

## **FERRARI 330 P4 E' TUTTA UNA QUESTIONE DI NUMERI DI TELAIO**

### Testo e foto b/n di Aldo Zana

La foto delle tre Ferrari prototipo in parata all'arrivo delle 24 Ore di Daytona 1967 (4-5 febbraio) è talmente celebre che anche Enzo Ferrari la fece inquadrare e, per parecchi anni, la tenne sulla parete del suo ufficio a Maranello. Testimonianza potente della sua rivincita sulla Ford, che aveva fatto arrivare in parata le prime tre GT40 MkII alle 24 Ore di Le Mans dell'anno prima.

Guardiamo bene a quali prototipi ci sono in quella foto e focalizziamoci sulla 330 P4 e la sua breve, un anno, stagione da protagonista nel Campionato Mondiale Costruttori 1967.

In quella foto di P4 ce n'è una sola e non è nemmeno quella che ha vinto: la numero 24 di Mike Parkes-Ludovico Scarfiotti, seconda, è la sola Ferrari P4 1967 "autentica" delle tre, numero di telaio 0856.

Lo spider numero 23, vincitore con Lorenzo Bandini-Chris Amon è una P3 1966 telaio 0846 trasformata dalla Ferrari a standard P4, la sola ad avere ricevuto una carrozzeria aperta all'origine.

La terza è la 412P (detta anche P3/4) numero 26 di Pedro Rodriguez-Jean Guichet (telaio 0844), una delle P3 1966 aggiornate dalla Ferrari per i clienti assistiti.

Anche se la 330 P4 ha vinto solamente una volta nel 1967 (1.000 Km di Monza Bandini-Amon telaio 0856) su 11 partenze in 5 corse del mondiale (14 partenze, considerando anche la 0846), ha portato a Maranello il Campionato Mondiale Costruttori superando la Ford che aveva vinto l'anno precedente.

### ***La più bella anche se ha vinto poco***

La P4, secondo un parere largamente condiviso, è la più bella auto da corsa a ruote coperte, sintesi di potenza e design, ultima espressione di un'epoca in cui le forme nascevano dal gusto del designer (Piero Drogo, per la P4), dallo scarso o nullo utilizzo di computer nella progettazione, dalla libertà dai vincoli ancora ignoti della deportanza.

La forma della P4 si adattava alle esigenze di telaio, motore, trasmissione, ruote e pneumatici.

Mauro Forghieri e il team di progetto avevano fatto tesoro del fallimento della P3 del 1966, auto bellissima, ma fragile. Il cambio ZF, all'origine di tanti ritiri, era stato sostituito con uno più robusto, fatto in casa; i freni posteriori da entrobordo (dove surriscaldavano) erano tornati nelle ruote; le ruote Campagnolo montavano pneumatici Firestone con impronta allargata: 11.5" in confronto a 9.5" sulla P3.

Nel 1967, decollava il grande e veloce progresso negli pneumatici, spinto dalla concorrenza tra Goodyear, Firestone e Dunlop. I "gommisti" diventavano gli sponsor principali, al posto dei "benzinai": le corse servivano per il collaudo di nuove soluzioni e per la pubblicità.

Era proprio la Firestone a spingere sulla Ferrari per avere la nuova vettura alle prove del 12 dicembre 1966 a Daytona. Per rispettare l'impegno, la prima P4, la 0846, era una P3 modificata. Buona, comunque, per stabilire nuovi record del circuito.

Dal punto di vista del design, le ruote in magnesio con le cinque razze a forma di stella, prese dalla F1, stabilivano un punto di rottura estetica con il passato e diventavano una icona distintiva delle Ferrari per decenni. Altro esempio di come forma e funzione si sposino perfettamente quando sono pensate per un obiettivo ben preciso: andare forte e durare.

Sotto il cofano della P4 il motore era tutto nuovo. Progettato da Franco Rocchi, riprendeva le caratteristiche introdotte sui V12 che avevano vinto il GP d'Italia 1966 (Scarfiotti primo, Parkes secondo): 36 valvole, iniezione diretta Lucas tra gli alberi a cammes di ciascuna bancata, blocco irrobustito. Il motore sulle monoposto 1966 si dice erogasse 380 CV a 10.000 giri/min, per cui sembrano un po' esagerati i 450 CV a 8.000 giri/m, citati da parecchie fonti per le P4.

