

IN COPERTINA | Ferrari 250 ricostruita

Nel mondo dell'automobilismo storico ci sono collezionisti e collezionisti, non è una novità. C'è chi cavalca l'onda della moda, chi quella della speculazione, chi cerca nell'auto storica un ponte per i ricordi. E poi ci sono i visionari, che vedono le cose prima degli altri, che si appassionano a qualcosa di strampalato, magari tra la derisione degli amici, per poi ritrovarsi tra le mani autentici tesori. Abbiamo tanti esempi del genere in Italia, Mario Righini e il compianto Luciano Nicolis tra i più noti; in Europa, uno di loro è senza dubbio l'olandese Paul Schouwenburg.

Virus modenese

Cresciuto con un'insolita passione per i "ferrivecchi", sin da giovane Paul acquista vecchie glorie italiane, soprattutto auto da corsa degli anni '50 e '60, in quella fase -pare incredibile sia esistita davvero- in cui nessuno le voleva perché non più buone come auto da corsa e inutilizzabili come auto civili. Anni in cui per pochi "spiccioli" compravi una Ferrari 250 GTO o una Maserati Birdcage, magari dopo ch'erano rimaste invendute per mesi.

Negli anni il professore e chirurgo olandese ha collezionato le più prestigiose auto italiane di tutti i tempi: soprattutto Ferrari, ma anche Alfa Romeo, Siata, numerose Fiat 8V e derivate, diventando un'autentica autorità in materia, al punto da scrivere un libro, "Ferrari Fever", sulla storia sua e delle sue auto, che vanta una prefazione firmata da Nick Mason. Siamo stati a trovare Paul nella sua casa di Haarlem, a metà strada tra Amsterdam e il circuito di Zandvoort; cordiale e disponibile, ci ha regalato qua e là anche qualche frase in buon italiano. Il garage a casa di Paul

non tradisce le aspettative; poche auto, ma indici di palato fine: una moderna Ferrari 599 GTO, una rarissima Giulia TI Super, una Ferrari 250 GT Boano prototipo di preserie, con cui Paul ha corso la Mille Miglia 2017 e, dulcis in fundo, una favolosa 250 Testa Rossa del 1958, in una insolita livrea grigio chiarissimo, la cui storia è descritta molto dettagliatamente nel libro di cui sopra.

Ora o mai più

"Negli anni '60, e fino ai primi '70, molte auto da corsa vecchie di 10-15 anni si compravano a poco. In Inghilterra si potevano comprare una Ferrari 212 Inter o una 225 Berlinetta per meno di mille sterline -spiega Paul-. Erano auto di cui pochissimi intuivano il valore storico e il potenziale commerciale, e molti collezionisti inglesi e americani venivano in Italia a farne razzia. Fu con l'arrivo degli anni '80 e della loro economia prospera che si iniziarono a cercare nuove forme di investimento, e ad un tratto qualcuno pensò alle vecchie auto da corsa". Un po' come accade oggi con Russia, India e Cina, aggiungiamo noi. "Mi sono innamorato della 250 TR nel 1973, a casa di Pierre Bardinon. Faceva parte della collezione che custodiva in Francia, in un bunker ben protetto dove aveva accumulato almeno una quarantina di vecchie Ferrari da corsa, tutte rosse. La Testa Rossa, coi suoi scarichi chiari che sbucavano dai parafranghi anteriori e il muso con le due rientran-









ADERENTE

Nella pagina precedente, il posto guida nel quale si sta comodi ma non certo "larghi"; la vettura nel paddock a Zandvoort nella sua prima vita dopo il lavoro di assemblaggio: durerà appena 3 giri. In questa pagina, dall'alto, il quadro strumenti, raccolto ma completo; la leva del cambio col tipico fermo di sicurezza per la retro; "souvenir" di un fuori pista nella ghiaia sul parafrangente anteriore sinistro.

