

RUOTECLASSICHE

GOLDONI

E tutta l'Italia
salì sulla «600»

RANCATI

Citroën «DS»,
quando una dea
si fece macchina



ZAGATO contro ZAGATO

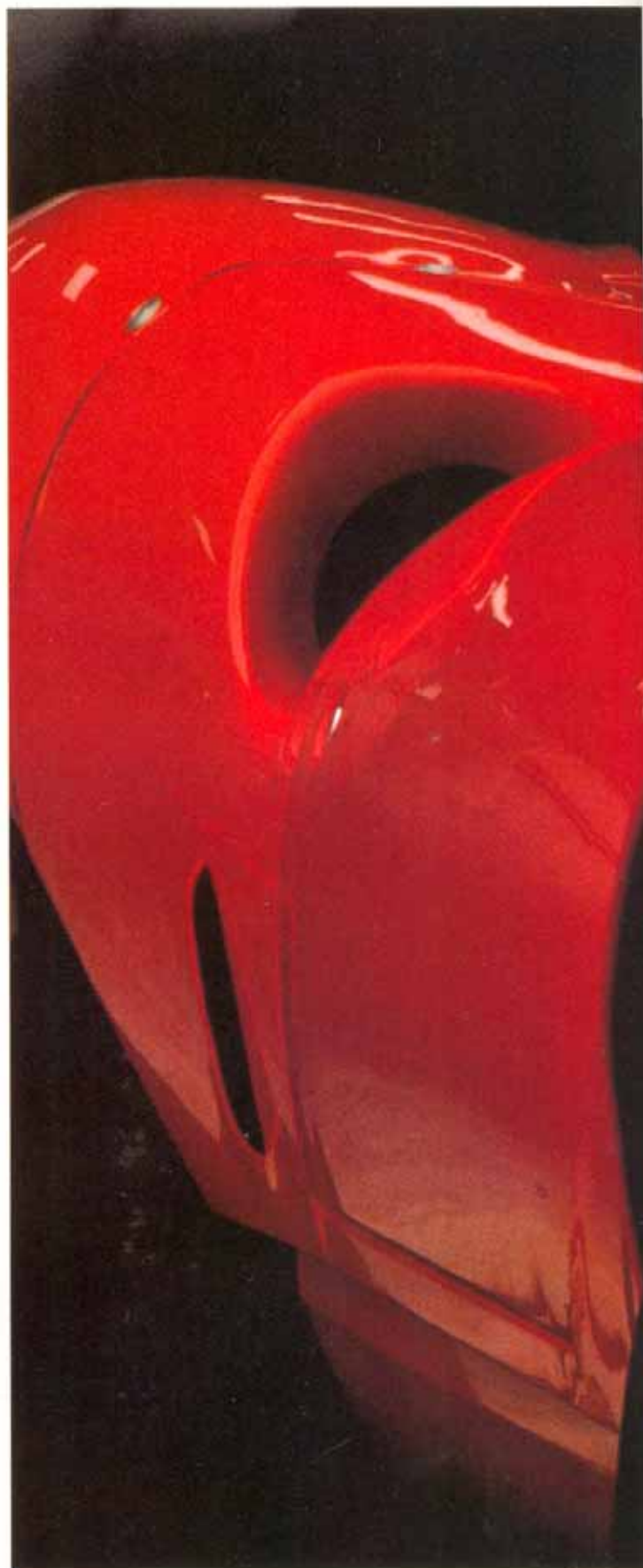
Alfa Romeo «GT Junior Z» - Lancia «Fulvia Sport Z»

