



Recentemente a Maranello Jon Hunt, grande appassionato di Ferrari, ha ritirato la sua nuova LaFerrari e per l'occasione ha viaggiato da Londra a Modena con i due figli e alcuni amici a bordo di una 288 GTO, una F40, una F50 e una Enzo, ovvero l'intera storia delle serie limitate speciali del Cavallino Rampante. Prima di ripartire alla volta dell'Inghilterra, Jon Hunt si è fermato a Fiorano dove ha scambiato qualche battuta per Ferrari.com: "Per me Ferrari è la vettura sportiva per eccellenza"- ha affermato- e amo guidarle tutte, ciascuna con le proprie differenze. Con la Enzo ad esempio ho percorso già oltre 16.000 km. Per quanto riguarda l'ultima arrivata "mi sono bastati 5 minuti al volante per emozionarmi, non vedo l'ora di rimettermi alla guida per imparare a conoscerla. Posso già dire però che LaFerrari è spettacolare"- ha concluso Hunt. Ma ora conosciamo la storia di queste Ferrari più speciali delle altre.

Dalla 288 GTO a LaFerrari

Nel 1984 la Casa di Maranello presenta la 288 GTO. Si tratta della prima di una piccola serie di supercar che la Ferrari realizza in tiratura limitatissima, caratterizzata dalla linea disegnata da Pininfarina che richiama la coeva 308, nonché da una carrozzeria in vetroresina. Il suo propulsore è un V8 con albero motore piatto (180° tra le manovelle) da 2.855 cc posteriore longitudinale, sovralimentato mediante due turbocompressori, erogante 400 CV a 7.000 giri/min. e la coppia massima di 496 Nm a 3.800 giri/min.. La trasmissione è a cinque rapporti in blocco con il differenziale autobloccante e il selettore del cambio si distingue per la caratteristica griglia comune a molte altre Ferrari. Quanto alle prestazioni, la 288 GTO fa segnare un tempo di 4"9/10 sullo 0-100 km/h e la velocità massima di 305 km/h. Risale invece al 1987 la F40, l'ultima realizzazione del Cavallino Rampante deliberata da Enzo Ferrari. La denominazione è un'idea di Gino Rancati, Grande e indimenticato giornalista dell'auto; "F" significa Ferrari e "40" sono gli anni che nel lontano 1987 compie la Casa di Maranello. Per molti la F40 rappresenta ancora oggi la Ferrari più estrema mai realizzata, poiché i 478 CV a 7.000 giri/min. del propulsore V8 2.936 cc posteriore longitudinale, con due turbocompressori, sono completamente in mano al pilota (non è ancora l'era dei controlli elettronici di assetto). Complice anche il peso di soli 1.235 kg, la F40 diviene l'auto più veloce al mondo alla luce di 324 km/h di punta, nonché

dell'accelerazione 0-100 km/h in 4"5/10. Infine, il suo stile è, come consuetudine Ferrari, realizzato da Pininfarina. Passano otto anni dal vernissage della F40 e nel 1995 la Ferrari svela al mondo la F50, realizzata nelle versioni berlinetta e a tetto amovibile, con parecchie soluzioni provenienti dalla Formula 1. Per la prima volta nella storia del Cavallino Rampante il motore, il cambio e il differenziale sono parte integrante della scocca portante, mentre le sospensioni portano al debutto un layout a controllo attivo per gli ammortizzatori. Quanto alla carrozzeria, essa è in materiali compositi, più specificamente fibra di carbonio, Kevlar e Nomex, mentre il propulsore è un 12 cilindri a V di 65° 4.698 cc posteriore longitudinale a 5 valvole per cilindro. La potenza massima è di 520 CV a 8.500 giri/min., mentre la coppia ammonta a 471 Nm a 6.500 giri/min.. Riguardo le prestazioni, se la velocità massima in pratica non si discosta da quella della F40 (325 km/h, contro i 324 della progenitrice) l'accelerazione 0-100 km/h è sensibilmente migliore: 3"8/10, in luogo di 4"5/10. Infine, la F50 è l'ultima hypercar Ferrari a produzione limitatissima con cambio manuale. La sua erede Enzo, infatti, dispone di un velocissimo cambio robotizzato. E proprio con la Enzo, presentata nel 2002 e il cui nome è un tributo a Enzo Ferrari, ha inizio una nuova era dove i materiali avanzatissimi come la fibra di carbonio e l'alluminio sono profusi a piene mani, mentre l'aerodinamica sfrutta al massimo l'esperienza del Cavallino Rampante in Formula 1. Inoltre, sempre dalla F1 la Enzo ripropone la potenza massima, ovvero 660 CV a 7.800 giri/min. erogati da un 12 cilindri a V di 65° 5.998 cc. Numeri che, assieme al peso a vuoto pari a 1.365 kg, consentono di fermare il cronometro a 3"6/10 sullo 0-100 km/h, nonché a ben 350 km/h riguardo la velocità massima. La Enzo sembrava insuperabile per tecnologia e prestazioni, ma nel 2013 arriva LaFerrari che rappresenta un'evoluzione formidabile del concetto di hypercar sportiva. Bastano solo alcuni dati per comprendere il livello altissimo di raffinatezza tecnologica raggiunto da LaFerrari: motore V12 6.262 cc abbinato a due propulsori elettrici, per una potenza massima di sistema pari a 963 CV e una coppia totale di oltre 900 Nm., 0-100 km/h in meno di 3 secondi e velocità massima superiore ai 350 km/h. Ci sarebbero tante altre peculiarità di cui disquisire riguardo LaFerrari, ma in questa sede ci limitiamo ad affermare che è la più avanzata e veloce macchina (proprio così, macchina, alla medesima stregua di un Concorde) nella storia del Cavallino Rampante.