ze per raffreddare meglio i freni, mi colpì subito. Decisi che in qualche modo dovevo averne una. Nei miei anni successivi da gentleman driver, poche volte incrociai ancora una Testa Rossa; qualche volta corsi contro la 250TR/61 di Colin Crabbe guidando la mia 250 Monza, ma non c'era storia: era troppo veloce! Quando Colin vendette la sua a 100.000 dollari, capii che quello era il momento, altrimenti il mio sogno non si sarebbe realizzato mai più. Dopo lunghe e infruttuose ricerche e trattative andate a vuoto, riuscii finalmente a trovare un telaio bisognoso di restauro accompagnato da diverse parti meccaniche originali e numerate, incluse le sospensioni, alcuni strumenti e diversi comandi interni. Era il 1980. Da lì - continua Schouwenburg - iniziai la lunga opera di restauro presso ottimi artigiani italiani, seguendo la mia regola imprescindibile: avrei montato solo componenti originali, anche i più piccoli e secondari. Riuscii a comprare un intero assale posteriore originale, barattandolo col restauro del motore di una 500 TRC, il cui proprietario era al verde, e sfruttai le tante parti originali che avevo messo insieme negli

anni in previsione dell'acquisto della vettura, tra cui un motore tipo 250 TdF, un set di carburatori Weber 38 DCN e un rarissimo cambio originale 250 TR in magnesio, acquistato in Inghilterra dove mi catapultai a bordo della mia vecchia Mini 1000 per andarlo a ritirare prima che mi sfuggisse. I tamburi dei freni me li scovò un amico nello stato americano dell'Indiana, provenivano dalla vettura vincitrice di Le Mans 1958, su cui il nuovo proprietario aveva preferito installare dei dischi; molte altre parti arrivarono per pura fortuna, come la scatola dello sterzo originale dell'epoca, comprata da un ricambista americano che non sapeva a quale auto appartenesse, o il volante recuperato dalla 250 GT Europa della famiglia reale olandese, semplicemente scambiato con quello giusto per il modello ma dal valore decisamente inferiore. Altre cose andarono male, come l'avventura con un restauratore genovese che, dopo aver preso in carico diverse parti del telaio per restaurarle, iniziò a farsi negare al telefono. Dopo un anno di tentativi infruttuosi e decine di telefonate a vuoto, fui costretto ad andare a cercarlo

| IN COPERTINA | Ferrari 250 ricostruita

a casa, accompagnato dal mio avvocato. Messo alle strette, mi riconsegnò tutto: non solo il restauro non era nemmeno iniziato, ma molte parti erano state forate e rovinate per fare rilievi dimensionali e costruire dei falsi."

Alluminio e rivetti

"Questo -continua Paul- più una miriade di altri episodi minori, ha reso il lavoro di restauro lungo, snervante e costoso. Amici e parenti dubitavano che l'avrei mai completato. Era il mio primo vero restauro di alto livello, e stavo pagando lo scotto dell'inesperienza. Comunque non mi diedi per vinto. Tra Bologna e Modena riuscii a far restaurare il motore, a trovare un radiatore e a sistemare quasi tutte le parti mancanti bisognose di cure; in America scovai il serbatoio benzina maggiorato usato sulla vettura ufficiale di Mike Hawthorn, smontato perché troppo voluminoso quando la vettura fu convertita da Luigi Chinetti alle specifiche TR/60; ancora oggi lo ammiro come un'autentica opera d'arte fatta di alluminio e rivetti. Dopo un primo tentativo mal riuscito a Torino, commissionai una nuova carrozzeria al professionista olandese Alwin Hietbrink. Viaggiai tantissimo tra Europa e Usa per studiare ogni minimo dettaglio di tutti gli esemplari che avevo la possibilità di analizzare; credo di aver misurato almeno il 50% delle Testa Rossa del '58! Infine, spedii la carrozzeria in Italia per la verniciatura, coadiuvato dagli amici esperti Beppe Lucchini e Giulio Dubbini. Scelsi il Grigio Notte Metallizzato, colore coerente col periodo, prima di montare finalmente le ruote Borrani del tipo corretto e gli scarni interni in pelle. Messa a punto finale e impianto elettrico li realizzammo nel garage di casa, sempre utilizzando solo materiale originale e coerente. L'intero lavoro, raccontato in un capitolo del mio libro, ha richiesto sedici anni di ricerche, speranze, depressioni, gioie e paure".

