

Ferrari

Collection

*Il mito, il sogno,
la storia*

Raccontato
dalle grandi firme de
La Gazzetta dello Sport



FABBRI
EDITORI

330 P4 1964



Un pregevole
esemplare di
330 P4 spider,
variante
della più nota
versione con
carrozzeria
chiusa. È stata
realizzata in un
solo esemplare
ottenuto
modificando
una 330 P3.

Le 330 P4 mostrano eccellenti doti e prestazioni.
Chiuderranno vincendo l'epica saga dei duelli Ferrari-Ford.

Missione: vendicare le sconfitte patite nel 1966. Battere la Ford. A casa sua e poi in Europa. Ma soprattutto: vincere il Campionato del Mondo Marche. La 330 P4 nasce nell'inverno 1966-1967 per scendere in pista alla 24 Ore di Daytona, nel primo week-end di febbraio (4-5) del 1967. È un cocktail micidiale, per la Ferrari in senso positivo, per gli avversari in senso negativo, come un sinonimo di "letale". La carrozzeria è una semplice evoluzione della 330 P3 battuta a Le Mans nel giugno del 1966 dalle Ford GT40 Mk2, il motore invece è rivisto completamente da Franco Rocchi e dal suo staff.

Il 12 cilindri a V di 4 litri di cilindrata beneficia di alcuni travasi di tecnologia direttamente dalla Formula 1: la distribuzione a 3 valvole per cilindro, due d'aspirazione e una di scarico, finalizzata a un migliore sfruttamento dell'iniezione indiretta meccanica Lucas, arriva dalla monoposto 312 "evoluzione" scesa in pista a settembre in occasione del GP d'Italia a Monza. Il telaio, invece, subisce alcuni aggiornamenti rispetto a quello delle P3, pur conservando la struttura in tubi d'acciaio integrata da pannelli d'alluminio e fibra di vetro nella parte centrale. Agli ordini del direttore sportivo Franco Lini, affermato giornalista trasferitosi sul muretto dei box con altri compiti, vi sono Ludovico Scarfiotti, Lorenzo Bandini, Mike Parkes e il neozelandese Chris Amon, più vittorioso sulle Sport Prototipo che sulle Formula 1 del Cavallino Rampante che piloterà in seguito. In un primo momento sono allestiti tre telai 330 P4 (0856, 0858 e 0860).

AFFINITÀ ELETTIVE

NELLA VISTA DI PROFILO, CON INQUADRATURA DAL BASSO, LA 330 P4 RIVELA UNA CERTA SOMIGLIANZA CON LE PRIME FERRARI DELLA SERIE P, SOPRATTUTTO NELLA ZONA TRA ABITACOLO E COFANO MOTORE. EVIDENTI ANCHE I PROGRESSI AERODINAMICI. SI NOTANO LE FERITE PER SMALTIRE IL CALORE ORIGINATO DALLA MECCANICA, CHE PERCORRONO TUTTA LA PARTE INFERIORE DELLA CARROZZERIA.



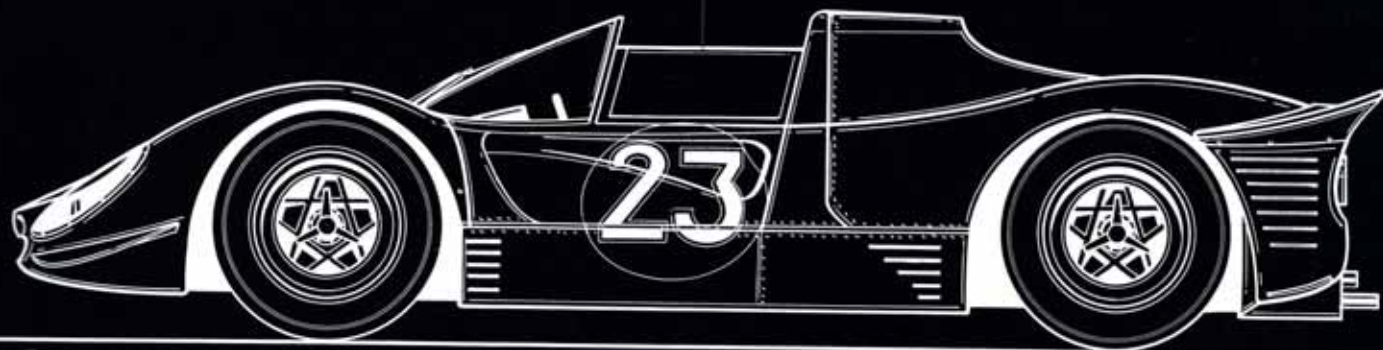
MOMENTI DI GLORIA PER TRE MODELLI DI PUNTA

