

**LA FERRARI P4/5**  
Il profilo della nuova Ferrari P4/5 è identico a quello della P4 originale. A destra, la coda con scarichi verticali



# Fuori Serie

In anteprima l'esemplare unico della storica vettura di Maranello. Un gioiello da 3 milioni di dollari

## Ferrari P4, oltre la supercar l'ultima sfida di Pininfarina

VINCENZO BORGOMEO

**S**I CHIAMA *Sindrome da Enzo Ferrari*. Ha colpito un po' tutti nel mondo dell'auto. Il sintomo è quello di voler produrre in proprio una macchina. L'effetto? Disastroso: porta inevitabilmente alla rovina.

Ora, però, Pininfarina ha trovato il vaccino. Con un gruzzolo prestabilito ci si trasforma, d'incanto, in presidenti, amministratori delegati, designer e colaudatori di nuove aziende automobilistiche: la "Divisione Progetti Speciali" realizza modelli unici cuciti addosso ai clienti, secondo i loro gusti. "Cuciti addosso" non è un modo di dire: per la più clamorosa delle fuoriserie, la Ferrari P4/5 (che presentiamo in anteprima in queste pagine) la Pininfarina ha realizzato un programma del corpo del proprietario, il collezionista americano James Glickenhaus, e di suo figlio. Poi l'intorno ha costruito sedili e abitacolo della macchina.

Glickenhaus fra le sue tante auto da corsa anni Sessanta ha già una Ferrari P4 originale ma voleva qualcosa di più.

Usare tutti i giorni. Una Enzo da un milione di dollari e 660 Cv non bastava: partendo quindi da questa Ferrari di serie (si fa per dire) ha commissionato a Pininfarina una riedizione della celebre P4. Ha deciso il design iniziale, poi ha approvato il prototipo definitivo e quindi ogni dettaglio dell'assemblaggio. Proietto come farebbe Montezemolo per una nuova Ferrari o Wagoner per una General Motors.

La P4/5 infatti è una fuoriserie che ha poco della Enzo: sono stati sviluppati ex novo più di 200 pezzi. Dai fari allo bi-xeno con un innovativo sistema di led gialli e bianchi ai cerchi in lega di alluminio da 20 pollici - fresati dal pieno, fino alle cerniere a vista in alluminio e acciaio speciale. Anche la pelle dei sedili è stranissima: l'ha progettata la figlia di Glickenhaus, è rossa ma ingloba una trama plastica nella zona centrale.

Nel cruscotto poi c'è un Pc di origini militari per resistere a ogni incidente e rimanere sempre connesso al motore esterno mentre i vetri sono in policarbonato. Enorme il lavoro in galleria del vento, con il risultato che alla fine la P4/5 è più aerodinamica di una Enzo e anche incredi-

bilmente più veloce. Il motore non è stato toccato ma le tante modifiche (dalla carrozzeria tutta nuova al radiatore unico al centro della macchina al posto dei due laterali, passando per lo scarico da competizione che esce dall'alto con marmite ceramiche bianche, come nelle vetture da corsa degli anni '60) alla fine fanno la differenza.

Le stranezze, però, non finiscono qui: la macchina è regolarmente omologata (ha la targa newyorkese) e può circolare in qualsiasi paese del mondo ma, visto che ha la carrozzeria interamente in carbonio con porte ad apertura a farfalla e che è un pezzo unico, sarebbe impossibile da riparare. Così Glickenhaus oltre alla P4/5 si è portato a casa anche diversi pezzi di ricambio, le "matematiche" (i numeri

chiave del progetto) e tutti i disegni. In pratica il know-how completo per costruirla ex novo, ma ovviamente l'operazione è vietata: il proprietario ha vincoli insormontabili sul fatto che l'auto non può essere replicata.

Glickenhaus ha speso 3 milioni di dollari per la sua GT, "pochi" secondo lui, almeno in rapporto al valore della sua collezione di auto da corsa e quello della P4 originale. Ma non è una questione di soldi: siamo di fronte a qualcosa di più di un semplice giocattolo da ricchi. Pininfarina con la P4/5 rilancia il settore delle fuoriserie, riportandole ai fasti degli anni Cinquanta. E Glickenhaus, probabilmente senza volerlo, ha aperto un nuovo capitolo nella lunga e sorprendente storia dell'automobile. Quello dei pezzi unici.