Nuova rinascita

Questa Ferrari dalla storia insolita torna ufficialmente alla vita nel 1996, durante un'uscita in pista del Ferrari Club Nederland. Da lì inizia una densa serie di aggiustamenti "di fino" a motore, carburazione, freni. Ma qualcosa va storto. Alla terza uscita, nel giugno 1997 a Zandvoort, alla famosa curva Tarzan Paul frena ma il pedale va giù. L'olandese si ritrova a percorrere a 160 all'ora una curva il cui limite è al di sotto dei 100; cerca di rallentare come può scalando marce, aggiustando la traiettoria, sfruttando la ghiaia a bordo pista, lavorando di sterzo, ma alla fine della curva è costretto a frenare la macchina contro le paratie di pneumatici. La Testa Rossa vola per diversi metri, puntando

il muso in aria, ribaltandosi e atterrando sottosopra. Paul si ritrova a testa in giù, cosciente, col casco in pezzi e la vita salva grazie soltanto all'antiestetico roll-bar che poco prima era stato costretto a montare per regolamento. Non riesce a muoversi, né a slegare la cintura a sei punti che lo lega al sedile. Viene soccorso dal medico del circuito e trasportato in ospedale con diverse ossa rotte, per essere operato d'urgenza. Durante la degenza, sua moglie Catherine e suo figlio Jurriaan recuperano quello che rimane della vettura, usata appena tre volte dopo 16 anni di lavori! Sepur devastata nella carrozzeria, la macchina è ancora "dritta". Ci vorrà un altro anno di lavoro per rimetterla in strada, stavolta in un grigio leggermente più scuro. In seguito l'auto, ripristinata, è spedita per di-

COMPETIZIONE

Sotto, la 250 in bella azione, sempre con Paul alla guida. A destra, la vettura nel garage di casa dopo l'incidente di Zandvoort e il telaio nudo: si apprezzano sagoma e dimensioni del bellissimo serbatoio maggiorato da competizione. Il cambio è anteriore in blocco con il motore, come sulle prime Testa Rossa del 1957; in seguito, furono sperimentate varie soluzioni, tra cui lo schema transaxle.





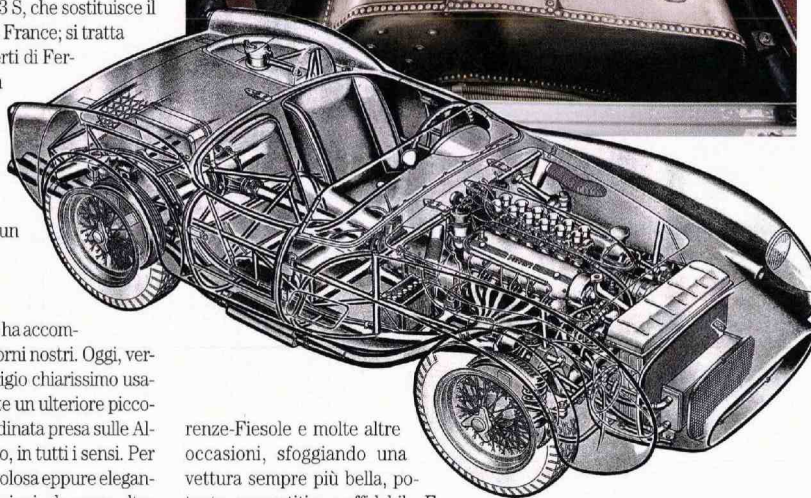
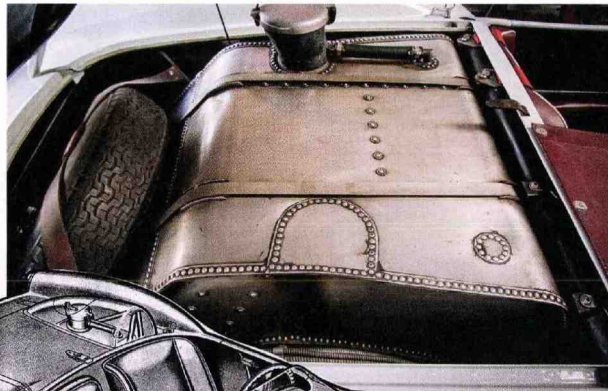
| IN COPERTINA | Ferrari 250 ricostruita