A questi si aggiungerà un quarto chassis a partire dalla 24 Ore di Le Mans. Va poi rilevato che una P4 con carrozzeria spider è realizzata trasformando una P3 (telaio 0846), mentre nel corso dell'anno vengono costruite diverse 412 P (del tutto simili alla 330 P4 salvo per l'alimentazione a 6 carburatori Weber 40 DCN/2 al posto dell'iniezione Lucas) destinate ai clienti privati e alle scuderie satellite in sostituzione delle 365 P. Il debutto della P4 è in programma per la 24 Ore di Daytona: la Ferrari presenta al via due esemplari del nuovo modello, una 412 P e alcune vetture Sport affidate alle squadre private. Vince l'equipaggio Bandini-Amon davanti a Parkes-Scarfiotti, alle cui spalle si classifica la 412 P di Guichet-Rodriguez. Il genio della comunicazione Franco Lini, di fronte alla netta superiorità delle Ferrari rispetto alle sei Ford GT40 ufficiali organizza un leggendario arrivo in parata delle tre vetture di punta: una replica decisa per imitare l'arrivo delle GT40 sul traguardo di Le Mans nel giugno precedente. Lo spettacolare arrivo merita il titolo del Daytona Beach Morning Journal di lunedì 6 febbraio, rigorosamente in italiano: "Ferrari: Primo, Secondo, Terzo" sopra la foto che ritrae le tre vetture di

Maranello. Per i due appuntamenti successivi Ferrari e Ford non danno vita a un confronto diretto. Alla 12 Ore di Sebring si registra infatti la defezione delle vetture del Cavallino Rampante, impegnate nelle prove libere della 24 Ore di Le Mans. Sulla pista della Florida vince la nuova Ford MkIV, mentre sul circuito brianzolo è doppietta delle Ferrari P4 con Bandini-Amon che precedono Parkes-Scarfiotti. Ma alla Mille Chilometri di Spa-Francorchamps Parkes-Scarfiotti sono quinti. I punti per il Cavallino Rampante sono assicurati dalla 412 P di Attwood-Bianchi, terzi a un giro dalla Mirage-Ford vincitrice.

Le 330 P4 mostrano eccellenti doti e prestazioni, rivelandosi capaci di raggiungere i 320 km/h, ma anche una notevole affidabilità. Dote che, purtroppo, viene meno alla 24 Ore di Le Mans, la gara che più di tutte Enzo Ferrari desidera

In questo profilo sono marcati i miglioramenti a livello aerodinamico rispetto alla P3. I baffi con funzione deportante ai lati del musetto e lo spoiler sul bordo del cofano posteriore testimoniano una più accurata ricerca di efficienza.