IL MANAGER

Andrea Pininfarina, presidente e ad del gruppo torinese. Il manager da maggio al vertice dell'azienda succede al padre Sergio, ora presidente onorario



VALERIO BERRUTI

**Q**UATTRO nuovi modelli appena lanciati (Mitsubishi Colt CZC, Alfa Spider, Ford Focus CC e Volvo C70) e naturalmente l'ultima Ferrari, la 599 GTB Fiorano. Il marchio di fabbrica è quello di Pininfarina. Di nuovo protagonista. Da qualche tempo inarrestabile, alla conquista di nuovi spazi, nuovi mercati e visibilità. Non poteva, quindi, mancare il ritorno alle fuoriserie, auto uniche, fatte su misura che hanno reso famoso il costruttore torinese in tutto il mondo. «L'interesse è nato con il successo della Birdcage, il prototipo che abbiamo realizzato per celebrare i nostri primi 75 anni», dice Andrea Pininfarina, presidente e amministratore delegato del gruppo, «così, dopo il debutto di questa concept car al Salone di Ginevra, al festival di Goodwood in Inghilterra e poi al concorso d'eleganza di Pebble Beach in California sono arrivate molte richieste per realizzare qualcosa di veramente unico. Delle fuoriserie vere».

**E con quale modello avete cominciato?**  
«Con una Ferrari Scaglietti "Kappa", realizzata per Peter Kalikow (proprietario di una delle più grandi aziende immobiliari di New York, ndr) che abbiamo presentato alla rassegna di Villa d'Este».

**Ora è arrivata questa Ferrari P4/5. Chi l'ha richiesta?**

«L'ha voluta una grande collezionista (James Glickenhaus, produttore cinematografico americano ndr) che possedeva già una P4, la storica vincitrice della 24 di Daytona del '67. Ci ha chiesto un'auto che reinterpretasse in chiave moderna quel

### l'intervista

Andrea Pininfarina, la nuova "Divisione Progetti Speciali" e le sportive che verranno

## “Come il bolide anni Sessanta ma con la tecnologia di oggi”

bolide degli anni Sessanta. Voleva un'auto da guidare con cui poter anche andare in ufficio».

**E voi l'avete realizzata davvero così?**  
«Certo. La nostra Divisione Progetti Speciali si è messa subito al lavoro. Una sfida molto interessante: realizzare un progetto estetico ma anche tecnico. Una vettura in grado di circolare come tutte le altre supercar ma nello stesso tempo mantenendo caratteristiche tecniche eccezionali. Addirittura superiori alla Enzo».

**Cosa è cambiato rispetto ad**

**una fuoriserie del passato?**  
«Oggi, come ieri, chi chiede una vettura del genere la vuole naturalmente unica, speciale ma anche con prestazioni allineate all'originale. Non si tratta, quindi, di realizzare solo un modello dal punto di vista estetico ma anche di trasferirci qualità e prestazioni. E spesso di migliorarle. Calcolando che si parte sempre da vetture straordinarie la sfida non è delle più semplici».

**E cosa vi aspettate da questa nuova avventura?**  
«Non ci siamo posti obiettivi

di marketing o incrementi di business. Per ora sfruttiamo competenze e know-how già presenti all'interno dell'azienda».

**Quindi, nessun investimento?**  
«Per il momento non ce n'è stato bisogno. Non abbiamo fretta. Tra agosto e ottobre mostriamo la fuoriserie in importanti rassegne internazionali. Dopo valuteremo se arriveranno altre commissioni».

**Il momento resta, comunque, favorevole. Cinque modelli nuovi e grande visibilità.**  
«La produzione di serie sta partendo bene e finalmente stiamo raccogliendo anche i risultati. È tutto pronto anche per la Focus CC che sarà presentata a settembre».

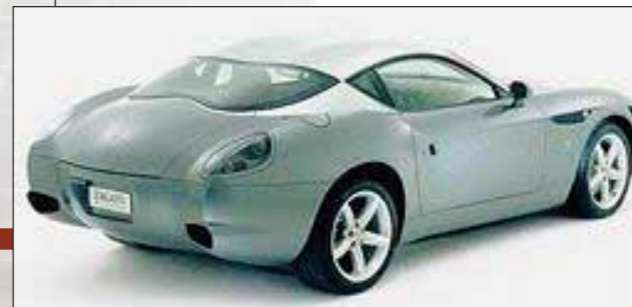
**Qualche ritardo però c'è stato?**  
«È vero, ma era dovuto soltanto alla nostra ossessione per la qualità. Ora tutto è stato risolto».

**Pensa già ai prossimi progetti?**  
«Non ancora, prima vogliamo goderci questi modelli. E speriamo anche i loro successi».