verse settimane in Italia, presso il dipartimento Ferrari Classiche, per un'ispezione accurata. Dopo aver studiato attentamente la ricostruzione della vettura sulla base delle parti recuperate, a Maranello apprezzano la qualità del lavoro eseguito e l'originalità complessiva del restauro, poi forniscono l'assistenza necessaria per procedere all'immatricolazione in Olanda come auto stradale.

L'ultimo eccitante miracolo arriva, inaspettato, con la scoperta e l'acquisizione di un blocco motore originale 250 TR, numero di serie LM 23 S, che sostituisce il precedente tipo 250 GT Tour de France; si tratta di un motore ben noto agli esperti di Ferrari Classiche, ma mai messo in vendita prima. Dopo l'acquisto, lo stesso viene inviato a Ferrari Classiche per le verifiche e il restauro, che gli varranno la certificazione finale, prima di montarlo sull'auto, realizzando così un sogno inseguito per ben 34 anni.

All'altezza del mito

Da allora un'evoluzione continua ha accompagnato la Testa Rossa fino ai giorni nostri. Oggi, verniciata in bianco (in realtà un grigio chiarissimo usato all'epoca da Scaglietti) durante un ulteriore piccolo restauro a seguito di una grandinata presa sulle Alpi, è una vettura che toglie il fiato, in tutti i sensi. Per la bellezza senza confronti, muscolosa eppure elegante e proporzionata, per le prestazioni, che sono oltre l'immaginabile per una vettura concepita oltre 60 anni fa, e anche per l'uso disinvolto che ne fa il proprietario, che manca poco vada anche a farci la spesa. La macchina si presenta infatti bellissima ma non "leccata" come certe supercar da concorso, anzi: qualche segno qua e là ci permette di saltare al volante col timore reverenziale che è dovuto a una signora così bella e aristocratica, ma senza l'ansia di chi entra in un negozio di cristalli. Tanto ci pensano motore e freni a rimetterci subito a posto: la macchina è maneggevolissima nonostante lo sterzo non esattamente morbido; i freni sono efficaci, ma non all'altezza delle prestazioni, che dimostrano molti meno anni di quanti ne abbia in realtà la vettura. Quando il motore sale di giri infatti, la TR ti schiaccia al sedile, in un vortice di sensazioni micidiali in cui accelerazione, vento in faccia e un rombo che è una poesia ti trasportano in un'altra dimensione. Se viaggiare su una moderna supercar equivale a correre per il record sui 400 metri, pestare il gas su una Testa Rossa è come fare base-jumping bendati. Superata la paura di rimettersi al volante dopo l'incidente, Paul ha portato diverse volte la sua TR in giro per l'Europa: Nurburgring, Goodwood, Reims, Zandvoort, Mugello Stradale, Bologna-Raticosa, Fi-



renze-Fiesole e molte altre occasioni, sfoggiando una vettura sempre più bella, potente, competitiva e affidabile. E, possiamo testimoniare, eccitante come poche altre al mondo.

"Nella 250 TR ho scoperto le sensazioni di guida più forti e genuine, quelle che rendono piena giustizia alla storia del marchio. La Testa Rossa è come un cavallo allevato per sviluppare la purezza della razza: bella, affidabile, potente, con l'urlo dei veri vincitori - ci spiega Paul mentre corriamo sul lungomare di Zandvoort. Assieme alla Tour de France, la Bertinetta SWB e la GTO, la serie 250 ha creato quell'aura mistica e indimenticabile che è ancora oggi alla base del mito Ferrari. E non c'è nulla di lei che non mi piaccia, è la migliore supercar che si possa desiderare, coi parametri di una vettura del 1958: motore, rombo, affidabilità, tenuta di strada e persino comfort sono ai vertici dell'epoca; lo sterzo è sensibile il giusto, il cambio è quanto di meglio si possa desiderare e i freni, seppur non al livello di eccellenza del resto della vettura, sono comunque molto efficaci per essere dei tamburi. Il feeling complessivo è incredibile. Questa macchina è una parte importante della storia della nostra famiglia, e rimarrà tale anche in futuro".

