120	11,50
0-130	13,41
0-140	15,36
0-150	18,26
0-160	21,53

RIPRESA

Nel rapporto più alto

400 metri con partenza da 70 km/h in V marcia
sec. **15,220** (vel. d'uscita km/h **118,100**)

Velocità in km/h	Tempo in secondi
70-80	3,19
70-90	6,31
70-100	9,38
70-110	12,64
70-120	15,94
70-130	19,18
70-140	22,68
70-150	26,71
70-160	30,14
70-170	34,63
70-180	39,12

FRENATA

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri
20	2,17
40	8,66
60	19,49
80	34,65
100	54,14
120	77,96
140	106,12

I DATI DEL COSTRUTTORE



Ferrari «275 GTB/4» (1967)

Motore

12 cilindri a V (60°) - Alesaggio 77 mm - Corsa 58,8 mm - Cilindrata 3285 cm³ - Rapporto di compressione 9,2:1 - Potenza max 300 CV DIN a 8000 giri/min - Coppia max 32 mkg (DIN) a 5750 giri/min - Valvole in testa - Quattro alberi a camme in testa (catena) - Lubrificazione forzata, filtro olio - Capacità carter 14 litri - Sei carburatori invertiti doppio corpo Weber 40 DCN - Filtro aria a secco - Una pompa carburante meccanica e una elettrica - Candele Champion N 6 Y - Impianto elettrico 12 V, alternatore 480 W, batteria 74 Ah - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata - Ventilatore elettrico - Capacità circuito 14 litri.

Trasmissione

Motore anteriore, trazione posteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio a cinque velocità tutte sincronizzate - Rapporti di trasmissione: I) 3,075:1, II) 2,12:1, III) 1,572:1, IV) 1,25:1, V) 1,04:1, RM) 2,67:1 - Comando a leva centrale - Coppia conica elicoidale - Differenziale autobloccante - Rapporto al ponte 3,555:1 (9/32) - Pneumatici 210-14.

Corpo vettura

Berlinetta 2 posti, 2 porte (carrozzeria Pininfarina) - Telaio a struttura tubolare - Avantreno: a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, barra stabilizzatrice - Retrotreno: a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, barra stabilizzatrice - Ammortizzatori idraulici telescopici anteriormente e posteriormente - Freni idraulici a pedale, a disco (Girling) sulle 4 ruote, con servofreno a depressione - Freno a mano sulle ruote posteriori - Sterzo a vite e rullo - Capacità serbatoio carburante 94 litri (riserva 14-16 litri).

Dimensioni e Pesi

Passo 2400 mm - Carreggiata ant. 1370 mm - Carreggiata post. 1410 mm - Lunghezza 4410 mm - Larghezza 1720 mm - Altezza 1240 mm - Diametro di sterzata 12 m - Peso a vuoto 1050 kg.

Prestazioni

Velocità max 265 km/h - Rapporto peso/potenza 3,5 kg/CV (DIN) - Consumo carburante 18-20 litri/100 km.



Qui sopra, la targhetta di identificazione che reca i dati riguardanti i numeri di motore e di telaio. Il primo proprietario si chiamava William Raymond Johnson. La vettura è giunta in Italia già restaurata nella carrozzeria. In alto, la Ferrari «275 GTB/4» accanto al furgone del Centro Prove di Quattoruote poco prima dei rilievi strumentali.

prendere confidenza con i trecento cavalli, sia per non affaticare gli organi meccanici ancora in via di assestamento. Giro dopo giro la velocità aumenta sempre più, pur senza raggiungere valori elevatissimi. Nei curvoni veloci la Ferrari «275 GTB/4» mantiene un assetto neutro grazie alla disposizione degli organi meccanici. Gli accenni di sovrasterzo sono dovuti più all'eccesso di potenza che a improvvisi trasferimenti di carico. Nelle varianti bisogna saper dosare l'erogazione del-

la potenza per non correre il rischio di trovarsi improvvisamente di traverso. Quello che rende le cose difficili quando si vuole andare forte sono le gomme e i freni. I pneumatici dell'epoca, alti e stretti, hanno un angolo di deriva molto accentuato. Questo fenomeno si ripercuote sul comportamento della vettura quando si percorrono le curve ad alta velocità o quando si devono compiere brusche variazioni di traiettoria, nonostante lo sterzo sia preciso e diretto. Probabil-

mente con pneumatici più moderni la vettura potrebbe rispondere meglio ai comandi del pilota. La massa elevata della «275», oltre 1300 chili in ordine di marcia con il pieno e il pilota, accentua questo comportamento. In compenso lo schema delle sospensioni consente di assorbire bene le irregolarità del fondo stradale senza scomporsi o saltare, sebbene l'assetto resti sempre piuttosto rigido. I freni invece sembrano quelli di una utilitaria da neanche cinquanta cavalli: dopo qualche



*Con la -275 GTB/4-
si possono tenere
medie elevate e
si può viaggiare
in tutta sicurezza nel
pieno confort. Questa
berlinetta è uno dei
migliori prodotti
automobilistici
di quegli anni. È una
vettura che esprime
ai massimi livelli
il concetto
di Gran Turismo.
In essa la Casa
di Maranello aveva
profuso la sua
esperienza
accumulata in tanti
anni di corse.*



frenata violenta ci dobbiamo accontentare di rallentare. A soli cento chilometri orari ci vogliono già quasi cinquantacinque metri per fermarsi. L'azione frenante del motore si fa sentire solo quando si scalano le marce a regimi molto elevati, diciamo a cinque, seimila giri o giù di lì. Ci fermiamo ai box, ma l'impressione è quella di non essere riusciti ad apprezzare in pieno le doti stradali di questa berlina. È naturale: questa non è una Ferrari da corsa, la «275 GTB/4» è una Gran Turismo. Risaliamo in macchina, e puntiamo verso le stradine del parco dell'autodromo di Monza. Prima, seconda, terza, gli innesti del cambio si susseguono dolci e precisi, merito anche della frizione che stacca senza sussulti e strappi. Il motore spinge sempre con progressione, tira fuori le sue qualità migliori, è elastico, riprende bene da qualsiasi regime. Da settanta a centoventi, in quinta, sono necessari meno di sedici secondi. I freni stessi si adeguano alle caratteristiche del percorso stradale, e danno l'impressione di essere più efficienti. Proviamo qualche allungo sul vecchio circuito, il comfort è soddisfacente nonostante gli ammortizzatori siano piuttosto rigidi. Il rumore del motore, forte e corposo, fa compagnia a pilota e passeggero: i momenti di silenzio a bordo di una Ferrari sono qualcosa di assolutamente relativo e personale. Questa Ferrari è fatta per viaggiare, per



viaggiare velocemente. Il comportamento neutro rivelato in pista viene confermato sulla strada, anche se diventano più numerose le occasioni per far «partire» di potenza il retrotreno. Ma le qualità di precisione e immediatezza dello sterzo consentono di riprendere il controllo della vettura molto agevolmente: peccato che sia così pesante da azionare e che non ritorni con prontezza. È bastato qual-

che chilometro al volante della Ferrari «275 GTB/4» per familiarizzare con lei. Mentre osserviamo il muso imponente attraverso il parabrezza, sembra che il tempo si sia fermato di nuovo. L'immaginazione corre via veloce seguendo il ritmo dei dodici cilindri, lungo le autostrade semi deserte degli anni Sessanta, con il sole alle spalle, la musica nell'aria, e tanta voglia di libertà. □