### ***Tutto per Le Mans***

Potenze, consumi, prestazioni erano stati pensati per le 24 Ore di Le Mans (10-11 giugno). La P4, pur raggiungendo i parametri prestazionali di progetto, era stata inferiore alla Ford MkIV in Francia: secondo le ineludibili regole della meccanica e nonostante le prestazioni superlative dei suoi piloti e del team, era stata battuta nell'unico confronto diretto della stagione. Americani e italiani si erano evitati nelle altre corse: a Daytona, la Ford schierava le vecchie MkII, avendo incontrato problemi e ritardi nella messa a punto della J-Car, poi diventata la MkIV.

A Sebring (1 aprile), seconda prova del Campionato Mondiale Costruttori, l'unico prototipo Ferrari era la vecchia 365P2 (telaio 0836) di David Piper-Dick Attwood. Vinsero Bruce McLaren-Mario Andretti con la Ford MkIV al debutto.

La Ford non partecipò alle corse europee prima di Le Mans e così maturò la vittoria Ferrari a Monza (25 aprile). Ma, a Spa (1 maggio), la P4 di Parkes-Scarfiotti non andò oltre il quinto posto, preceduta da una Lola T70 MKIII, una 412P (la P4 "clienti") della Maranello Concessionaires, una Porsche 910 e la Mirage Ford M1 di Ickx-Thompson, cioè una GT40 elaborata da John Wyer in Inghilterra.

Alla Targa Florio (14 maggio), Nino Vaccarella sulla 0846 si dovette ritirare urtando un cordolo a Collesano al secondo giro, dopo aver dimostrato di essere imprevedibile. Vinse la Porsche 910-8 di Stommelen-Hawkins. Neanche parlarne di schierare le P4 al Nürburgring (28 maggio), pista "riservata" alle Porsche.

E così si arrivava alla vigilia di Le Mans con il campionato mondiale dominato dalla Porsche. Alla Ferrari si illudevano di confermare il dominio delle prove preliminari di aprile. Allora, *Autosprint* aveva titolato: "sPauracchio 4 – Super-record di Bandini a Le Mans col prototipo Ferrari". Illusione che restò tale in giugno, durante la corsa.

Persa le 24 Ore di Le Mans, era ancora possibile vincere il Mondiale. Distrutta e bruciata la 0846 (Amon-Vaccarella) a Le Mans dopo 105 giri, le P4 venivano alleggerite di circa 40 kg e trasformate in spider.

Le berlinette erano vivibili per i piloti soltanto sulle piste veloci (Daytona, Spa, Monza, Le Mans) dove l'elevata velocità faceva entrare un po' d'aria nell'abitacolo. E Brands Hatch era una pista lenta. I piloti avrebbero quindi sofferto per la scarsità di aria fresca.

A Brands Hatch, Jackie Stewart accettò di guidare la P4 telaio 0860 trovandola instabile e anche insopportabile per il calore e la mancanza di ventilazione: ecco perché lo schermo trasparente di destra appare tagliato in questa corsa.

Stewart, in coppia con Chris Amon, conquistò il secondo posto dietro la Chaparral 2F di Phil Hill-Mike Spence e davanti alla Porsche di Jo Siffert-Bruce McLaren. Missione compiuta: tanto bastava per battere la Porsche, 37 contro 32 punti, e vincere il Mondiale.

A metà anno 1967, la CSI imponeva che, dal 1968, la cilindrata massima dei prototipi era tre litri: Ford, Chaparral, Ferrari P4 erano inservibili per il Campionato Mondiale Costruttori.

### ***Corse in Nord-America e Sud-Africa***

La carriera della P4 continuava con la conversione dei telai 0858 e 0860 alla versione 350 per le corse Can-Am. Difficile dire se sia stato solamente uno stunt pubblicitario, voluto da Luigi Chinetti, o una errata valutazione del proprio potenziale di fronte agli americani, ma il bilancio finale era deludente: nel 1967-1968 otto partenze, con Chris Amon, Jonathan Williams, Pedro Rodriguez; miglior risultato il quinto posto di Amon a Laguna Seca, a quattro giri dal vincitore Bruce McLaren con la sua M6A.