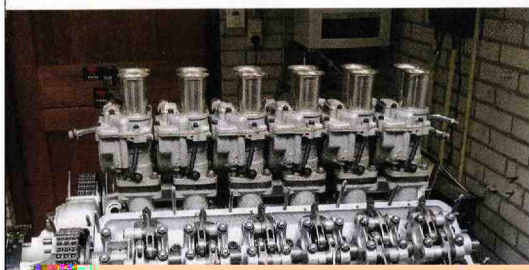
CERTIFICATO

Sopra, l'accesso al serbatoio benzina e uno spaccato del modello. Nella pagina seguente, il formoso "lato B" e il possente motore tre litri V12, fotografato durante il restauro e oggi in macchina. In bella vista il castello della distribuzione (a sinistra) e le teste rosse che danno il nome a questa Ferrari plurititolata. Il motore è certificato Ferrari Classiche.



SCHEDA TECNICA FERRARI 250 TESTA ROSSA (1958)

Motore Tipo 128 #LM 23 S anteriore longitudinale in alluminio 12 cilindri a V di 60° Alesaggio e corsa 73x56,8 mm Cilindrata unitaria 246,10 cc Cilindrata totale 2953,21 cc Rapporto di compressione 9,8:1 Potenza massima 300 CV a 7200 giri Potenza specifica 102 CV/l Distribuzione monoalbero, 2 valvole per cilindro Alimentazione 6 carburatori Weber 38 DCN Accensione mono, 2 spinterogeni Lubrificazione a carter umido **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco Cambio a 4 rapporti tutti sincronizzati + RM in magnesio tipo 526/B #LM10 Pneumatici anteriori 5.50 x 16 su ruote a raggi Borrani tipo RW 3019



CLASSIC TRADER NOVANTA ANNUNCI DI AUTO DA PRIVATI FINO A 20.000 EURO

EURO 6,00 - MENSILE - ANNO 16 - N.4 - APRILE 2018

www.automobilismodepoca.it



automobilismo D'EPOCA

MI SON FATTO LA TESTA ROSSA **Ferrari 250 TR**

STORIA DI UNA DELLE AUTO PIÙ ICONICHE



ATTUALITÀ E GARE

- ★ FIERA DI FORLÌ
- ★ IL FUTURO DELL'AUTO D'EPOCA
- ★ WINTERACE, GRANDE EVENTO

★ **FIAT COUPÉ 2300 S**
DOPPIA IDENTITÀ

★ **CHEVROLET CORVETTE C1**
LA PRIMA ARRIVATA IN EUROPA

★ **MASERATI 3500 GT VIGNALE**
CHI TROVA UN'AUTO...

★ **ANTEGUERRA RMC SEABROOK**
VITA DA SCHIACCIASASSI

★ **PORSCHE 911 SC 3.0**
911 IN PUREZZA

★ **LANCIA PAGANELLI**
ANDAVANO COME... SILURI

★ **LOTUS 41 X**
RITORNO AL TRALICCIO

★ **MANUALE D'USO**
ALFA ROMEO 156



IN COPERTINA | Ferrari 250 ricostruita

Ferrari **Mi son fatto la Testa Rossa**

**IL PROPRIETARIO, DOPO 34 ANNI DI RICERCHE E COSTRUZIONE CON PEZZI
ORIGINALI, LA USA QUASI TUTTI I GIORNI COME FOSSE UN'UTILITARIA
UNA STORIA DI PASSIONE CHE NESSUN INCIDENTE HA POTUTO FERMARE**

TESTO E FOTO DI MICHELE DI MAURO