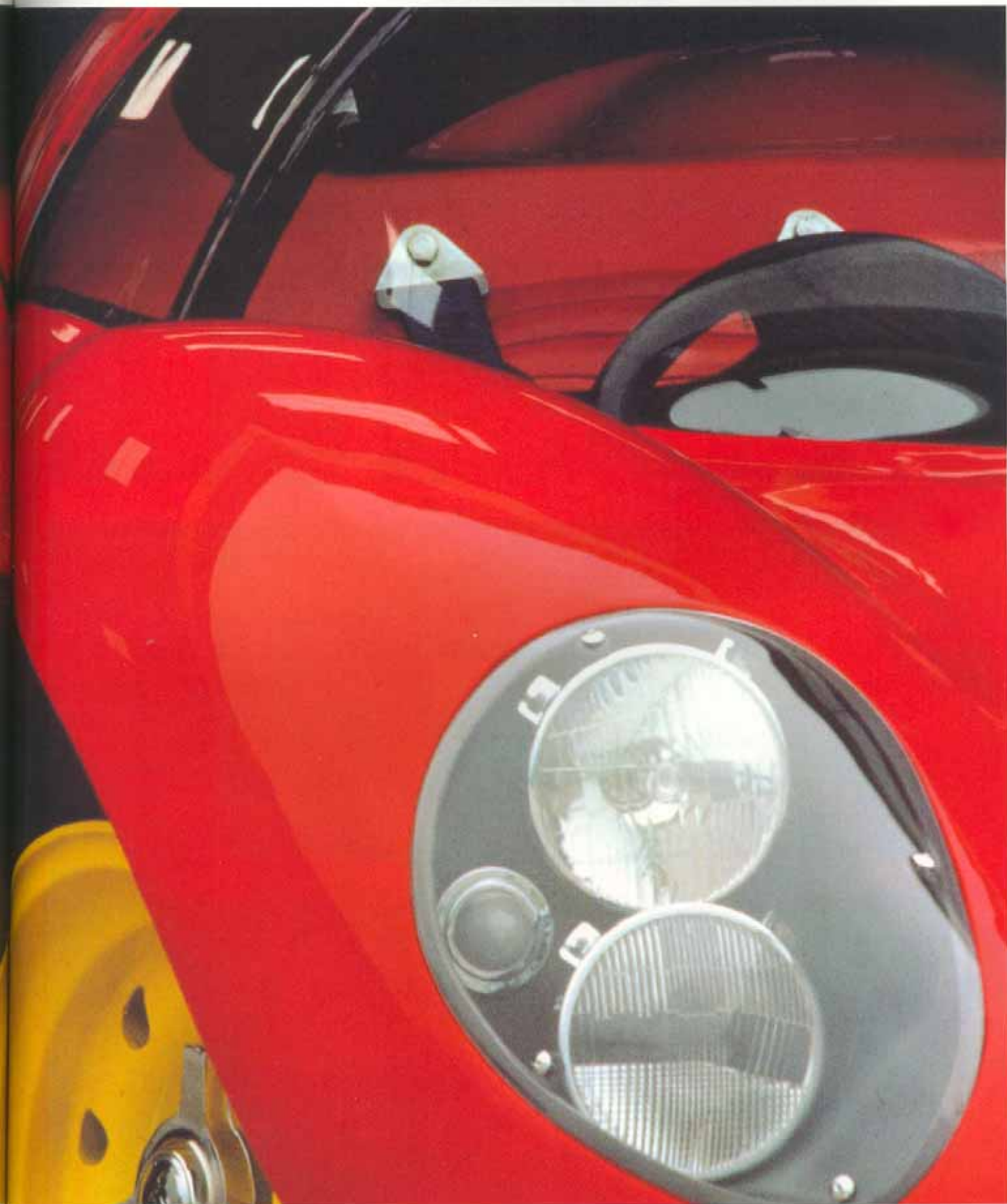


“004” licenza di vivere

Oggi sopravvive nelle mani di un collezionista inglese che la custodisce gelosamente. Protagonista di tante battaglie, questa rarissima Dino «Sport» ha calcato le piste di tutto il mondo nelle mani di piloti ufficiali (Scarfiotti, Bandini e Parkes) e di ottimi privati. Vi raccontiamo la sua gloriosa carriera

**testo di Elvio Deganello,
foto di Peter Vann/Automeia**





L'aggressività muscolosa dei parafranghi domina la carrozzeria, dandole un vigore quasi animalesco. La fiera assetata di vittoria si rivela nella presa d'aria frontale, che si apre tra i fari fatti per forare il buio come occhi felini. Non c'è orpello che sciupi la purezza di quelle linee che esprimono energia intensa. C'è quello che serve e basta: si vede subito che la Dino «206 S» è nata per correre. Presentata nel Febbraio 1966 con la Ferrari «P3» e derivata dalla «166 P», la «206 S»