### Zagato Ferrari 575 GTZ

La Zagato GTZ è stata realizzata per Yoshiyuki Hayashi: un collezionista giapponese. Una è per il suo museo, l'altra per essere usata



### Bertone Ferrari 250 GT

Anche Nuccio Bertone ha ceduto al fascino delle fuoriserie: questa Ferrari 250 GT con muso da F1 era la sua auto personale

### Giugiaro Aston Martin Twenty-Twenty

La Aston Martin Twenty Twenty, disegnata da Fabrizio Giugiaro per se stesso: è la sua auto personale



### Studio Torino RK coupé

Lo Studio Torino continua a sfornare piccoli capolavori: ecco la RK Coupé da 440 cavalli e design ispirato alle GT anni Sessanta

di serie

Motore 2700 e meno cavalli ("solo" 245) per la nuova GT da 50 mila euro

## Porsche, effetto Cayman la piccola colpisce ancora

DANIELE P. M. PELLEGRINI

**FRANCOFORTE** — Gli ingegneri, soprattutto quelli tedeschi, sono famosi per andarsi a cercare i problemi, forse per il gusto di risolverli, e da questo punto di vista alla Porsche sono dei maestri. Da oltre quarant'anni sviluppano con passione e scrupolo certosino una automobile, come la 911, che da molti punti di vista è "contro natura" rispetto all'evoluzione delle sportive moderne. Ma loro non demordono e coccolano la propria bandiera con la convinzione che a lei si devono le fortune, passate, presenti e future del marchio. La pensano così anche gli uomini del marketing che però, se sostengono con veemenza la necessità di proseguire nella tradizione, pretendono anche di allargare la gamma con qualcosa di diverso. E non è sempre facile: c'è indubbiamente il successo sorprendente della Suv Cayenne, ma anche i passati insuccessi delle coupé a motore anteriore.

Nel mezzo, anche nel senso della collocazione del motore, ecco la famiglia Boxster-Cayman, che è nata come sportiva di ingresso, da collocare al di sotto della mitica 911, sfruttando un progetto meno complesso e costoso, ma ha beneficiato di una evoluzione molto rapida per le abitudini della Porsche. Questa nuova generazione di piccole Porsche è nata con la spi-

der Boxster, sulla quale è stata sviluppata prima la coupé Cayman S e oggi la Cayman "normale", con la quale si chiude il cerchio della gamma di versioni "low level" rispetto alla 911 Carrera: modelli ovviamente competitivi per quanto riguarda i prezzi ma (e qui nascono i problemi) anche dal punto di vista delle prestazioni su strada.

Il progetto delle piccole Porsche non ha alle spalle 43 anni di evoluzione, ma ha un'architettura di base, con motore centrale, che è un vantaggio sostanziale per la dinamica del veicolo e compensa ampiamente il fatto di utilizzare sospensioni e altre soluzioni tecniche meno sofisticate. Tutto ciò si somma con la maggiore compattezza al minor peso e, alla fine, il risultato è un'auto che si muove dal punto di vista della soddisfazione su strada è perico-

losamente vicino a quello delle classiche Porsche.

La nuova Cayman, quella senza S, ha un motore 2700 da 245 Cv che, pur essendo la versione meno potente del classico 6 cilindri boxer, è sufficiente a sfiorare i 260 km/h e a raggiungere i 100 all'ora in 6,1 secondi. Niente male per la più economica (si parte da 50.000 euro) delle sportive Porsche, ma il meglio viene guidando. Non fa differenza se a manetta in autostrada o districandosi fra le curve di montagna: la piccolina ha una agilità e una piacevolezza che solo poche purosangue di razza e rarissime outsider possiedono.

Questo gli uomini di Stoccarda e gli ingegneri del centro tecnico di Weissach lo sanno benissimo, tanto da pianificare una strategica difesa a oltranza della 911 a motore posteriore, che deve a tutti i costi mantenere la leadership della sportività targata Porsche. Di conseguenza, mentre la sorella maggiore continuerà caparbiamente ad essere affinata, la crescita della Cayman sarà in un certo senso bloccata dal fatto di non dover raggiungere, o addirittura superare, in sofisticazione e in prestazioni il modello maggiore. Ambizioni a parte, si deve riconoscere che questa Porsche, anche in versione con un cambio a 5 marce (il 6 marce è optional) ha tutto quello che contraddistingue le sue origini e fa capire come per la classica 911, e per i tecnici che la coccolano, la vita sarà sempre più dura.

### LA SCHEDA

**CARROZZERIA**  
coupé, 2 posti, lunga 4,34 m, larga 1,80 altezza 1,30

**MOTORE**  
6 cil. boxer 2700, 245 Cv

**PRESTAZIONI**  
258 km/h; 0-100 in 6,1 sec

**PREZZO**  
Da 50.000 a 52.700 euro



Porsche Cayman