SCHEDE TECNICHE

MOTORE:	posteriore longitudinale 12 cilindri a V di 60° alesaggio per corsa 77 x 71 mm cilindrata 3967,44 cm ³ compressione 11:1
Distribuzione:	bialbero in testa, 3 valvole
Alimentazione:	iniezione indiretta Lucas
Potenza:	450 cv a 8200 giri/min

CORPO VETTURA:	carrozzeria in alluminio sport chiusa e aperta, 2 porte, 2 posti telaio tubolare in acciaio
Trazione:	posteriore; cambio a 5 marce + RM
Sospensioni:	anteriori e posteriori a ruote indipendenti
Sterzo:	a cremagliera
Freni:	a disco
Ruote:	in elektron, Campagnolo; anteriori 9,5", posteriori 11,5"
Serbatoio:	n.d.
Passo:	2,40 m
Carreggiate:	anteriore 1,488 m posteriore 1,450 m
Peso:	800 kg

Velocità massima:	320
Inizio produzione:	1967
Esemplari prodotti:	(3 coupé, 1 spider ottenuta trasformando una 330 P3)

IL MOTORE

Il propulsore della 330 P4 nasce dall'evoluzione del 12 cilindri 4 litri della precedente P3, sul quale sono previsti alcuni

aggiornamenti per garantire superiori livelli di potenza (si arriva a 450 cv, per una velocità di punta di 320 km/h). L'alimentazione è a

iniezione indiretta, la distribuzione è a 3 valvole per cilindro (2 di aspirazione e 1 di scarico). La disposizione della V tra le bancate dei cilindri è a 60°, per contenere gli ingombri in larghezza e favorire l'aerodinamica. Questo propulsore è quindi "complice" della bellezza straordinaria della P4.