era destinata ai clienti e al Campionato Europeo Sport che allora si disputava insieme al Campionato del Mondo Prototipi. Per essere omologata come Sport, la «206 S» doveva essere prodotta in almeno 50 esemplari. Vedremo che le cose andarono diversamente e gli esemplari completati furono 15 o 17, secondo il conteggio. Quasi tutti oggi sopravvivono nelle mani di fortunati collezionisti, quello del servizio di *Ruoteclassiche*, contraddistinto dal numero di telaio 004, appartiene a Dudley Mason-Styrron che gentilmente l'ha messa a disposizione

per le fotografie. La storia di questo esemplare è emblematica per l'intera storia del modello. Debuttò alla Targa Florio l'8 maggio 1966 con motore a due valvole per cilindro, alimentazione a iniezione Lucas e doppia accensione. Una perdita nel serbatoio del carburante, causa una «scodata», negò all'equipaggio Mike Parkes - Ludovico Scarfiotti un ottimo terzo posto assoluto, la posizione occupata prima del ritiro. Un mese dopo, riparati i danni e con meccanica sostanzialmente invariata, la rossa protagonista del nostro servizio fotografico sce-



se in pista alla 1000 Chilometri del Nürburgring, condotta dall'equipaggio Scarfiotti-Bandini. Questa volta fu il trionfo. L'agile due litri non solo vinse la classe, ma sorprese gli sportivi con la spettacolare seconda posizione assoluta dietro Hill-Bonnier che guidavano una Chaparral «5300», raffinato prototipo americano di cilindrata quasi tripla. Il terzo posto di Rodriguez-Ginther con una «206 S» alimentata a carburatori confermò la competitività delle «206 S» sul difficile tracciato tedesco. Dopo quella superba prestazione, bisogna attendere la pri-

mavera del 1967 per rivedere la «004» in azione. È alla 1000 Chilometri di Monza il 25 aprile, con un nuovo motore a tre valvole per cilindro e impianto di iniezione modificato. Cederà proprio un particolare dell'iniezione costringendo al ritiro Klass-Williams, fino a quel momento brillanti primi di classe. Perché il motore a tre valvole per cilindro? Clemente Ravetto, uno dei «gentleman-driver» selezionati per ottenere (previo il saldo di 8.875.000 lire, tasse comprese) una «206 S», racconta oggi che il motore a due valvole a iniezione partiva

con difficoltà a freddo e, se si fermava a caldo, era praticamente impossibile da riavviare. Non è tutto: in qualche punto del circuito l'acqua si centrifugava provocando il surriscaldamento e, in casi estremi, la rottura dei manicotti che così schizzavano vapore sul pilota. L'iniezione, inoltre, richiedeva la continua presenza dei tecnici della Casa, cosa incompatibile con il ruolo di Sport per i clienti. Forse conscio di ciò, Enzo Ferrari rallentò la produzione della «206 S» che perciò non raggiunse i 50 esemplari nel termine previsto per l'omologazione. Poi, con

La carrozzeria della Dino «206 S», realizzata a Modena dalla Sport Cars di Piero Drogo, riprendeva le linee essenziali della Ferrari «330 P3». Era caratterizzata da una forte personalità che derivava dall'assoluta purezza stilistica unita alla grande aggressività di tutto l'insieme. Le rotondità dei parafranghi, i fari carenati, lo spoiler posteriore e i cerchi in lega leggera con i gallettoni mettono in risalto il carattere corsaiolo della berlinetta Dino. Nelle prime pagine, sotto al titolo, una Dino «206 S» durante i collaudi svoltisi nell'inverno del 1966 a Monza.



molta correttezza, il «Drake» ritirò alcune Dino vendute ai privati affidando loro altre auto della Casa.

A Clemente Ravetto, per esempio, assegnò una Ferrari «275 GTB/C» con l'intesa di restituirla alla consegna della Dino aggiornata. Il gentleman-driver siciliano poté scegliere fra l'opzione della testata a tre valvole per cilindro e quella a quattro valvole. Scelse la prima perché permetteva un'erogazione della potenza più progressiva: l'altra garantiva un maggior numero di cavalli, ma il motore «tirava» solo da 7500 giri/minuto in su.

