

# Sommario

Settembre 2002

## Eventi

- 14 Grand Prix Historique de Monaco
- 20 Coppa Monza
- 22 Mare Monti e Arte in Sicilia
- 23 Trofeo Valle d'Aosta - Coppa Val d'Ayas
- 24 Salita delle Torricelle
- 26 Registro Lancia Augusta
- 28 Festa del Cavallino Rampante
- 30 Motori Vele e Saponi
- 32 Modena 100 Ore Classic
- 36 Nel Feudo del Gattamelata
- 38 Raduno Cragi
- 40 Classiche all'Avventura
- 41 Le Mans Classic
- 42 Gran Premio Città di Verona
- 44 Riccione-San Marino
- 48 500 Km di Nürburgring

## Servizi

- 52 Ferrari 250
- 62 MG EX 181
- 66 MotoBi Catria 175
- 70 Lorenzo Bandini
- 74 Mai detto prima...

## Rubriche

- 5 Editoriale
- 6 Il baule
- 79 La Gazzetta





# La stirpe vincente



Quando Enzo Ferrari debuttò nel mondo automobilistico con la prima vettura che portava il suo nome, certo non immaginava di dare il via a quella leggenda destinata a perpetuarsi fino ai giorni nostri e ad accendere nel corso del tempo i sogni di milioni di appassionati. Per quella vettura, Ferrari scelse un motore a dodici cilindri progettato da Luigi Bazzi e Gioacchino Colombo, soluzione notevolmente ardita per quei tempi considerato il fatto che doveva essere abbinato ad una vettura di piccola cilindrata. Entrambi i

suoi progettisti provenivano dall'Alfa Romeo dove erano considerati abilissimi tecnici, Bazzi nella messa a punto dei motori, Colombo come ideatore di alcune monoposto tra cui la 158, la 308 e la 312. Il propulsore progettato da Colombo equipaggiava la Ferrari 125 S ed era un V12 a 60° di 1.497 cc, con distribuzione monoalbero, che sviluppava circa 100 CV a 7.000 giri. Il suo debutto in gara avvenne l'11 maggio '47: in quell'occasione la vettura, condotta da Franco Cortese, non terminò la gara ma si rivilse quindici giorni dopo

conquistando la vittoria sul circuito romano di Caracalla con lo stesso pilota. Alle prime vittorie in casa Ferrari ne seguirono altre con la successiva 159 S quindi con la 166 nel biennio '48-'49 quando il marchio del Cavallino s'impose in tutte le gare più importanti con le versioni Spider, Berlinetta e Corsa. Tra i risultati più importanti ottenuti in quel periodo ricordiamo, oltre alle innumerevoli vittorie ottenute con la F2 affidata ad Ascari, Fangio e Villosesi nei vari circuiti, le due vittorie al giro di Sicilia, le due affermazioni

alla Mille Miglia cui fece seguito la prima vittoria internazionale a Stoccolma nel GP di Svezia, e la prima grande vittoria alla 24 Ore di Le Mans con la 166 MM (telaio 0008) affidata a Luigi Chinetti e Lord Seldson. Successivamente, nel '52, la casa del Cavallino vinse il primo titolo mondiale, entrando così di diritto nell'olimpo sportivo. Dal '52 fino agli anni '70, fu presente nel mondo delle competizioni sia con le vetture Sport sia con le vetture delle varie Formule; i suoi piloti ufficiali furono spesso impiegati





## Scheda tecnica

Modello	Ferrari 250 GT/E 2+2
anno fabbricazione	1962
targa	Polizia 29444
motore	12 cilindri a "V" di 60°
cilindrata	2.953,2 cc
potenza	235 CV a 7.000 giri min.
alimentazione	benzina
velocità massima	oltre 230 km/h
peso	1.695 kg a pieno carico
posti	2+2



## Ferrari 250

Utilizzato dalla prima metà degli anni '50 sulle Ferrari Granturismo, Granturismo Competizione e Sport, il propulsore V12 250 si rivelò un perfetto punto d'intersezione tra equilibrio e potenza. Le vetture su cui fu montato dominarono il panorama sportivo per oltre un decennio contribuendo in modo decisivo alla consacrazione della casa di Maranello

**Testo di Roberto Motta**

**Foto Studio Antares e Archivio Museo dell'Automobile di Torino**

indifferentemente nelle varie categorie e affiancati a validi piloti privati.

