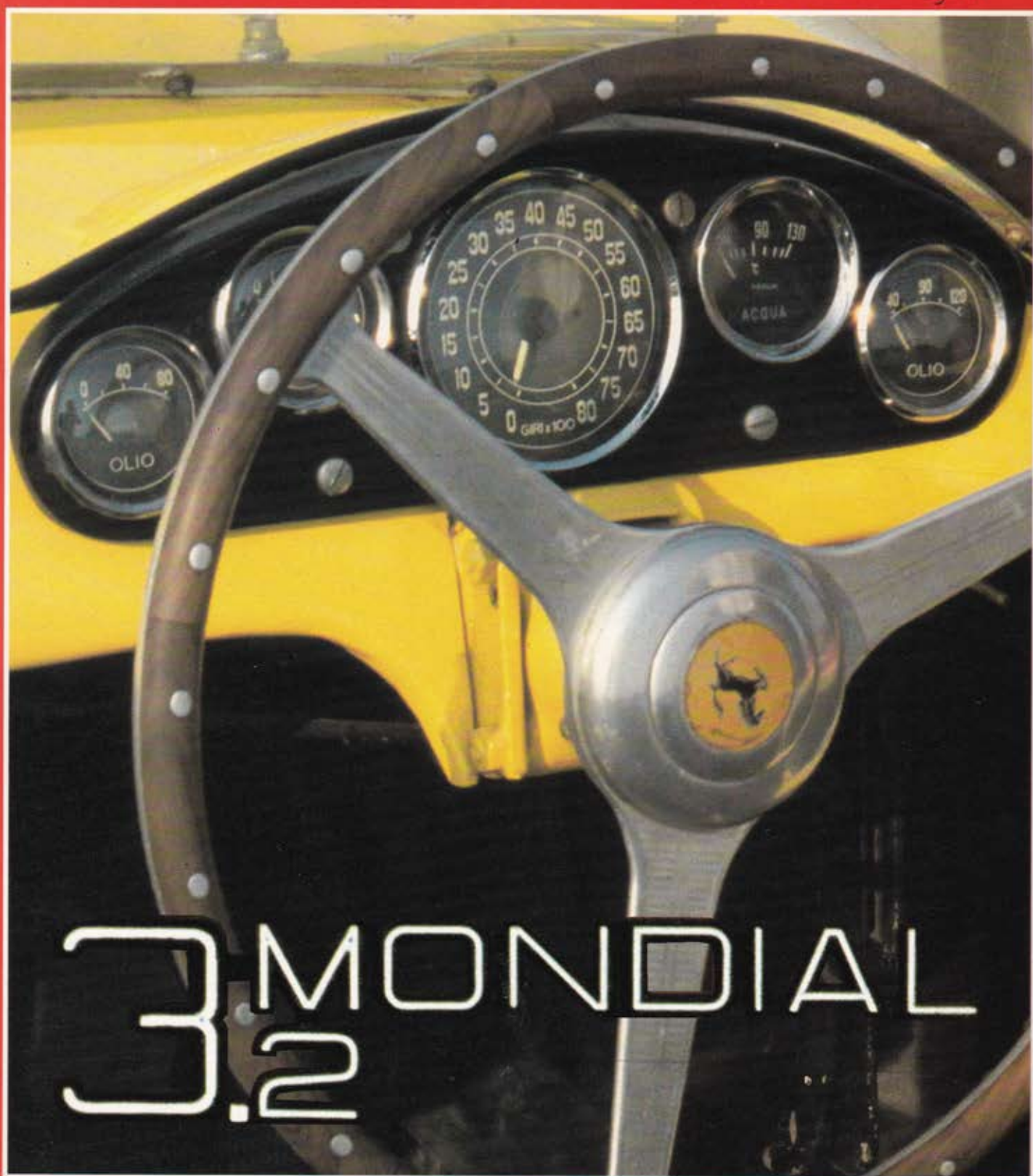


# FERRARI

*italian style*

5-95



# 3.2 MONDIAL

Periodico d'immagine,  
automobilismo e cultura

## Sommario

### MONDIAL 3.2

Un primato a quattro posti

### 500 MONDIAL

500 Mondial

### OFF-SHORE

Una freccia

di undici metri

### AVVENTURA

Ritornano le mongolfiere

### RADUNI

ACI 80 anni di sport

### MODELLISMO

Interpretare il legno

### GALLERIA



Direttore Editoriale

Felice Beltrametti

Direttore Responsabile

Sergio Massaro

Collaboratori

Alessandro Giudice, Paolo Contegiacomo, Stefano Pace, Enzo Dell'Orto, Enrico Maria Tagliaferri, Umberto Greco, Arturo Barbagallo, Alberto Scalcerle