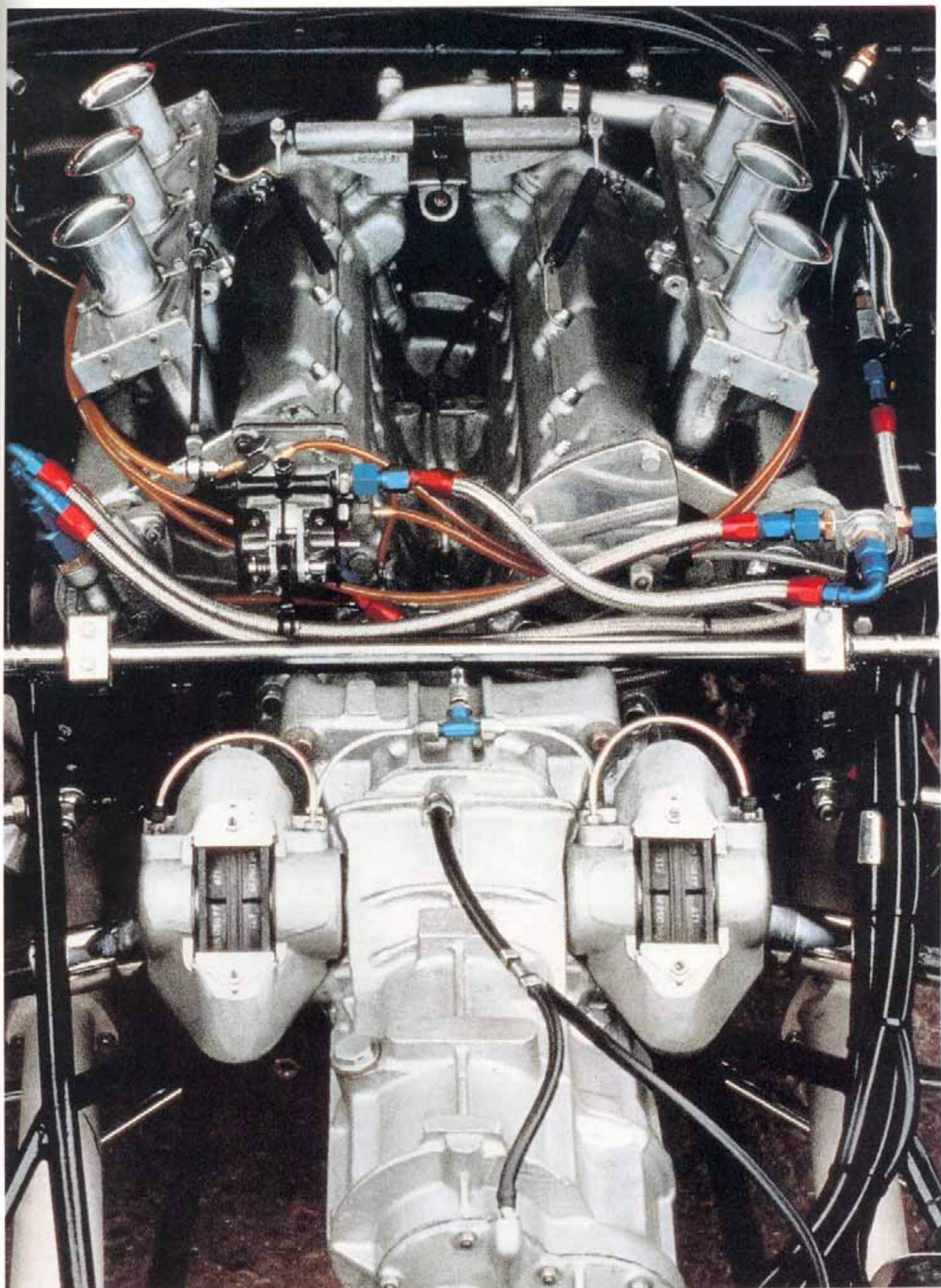
Torniamo ora alla «004» che conobbe un momento di singolare sperimentazione motoristica alla 1000 Chilometri del Nürburgring del 1967, quando fu equipaggiata con il V 6 di 2,4 litri derivato dal motore di Formula 1 impiegato l'anno prima da Ludovico Scarfiotti nel G. P di Germania. Per la 1000 Chilometri tedesca furono applicati alla biposto gli stemmi Ferrari, onore raramente concesso alle Dino che, giova ricordarlo, appartenevano a un marca diversa dalla Ferrari, ma che come questa faceva capo alla società Sefac. Doveva-