È necessario ricordare che originariamente Ferrari volle dirigere i suoi sforzi soltanto verso le competizioni, ma via via che il successo gli arrideva, incominciarono ad arrivare da parte di clienti-sostenitori richieste riguardanti vetture da competizione adatte anche all'impiego turistico. Fu allora che il Drake sviluppò un nuovo modo di intendere l'auto da corsa ovvero, applicò al concetto d'auto sportiva quello di vettura da turismo e

inventò le cosiddette Gran Turismo. Quella nuova concezione gli permise di costruire, fino alla prima metà degli anni '60, un tipo di vettura che il cliente sportivo poteva utilizzare sia prima della competizione per raggiungere il percorso di gara, sia dopo per rincasare tranquillamente. Dobbiamo ricordare, che un timido tentativo di produrre un simile modello era già stato perpetuato nel '48, quando Ferrari presentò una GT al salone di Torino dove fu acquistata dal Conte Bruno Sterzi: si trattava di una coupé

a quattro posti carrozzata dalla Touring, che sfruttava il motore e un telaio derivato dal modello 166 Corsa. Nei cinque anni di attività che seguirono, Ferrari si rivolse a tutti i migliori carrozzieri italiani, che a loro volta si cimentarono nel difficile compito di vestire telai essenziali sui quali erano montati ingombranti e potenti motori.

Nei primi anni '50, contemporaneamente alla realizzazione di vetture GT, Ferrari rinnovò il sistema di produzione determinando così il passaggio da una lavorazione di tipo artigianale

a quella di serie con conseguente contenimento dei costi di produzione. Grazie all'aggiornamento del sistema produttivo che prevedeva l'impiego del 12 cilindri di 3 litri nelle competizioni e nella produzione di serie, e grazie al successo commerciale derivante dalla vendita delle vetture GT, i premi provenienti dalle corse non erano più l'unica fonte di guadagno per la casa di Maranello.

Uno dei cardini di questo successo era dovuto all'impiego del propulsore V12 250 che si rivelò il perfetto



punto d'intersezione tra equilibrio e potenza, e le vetture su cui fu normalmente montato nelle varie versioni Granturismo, Granturismo Competizione e Sport (alla quale appartengono la 250 MM, la 250 GT nelle versioni LWB e SWB, la 250 TR e la leggendaria 250 GTO) dominarono il panorama sportivo per oltre un decennio, e contribuirono in modo decisivo alla definitiva consacrazione della casa di Maranello, dapprima con la 250 GT Competizione per la vittoria ottenuta al Tour de France, quindi con la 250 GTO

per la sua triplice vittoria consecutiva nel Campionato Mondiale Marche e infine, anche la 250 GT 2+2 portò onore e gloria alla Ferrari ottenendo così la definitiva consacrazione anche nel difficile panorama delle vetture GT destinate alla serie. La capostipite delle vetture dotate del propulsore da 3 litri comparve sulla scena automobilistica nell'ormai lontano '52 quando la Ferrari presentò la 250 S dotata, nella prima versione, dello storico e longevo propulsore da 2.953,21 cc. Come molti appassionati ricordano, la sigla

250 rappresentava il sistema d'identificazione dei modelli legato alla cilindrata unitaria del propulsore impiegato, valore numerico che è normalmente arrotondato al fine di ottenere una sigla che sia orecchiabile e facilmente memorizzabile.

Così, in occasione della partecipazione alla Mille Miglia, Ferrari montò un propulsore da 3 litri sulla 250 S (telaio 0156 ET) che condotta da Giovanni Bracco conquistò la vittoria, regalando alla casa del Cavallino il quinto successo consecutivo nella prestigiosa

competizione. La vettura era dotata del propulsore Colombo, caratterizzato da misure di alesaggio e corsa di 73 e 58,8 mm, alimentato da tre carburatori doppio corpo Weber 36DCF/3, e in grado di erogare 230 CV a 7.500 giri. Era caratterizzata da un passo di 2.400 mm, e da misure anteriori e posteriori della carreggiata rispettivamente di 1.300 mm e 1.320 mm. Dopo la gara, la vettura fu dotata di tre carburatori Weber quadricorpo, di un nuovo cambio a quattro marce con sincronizzatori Porsche che sostituì l'originale cambio di



## La Ferrari del "maresciallo"

All'inizio degli anni Sessanta la Polizia di Stato aveva deciso di individuare un'auto veloce e potente da assegnare alle forze di sicurezza per contrastare le sempre più agguerrite criminalità che imperversavano nella capitale.

Ma occorreva scegliere una vettura che si distinguesse davvero tra le Giulietta, 1800 e Giulia che allora erano in dotazione alle forze dell'ordine a cavallo degli anni Cinquanta e Sessanta.

Ecco dunque l'idea che sembrò vincente: quella di acquistare due Ferrari 250 GT 2+2, una splendida 12 cilindri di 2.953 cc che superava agilmente i 200 km/h. La prima vettura consegnata alla Polizia di Stato, guidata forse imprudentemente da un suo funzionario, ebbe un incidente mortale e ritornò a Maranello per essere tagliata letteralmente in due parti, per esplicita volontà del Commendatore. La seconda fu così accantonata per mesi, ma le

insistenze di un solerte maresciallo convinsero il capo dell'arma a riutilizzare la 250 affidandola al brigadiere Spatafora e al suo seguito, la guardia scelta Esposito e la guardia Marasco.

Una squadra che con la Ferrari 250 GT targata Polizia 29444 sgomina per anni la malavita romana, creandosi un mito d'invincibilità, grazie proprio alle prestazioni della vettura unico modello rimasto.

Mac