Venduta al Team Gunston, sudafricano, la 0858 registrò parecchie presenze in gare minori in Sud Africa e Francia, fino al 1969. La 0860 venne poi acquistata da Pierre Bardinon che la dotò di una nuova

carrozzeria mentre quella originale venne parzialmente utilizzata per una delle ricostruzioni curate da David Piper.

## **LE CORSE DELLA FERRARI 330 P4**

### **Telaio 0846**

**(P3 modificata a standard P4 dalla Ferrari)**

4-5.2	Daytona	24 Ore	1	23	Lorenzo Bandini-Chris Amon
14.5	Madonie	Targa Florio	R	224	Nino Vaccarella-Ludovico Scarfiotti
10-11.6	Le Mans	24 Ore	R	20	Chris Amon-Nino Vaccarella

Numero 22 alle prove di aprile, guidata da Lorenzo Bandini

### **Telaio 0856**

4-5.2	Daytona	24 Ore	2	24	Mike Parkes-Ludovico Scarfiotti
25.4	Monza	1.000 Km	1	3	Chris Amon-Lorenzo Bandini
10-11.6	Le Mans	24 Ore	3	24	Willy Mairesse-"Beurlys" (Jean Blaton)

Numero 21 alle prove di aprile, guidata da Scarfiotti-Parkes

30.7	Brands Hatch BOAC 500		5	7	Ludovico Scarfiotti-Peter Sutcliffe
------	-----------------------	--	---	---	-------------------------------------

### **Telaio 0858**

25.4	Monza	1.000 Km	2	4	Mike Parkes-Ludovico Scarfiotti
1.5	Spa	1.000 km	5	9	Mike Parkes-Ludovico Scarfiotti
10-11.6	Le Mans	24 Ore	2	21	Mike Parkes-Ludovico Scarfiotti
30.6	Brands Hatch BOAC 500		6	8	Jonathan Williams-Paul Hawkins
10.10	Laguna Seca	Monterey GP	8	27	Jonathan Williams
29.10	Riverside	L.A. Times GP	R	27	Jonathan Williams
12-11	Las Vegas	Stardust GP	R	27	Jonathan Williams

### **1968**

1.9	Surfers Paradise		R	4	Chris Amon-David MacKay
11.11	Kyalami	9 Hour	3	4	Paul Hawkins-John Love
23.11	Capetown	3 Hour	1	6	Paul Hawkins
1.12	Bulawayo	Grand Prix	1	6	Paul Hawkins
1.12	Bulawayo	GP Rhodesia	2	6	Paul Hawkins

8.12	Lourenço Marques	3 Hour	2	6	Paul Hawkins
26.12	Pietermartizburg	3 Hour	1	6	Paul Hawkins
<b>1969</b>					
4.1	East London	4 Hour	1	4	Paul Hawkins
1.5	Magny Cours		1	85	Mike Hailwood
4.5	Dijon		R	85	Mike Hailwood
2.11	Kyalami	9 Hour	R	6	Alistair Walker-Robby
Widdows					
21.11	Capetown	3 Hour	R	-	Alistair Walker-Robby
Widdows					
15.12	Lourenço Marques	3 Hour	2	-	Alistair Walker-Robby
Widdows					
21.12	Bulawayo	Grand Prix	R	-	Alistair Walker-Robby
Widdows					
26.12	Pietermartizburg	3 Hour	non partita		Alistair Walker-Robby
Widdows					

#### **Telaio 0860**

10-11.6	Le Mans	24 Ore	R	19	Günther Klass-Peter
Sutcliffe					
30.7	Brand Hatch	BOAC 500	2	6	Chris Amon-Jackie
Stewart					
10.10	Laguna Seca	Monterey GP	5	23	Chris Amon
29.10	Riverside	L. A. Times GP	8	23	Chris Amon
12.11	Las Vegas	Stardust GP	R	23	Chris Amon
<u>1968</u>					
1.9	Elkhart Lake	200 Mile	13	22	Pedro Rodriguez
15.9	Bridgehampton	GP	R	22	Pedro Rodriguez

(Prima colonna di numeri: piazzamento; R=ritiro. Seconda colonna: numero di gara)



Modena Aerodromo, fine autunno 1966. Collaudo della 0846, la prima 330 P4 ricavata da una P3 dell'anno precedente. Il cofano anteriore ha ancora la piccola presa d'aria centrale caratteristica della P3.