Servizi fotografici

AB Studio

Photo News

Alfredo Tessi, Sergio Cassano, Enzo Giovannelli, Michele

Conti, Fabrizio Pasquero,

Studio Liona - Ceva

Alex Giudice

Grafica ed impaginazione

Enrico Maria Posla

Segreteria di redazione

Cinzia Natali

Ferrari Italian Style

Anno 2 - Numero 2 - Bimestrale

Pubblicazione registrata presso il

Tribunale di Milano il 16.3.85 al n° 133

Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV/70

Una copia L. 6.000 - arretrati 12.000

Abbonamento annuo:

Italia L. 30.000

Europa L. 50.000

USA U.S. \$ 50

Versamenti da effettuare su c/c postale n. 38853206 intestato a:

Esseffe Editrice Srl

Non si effettuano spedizioni in contrassegno

Pubblicità inferiore al 70%

Editore: Esseffe Editrice Srl

Via Dogana, 3 - 20123 Milano

Amministrazione, redazione e pubblicità

Via Dogana, 3 - 20123 Milano

Tel. 02/6571289 - 6572993 - 653427 -

6592086 - 6572035

Telex 323827 ABSERV I

Tutti i diritti di proprietà letteraria artistica riservati.  
Manoscritti, foto e disegni, anche se non pubblicati, non saranno restituiti.

Fotolito Color Computer -

Via Villoresi 24, Milano

Fotocomposizione Primavera -

Via Petrocchi 44, Milano

Carta: Scheufelen - Phoenix - Matt

Distribuzione Messaggerie Periodiche SpA

Via G. Carcano 32 Milano

SISAR S.p.a.

Via Marco D'Agate, 35

Milano

USA distribution

Italian Publications Inc.

11-03 46th Avenue

Long Island City N.Y. 11101

USA

Tel. (718) 937-4606

Telex 620974 (Machette)

USA Subscriptions

Encore Publications Inc.