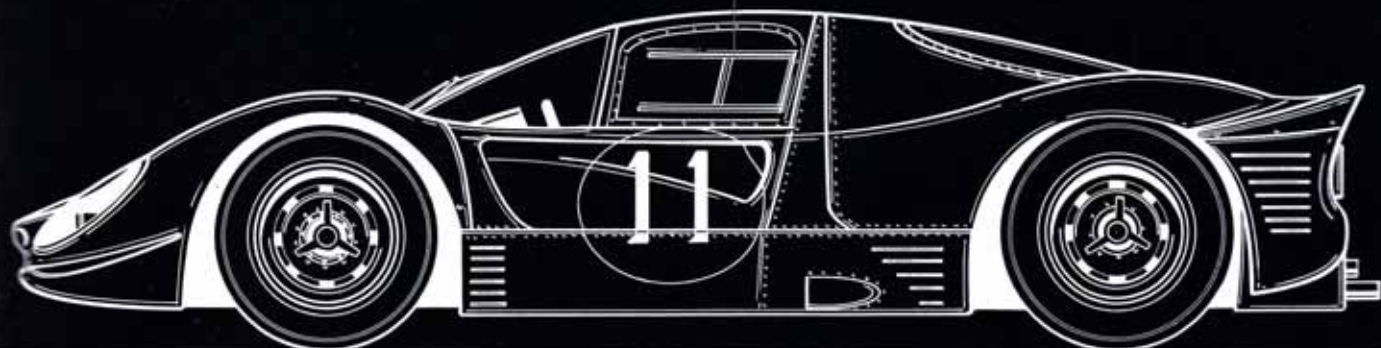


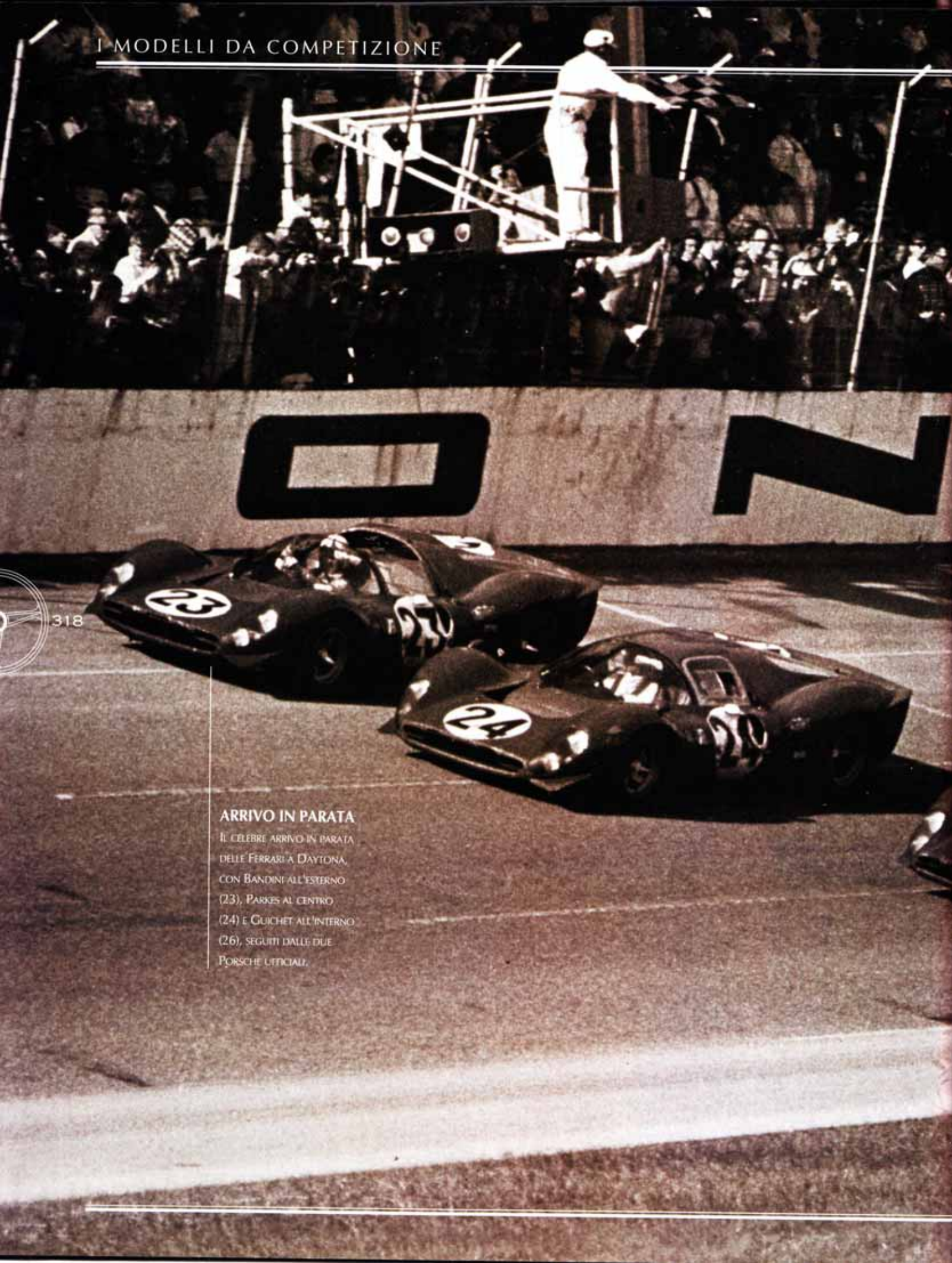
la Porsche. Il regolamento impone di scartare tre risultati sugli otto disponibili e i 38 punti raccolti fino a quel momento dalle Porsche (con sette piazzamenti consecutivi) contro i 31 della Ferrari (con 5 arrivi soltanto) lasciano qualche speranza alla Casa di Maranello, che deve vincere o arrivare seconda precedendo comunque le vetture di Stoccarda. Per la 500 Miglia di Brands Hatch le speranze di vittoria per il Cavallino Rampante sono limitate e in effetti il successo va alla Chapparral di Hill-Spence, ma il secondo posto della 330 P4 di Chris Amon e Jackie Stewart, lo scozzese che vincerà tre titoli di Campione del Mondo di Formula 1 su Matra e Tyrrell, è sufficiente a consegnare alla Casa di Maranello il titolo iridato tanto atteso e desiderato contro la Porsche, che ottiene solo il terzo posto con Bruce McLaren e Jo Siffert su una 910.