E la FF entusiasma i giornalisti di tutti i

Continenti

Con i suoi quattro posti, le quattro ruote motrici, un potentissimo V12 e la linea meravigliosa, la Ferrari FF raccoglie giudizi molto positivi da parte delle più diverse testate mondiali, che siano quelle tradizionali o "new media". In sostanza, parecchi magazine hanno testato nell'ultimo periodo la supercar di Maranello e tra questi figura Pistonheads.com. Al riguardo, Chris Harris ha sfruttato tutto il potenziale della FF usandola come "vettura di famiglia", totalizzando oltre 6.000 km durante i quali ha avuto modo di apprezzare le prestazioni e il divertimento tipici di una Ferrari, senza rinunciare a portare con sé ogni genere di bagaglio, comprese "mountain bike infangate, l'esito dello shopping", e passeggeri come i suoi "bambini piagnucolosi". "Quando si ha una FF parcheggiata nel vialetto di casa- ha scritto il giornalista, noto per le sue capacità funamboliche al volante- si tende ad usarla il più spesso possibile perché è in grado di trasformare ogni viaggio in qualcosa di speciale". Dall'altro lato della Manica, invece, un raffinato viaggio da Parigi a Epernay, ad opera dei francesi di Automobile Magazine ha messo in luce l'attitudine di vettura da lunghi tragitti, capace di dare il meglio nella guida sportiva sulle strade scivolose per la pioggia (grazie al sistema 4RM) ma anche di "passeggiare" docilmente e nel massimo comfort per i suoi occupanti. Intanto nel Wisconsin, il giornalista e appassionato di corse Harvey Briggs provava la FF per il suo Pursuitist.com, dedicato al luxury, cominciando dal tracciato di Road America. Sui lunghi rettilinei della storica pista è stato il V12 a essere protagonista, con i suoi 683 Nm di coppia massima a 6.000 giri/min. e i 660 CV di potenza erogati ancora più in alto, a 8.000. Soddisfatto delle prestazioni, Briggs è poi passato alla prova su strada, coadiuvato dalla moglie che ha particolarmente apprezzato gli interni, specialmente morbidezza e profumo delle pelli, insieme al comfort di bordo. Nei quattro giorni di test la vettura si è trovata a proprio agio sia in città dove "è più maneggevole di quanto possano indicare le sue dimensioni", ma soprattutto sulle strade più scorrevoli in cui le sue doti dinamiche possono esprimersi al massimo. Infine, sulle pagine del Beejing Times, qualche settimana fa è stata pubblicata una dettagliata prova della vettura, in cui il giornalista si è detto est remamente impressionato dalla stabilità garantita dal sistema 4RM, senza che questo sacrifici in alcun modo la guidabilità, con una nota di merito per il

comfort di marcia e la cura artigianale delle finiture. “Una Ferrari- si legge in chiusura- capace di unire l’emozione della guida al piacere che solo un viaggio rilassato può dare”. Il tutto, aggiungiamo noi, con in sottofondo la “musica” che unicamente il V12 Ferrari riesce a eseguire e che tanto piaceva a Albert Von Karajan.

Gian Marco Barzan