no guidare l'inedito prototipo l'astro nascente Gunther Klass e l'esperto Ludovico Scarfiotti, ma il motore di 2,4 litri, non rispettando le attese, finì fuori combattimento in prova con un pistone bucato. Un mese dopo, con un nuovo motore di due litri, la «004» guidata da Gunther Klass realizzò il quarto tempo assoluto alla Trento-Bondone, alle spalle di Gerhard Mitter su Porsche «910», di Ludovico Scarfiotti su un'altra Dino e di Johannes Ortner su Abarth «2000». Ma, prima della stesura della classifica definitiva, la «004»



Sotto, nelle foto d'epoca, il cruscotto della berlinetta Dino e, accanto, un'altra «206 S» sulla quale i tecnici della Ferrari sperimentavano altre soluzioni aerodinamiche. Nella pagina a fianco, una bella immagine dei sei cilindri a V di 60° che equipaggia la Dino «206 S». Questo motore erogava in origine una potenza massima di 218 CV a 9000 giri/min. Nel corso della sua carriera sportiva, la «206 S» telaio 004 subì diversi trapianti di motore: nata con un due valvole per cilindro, passò poi al tre valvole e, infine, al V6 2400 derivato da quello di F. 1 usato da Scarfiotti l'anno precedente.

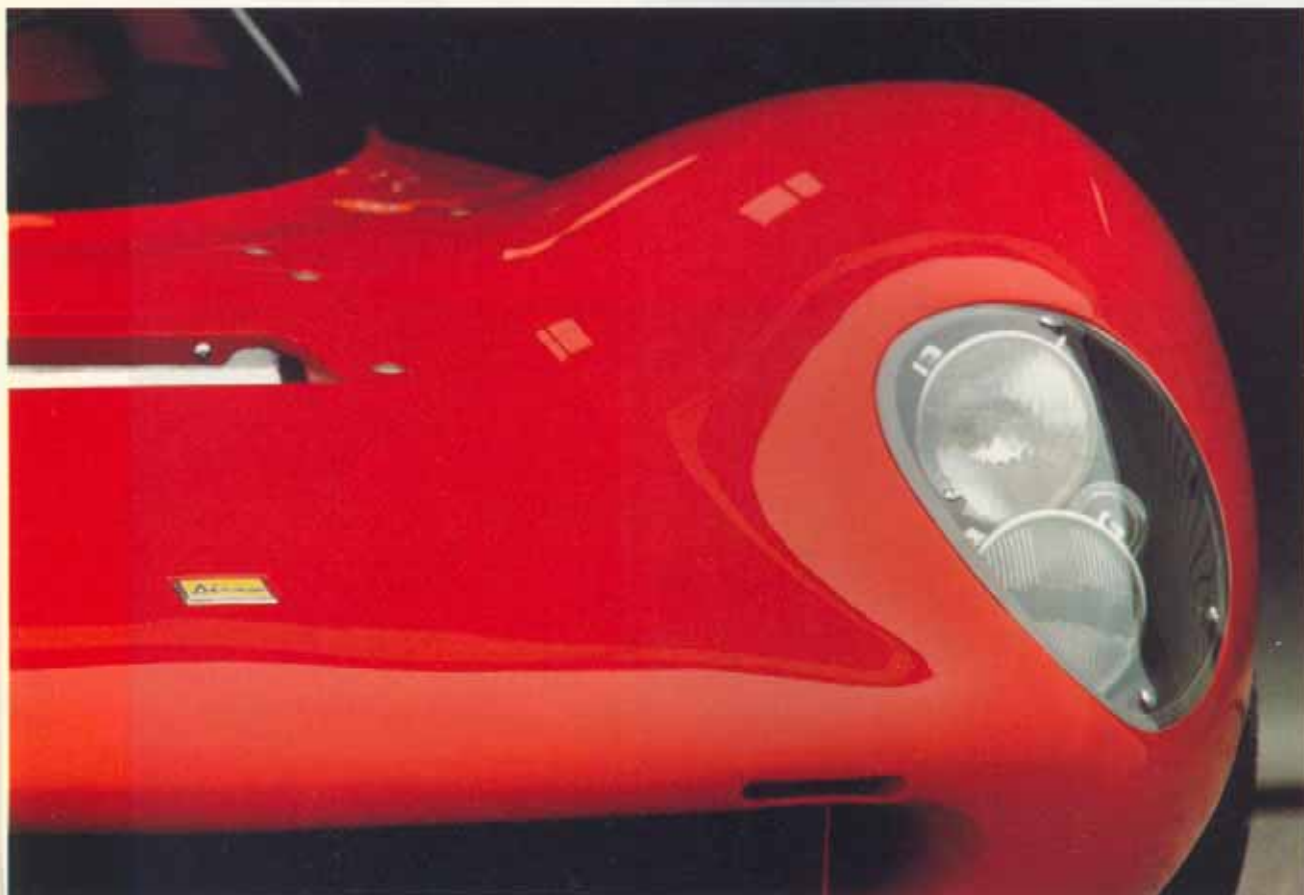




ra, Tony Dean. Concluse la gara, ironia della sorte, con un'altra squalifica. Non passano che cinque giorni ed ecco la «004» di Dean agguantare la terza posizione nella corsa del Good Friday sul circuito di Oulton Park. L'indomani, a Rufforth, il pilota Ben More ottiene in prestito la Dino di Dean e lo ricompensa con una bella vittoria. Per quattro mesi la «004» è la mattatrice negli eventi sportivi minori inglesi, poi a novembre torna nel «giro» internazionale, corre in Sud Africa la 9 Ore di Kyalami e la 3 Ore della Città del Capo. Si

classifica rispettivamente seconda e quinta, tutte due le volte con Dean-von Royen. Durante l'inverno Alain de Cadenet, altro noto gentleman-driver, con velleità di costruttore, acquista la «004». Il 30 marzo 1969 l'affida per il debutto all'amico Tony Beeson che corre a Silverstone. Sarà sedicesimo. È iniziata la parabola discendente della Dino che non ha subito sviluppi e deve affrontare le Porsche «910», le Lola e le Chevron che, oltre ad essere concepite come Prototipi e non come Sport, sono di progettazione più recente. Alain de Cade-