Più aggressiva rispetto alla spider è la linea della P4 con carrozzeria chiusa. Oltre che per la presenza del padiglione, la 4 litri di Maranello in configurazione coupé si differenzia dalla spider per il cofano motore chiuso per i finestrini scorrevoli agli sportelli.

vincere nel 1967. A Maranello l'ambiente è ancora scosso per la morte di Lorenzo Bandini al Gran Premio di Monaco, che segue una serie di momenti difficili dal punto di vista agonistico: i guai meccanici lamentati dalle P4 in Belgio, l'incidente di Nino Vaccarella alla Targa Florio. A Le Mans corrono undici Ford (sette ufficiali: quattro MkIV e tre MkII, oltre a tre GT40 private) e otto Ferrari (quattro P4, tre 412 P e una 365 P, la celebre "elefantino bianco" iscritta dalla NART di Luigi Chinetti). Le Ford vanno subito in fuga, mentre le Ferrari ufficiali mantengono il ritmo prestabilito convinte di vincere per la maggiore affidabilità.

Il progetto di Franco Lini potrebbe andare in porto, ma la MkIV di Dan Gurney e A.J.Foyt resiste fino alla fine e a poco servono (per la gloria) il secondo posto di Parkes-Scarfiotti davanti a Mairesse-"Beurlys". Alla Casa americana la vittoria non basta per assicurarsi chance in vista delle ultime gare valide per il Mondiale Marche, in testa alla cui classifica c'è





318

ARRIVO IN PARATA

IL CELEBRE ARRIVO IN PARATA
DELLE FERRARI A DAYTONA,
CON BANDINI ALL'ESTERNO
(23), PARKES AL CENTRO
(24) E GUICHET ALL'INTERNO
(26), SEGUITI DALLE DUE
PORSCHE UFFICIALI.

IL PALMARÈS

1967

24 Ore di Daytona	1° Bandini-Amon, 2° Parkes-Scarfiotti
1000 Chilometri di Monza	1° Bandini-Amon, 2° Parkes-Scarfiotti
1000 Chilometri di Spa	5° Parkes-Scarfiotti
24 Ore di Le Mans	2° Scarfiotti-Parkes
Boac 500 Brands Hatch	2° Stewart-Amon, 5° Scarfiotti-Sutcliffe, 6° Williams-Hawkins

DALLA CRONACA ALLA LEGGENDA IN POCHI MESI

La classifica finale parla chiaro: 34 punti validi per la Ferrari, 32 per la Porsche, a fronte di 42 punti totali della Casa tedesca contro i 35 dell'italiana. La 330 P4 passa dalla cronaca alla storia e alla leggenda in pochi mesi: conquistato il Mondiale Marche il 30 luglio 1967, quest'auto va in pensione a fine anno dopo che la Federazione Internazionale modifica il regolamento della categoria Sport imponendo dal 1968 la cilindrata massima di 3 litri. A Maranello e Stoccarda si preparano vetture specifiche per competere nel campionato successivo. Superate dai regolamenti, due delle prime P4 costruite (telai 0858 e 0860) vengono dotate di motori di 4176,22 cm³ di cilindrata e quindi trasformate in 350 P4 Can-Am per partecipare – inserite in Gruppo 7 – alla serie nordamericana cui vengono iscritte da Bill Harrah dalla gara di Laguna Seca. Da parte sua la 412 P della NART, assieme ad altre due 330 P4, vengono convertite in 450 Can Am per correre Oltreatlantico. La 330 P4 rimane un bellissimo ricordo. Anche per Mauro Forghieri, progettista di molte Ferrari Sport Prototipo, che la definisce straordinaria e alla quale ricollega i momenti più belli della sua carriera. 🍅