Il pilota incaricato del primo collaudo all'Aerodromo sembra Lorenzo Bandini.



Autodromo di Monza gennaio 1967. La 330 P4 0846 a Monza per un collaudo prima di essere mandata in Florida. Sul parabrezza manca lo specchietto retrovisore applicato con due ventose adesive. Questa è la P4 che ha vinto le 24 Ore di Daytona il 4-5 febbraio, guidata da Lorenzo Bandini-Chris Amon.

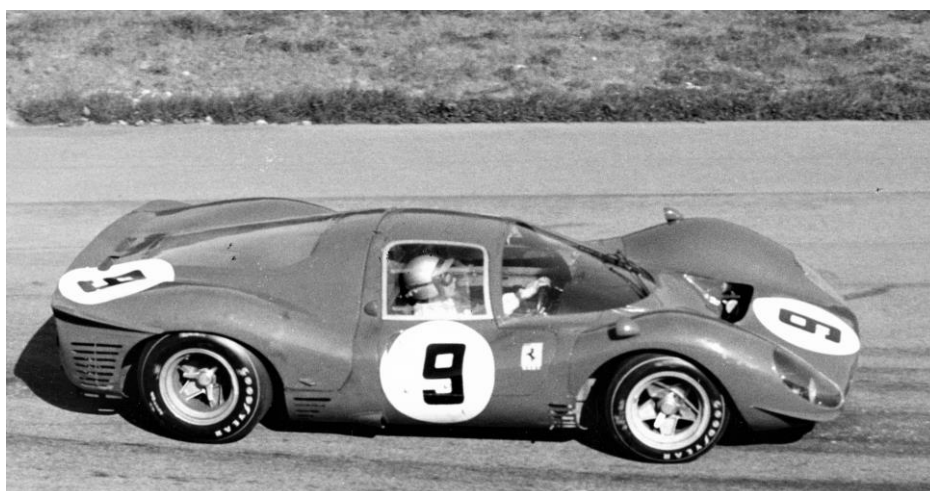


Dalla corsia box di Monza, 23 aprile 1967, durante le prove della 1000 Km esce la 330 P4 0856, seconda a Daytona e prima nella corsa di Monza, guidata da Bandini-Amon.





La P4 0856 di Bandini-Amon alla 1000 Km di Monza 1967. Evidenti le linee armoniose, eleganti, aerodinamicamente discutibili (ma allora non si conosceva nulla di più scientifico ed efficace). Visibili i due volumi per le valigie virtuali, imposte dal regolamento.



La 412P, versione della P4 basata sulla P3, ceduta ai clienti assistiti. La 0844, qui guidata a Monza 1967 da Pedro Rodriguez, era gestita dal NART. Seconda a Daytona (Rodriguez-Guichet), fu costretta al ritiro a Monza, sempre con gli stessi piloti.





L'altra 412P, telaio 0846, a Monza 1967 gestita dalla Scuderia Filipinetti e guidata da Herbert Müller-Nino Vaccarella. Si classificò quarta a 5 giri dai vincitori.

**AUTO SPRI NT**

*Super-record di BANDINI  
a LE MANS col prototipo FERRARI*

ANNO VII 10-17 aprile 1967 L. 100  
N. 13 settimana di automobilismo  
una il lunedì special abbonamento post-gruppo II