net, ora da solo, ora in coppia con Beeson o con Walton, concluderà altre otto gare totalizzando tre piazzamenti (mai prima del decimo posto), tre ritiri e un sesto posto alla 6 Ore di Vila Real in Portogallo. Dopo la gara portoghese, de Cadenet, che ha un'esperienza tecnica notevole, decide di ricarrozare in plastica la rossa biposto e così la presenta in Svezia alla Karlskoga Kannonloppet a Mantrop Park, ultimi appuntamenti internazionali delle «004». La nuova carrozzeria, che ha i semigusci anteriore e posteriore completamente apribili, si rivelerà provvi-



Nel corso della sua attività agonistica, la Dino -206 S- numero di telaio 004 è stata condotta in gara da diversi piloti: quello che ha colto i maggiori successi al volante della berlinetta italiana è stato il gentlemen driver Tony Dean che nel 1968 ha corso in Gran Bretagna collezionando cinque vittorie assolute e alcuni piazzamenti di rilievo. Oggi la «004» appartiene a Dudley Mason-Styrron.



denziale per facilità d'accesso alla meccanica nel corso dell'intensa attività agonistica condotta dai nuovi proprietari: Bamford, Crawford e Mason, in successione, che si avvicendarono alla guida della Dino nelle gare club inglesi e nelle gare storiche. Nick Mason, batterista dei Pink Floyd e appassionato pilota di auto storiche, cederà la «206 S» all'attuale proprietario. La storia della «004» si conclude qui, al momento in cui abbiamo incontrato Dudley Mason-Styrton che gentilmente ci mette a disposizione la vettura. Ci sarebbe ancora da dire, non tanto della

«004», ma delle Dino in generale che segnarono per Enzo Ferrari un momento cruciale: si pensi all'accordo con la Fiat, alle agitazioni sindacali che nel «periodo Dino» interessarono anche Maranello, alla mancata omologazione nella categoria Sport che costrinse fra i Prototipi la biposto nata Sport. Lo spazio a disposizione non permette un'analisi esauriente, ma basti ricordare che, come sempre, Enzo Ferrari uscì a testa alta dall'esperienza che, fra l'altro, fece nascere la Dino «206» stradale, una delle più belle berline di serie costruite a Maranello. □