alle pagine 7-8-9

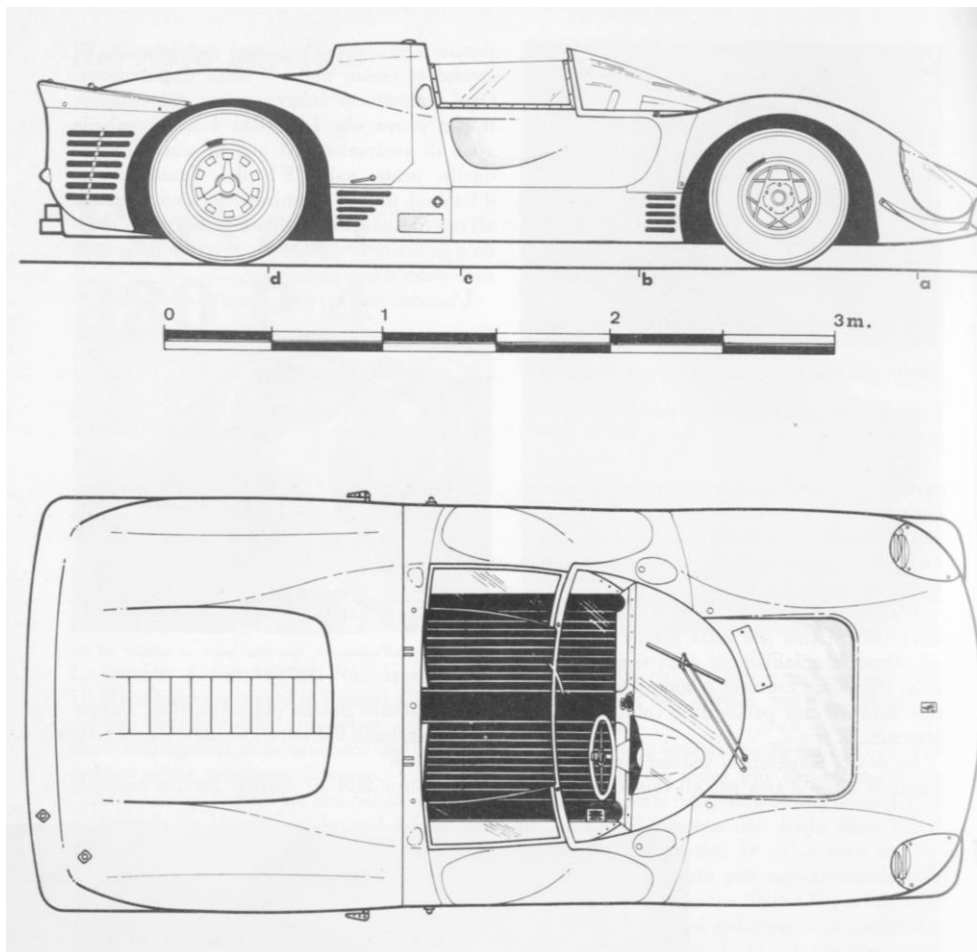
La FORD MK IV praticamente ha rinunciato alle prove

**SP AURACCHIO 4**

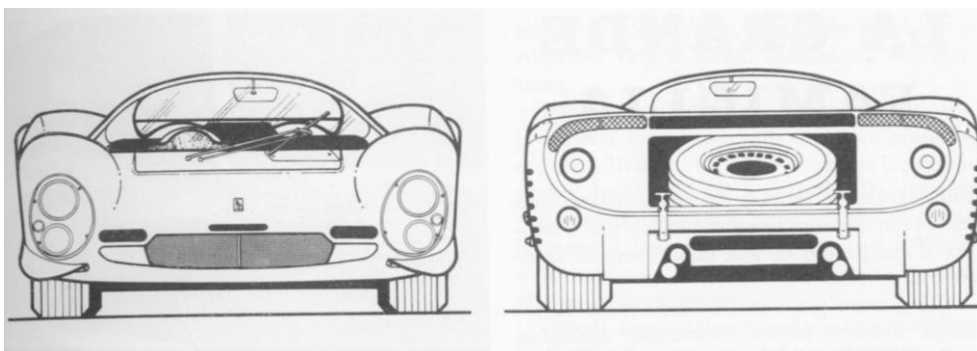
Gran Premio VIGORELLI F.3 La nuova DE SANCTIS rilancia GEKI

IL SERVIZIO ALLE PAG. 10-11

La prima pagina di Autosprint, 10-17 aprile 1967, dedicata alle prove preliminari di Le Mans nelle quali la P4 056 aveva segnato in 3'25"5 con Lorenzo Bandini il nuovo primato del circuito.



Disegno della 330 P4 0846 vista allo shakedown di Monza in gennaio 1967. Disegno di Aldo Zana e Roberto Cereda.



Viste anteriore e posteriore della 330 P4 0846: Disegno di Aldo Zana e Roberto Cereda.