Mr. Robert J. Greco

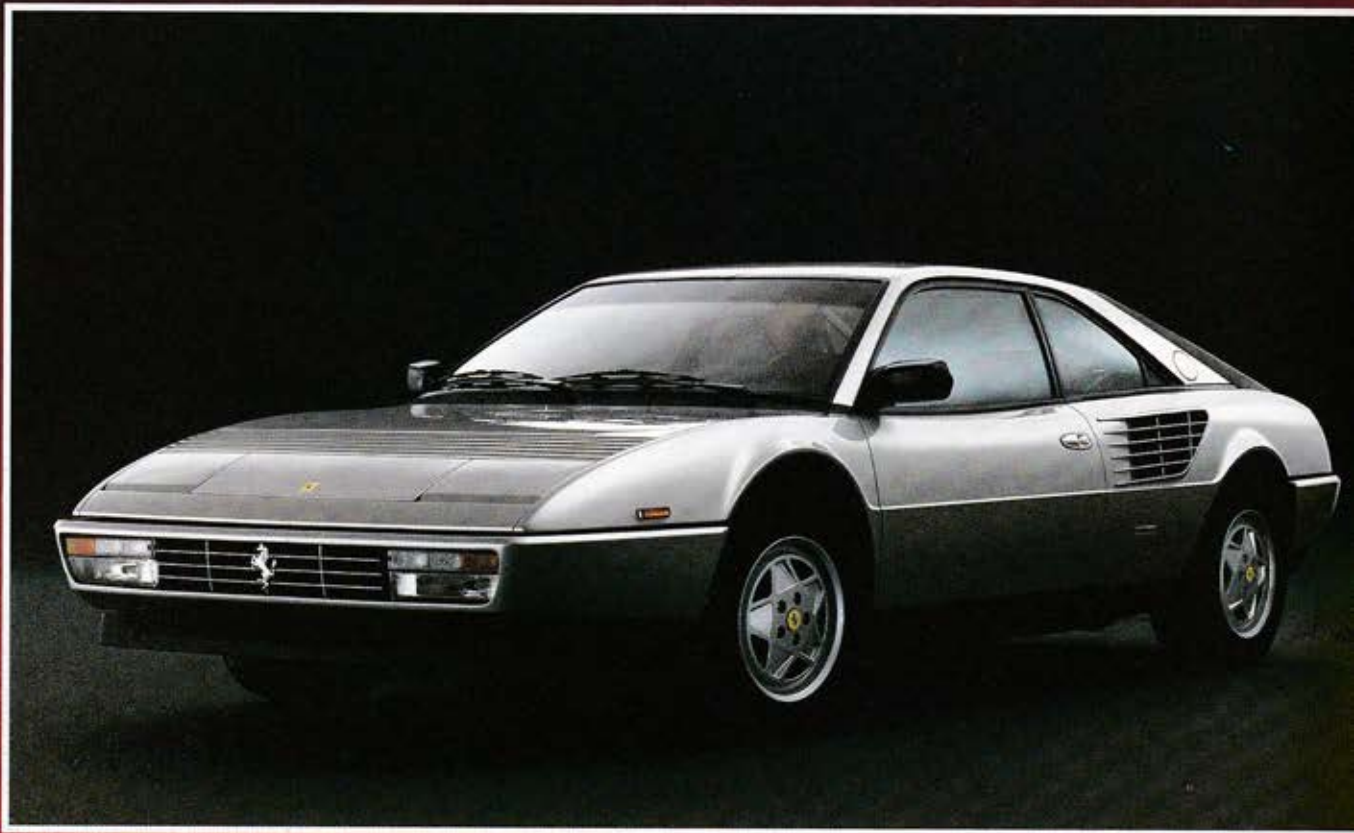
P.O. BOX 495

Tel. 718 - 317 - 5159

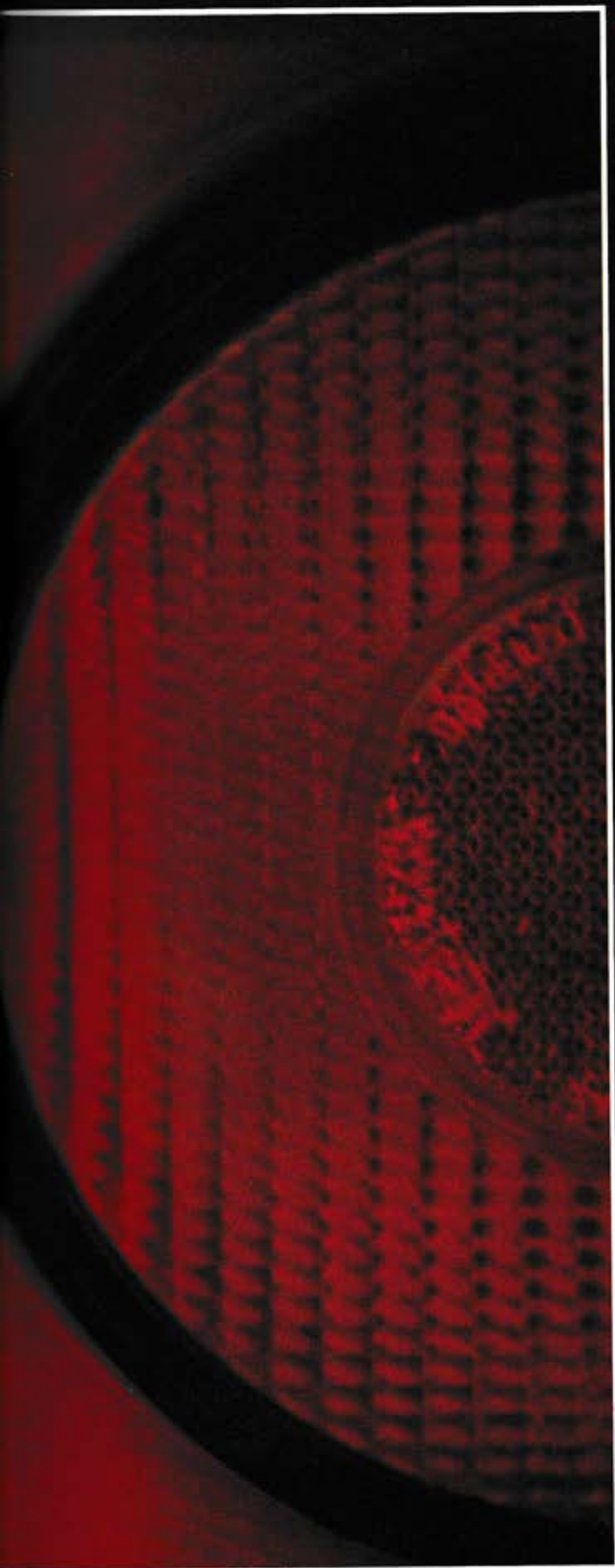
Staten Island, N.Y. 10308 - 9990



Associato all'USPI  
Unione Stampa  
Periodica Italiana



# 3.2 MONDIAL



---

UN PRIMATO  
A QUATTRO POSTI

A FOUR SEATS  
MASTERPIECE

---

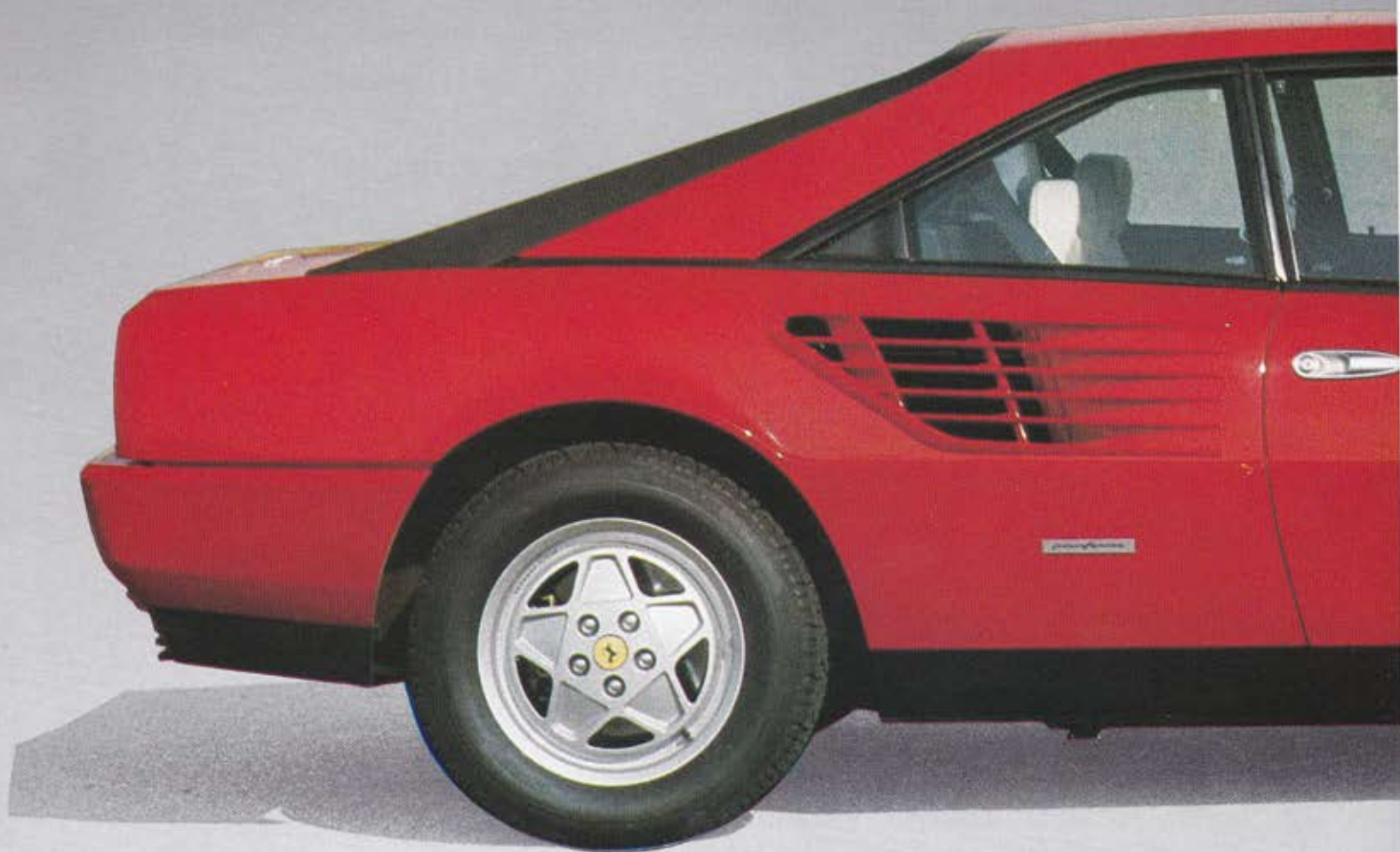
Ci si è spesso dimenticati nella progettazione di vetture ad alte prestazioni, di quella fascia di clientela che, pur amando la velocità e la guida sportiva, necessita di un mezzo che garantisca anche il trasporto di più di due persone e dei relativi bagagli. C'è sempre stata, in verità, la tendenza a considerare un'auto superveloce come poco più che un capriccio, ignorando il grande numero di

persone che ne fanno anche un mezzo di lavoro.

Vari tentativi sono stati fatti per compenetrare queste esigenze, di avere cioè un'auto veloce, spaziosa, compatta; ma spesso i risultati, pur di grande rilievo, hanno ottenuto successi solo parziali. Infatti soluzioni sufficienti in questo senso non

possono essere certo considerate, in casa Ferrari, la 365 GT 2+2 del 1967, nè tantomeno la 365 GT4 del '72 (divenuta poi 400 nel '76 e 412 nel 1985), in quanto ci troviamo di fronte a vere e proprie "berline veloci" con i loro poderosi 12 cilindri di quasi 5000 cc.

Cercando in un passato non



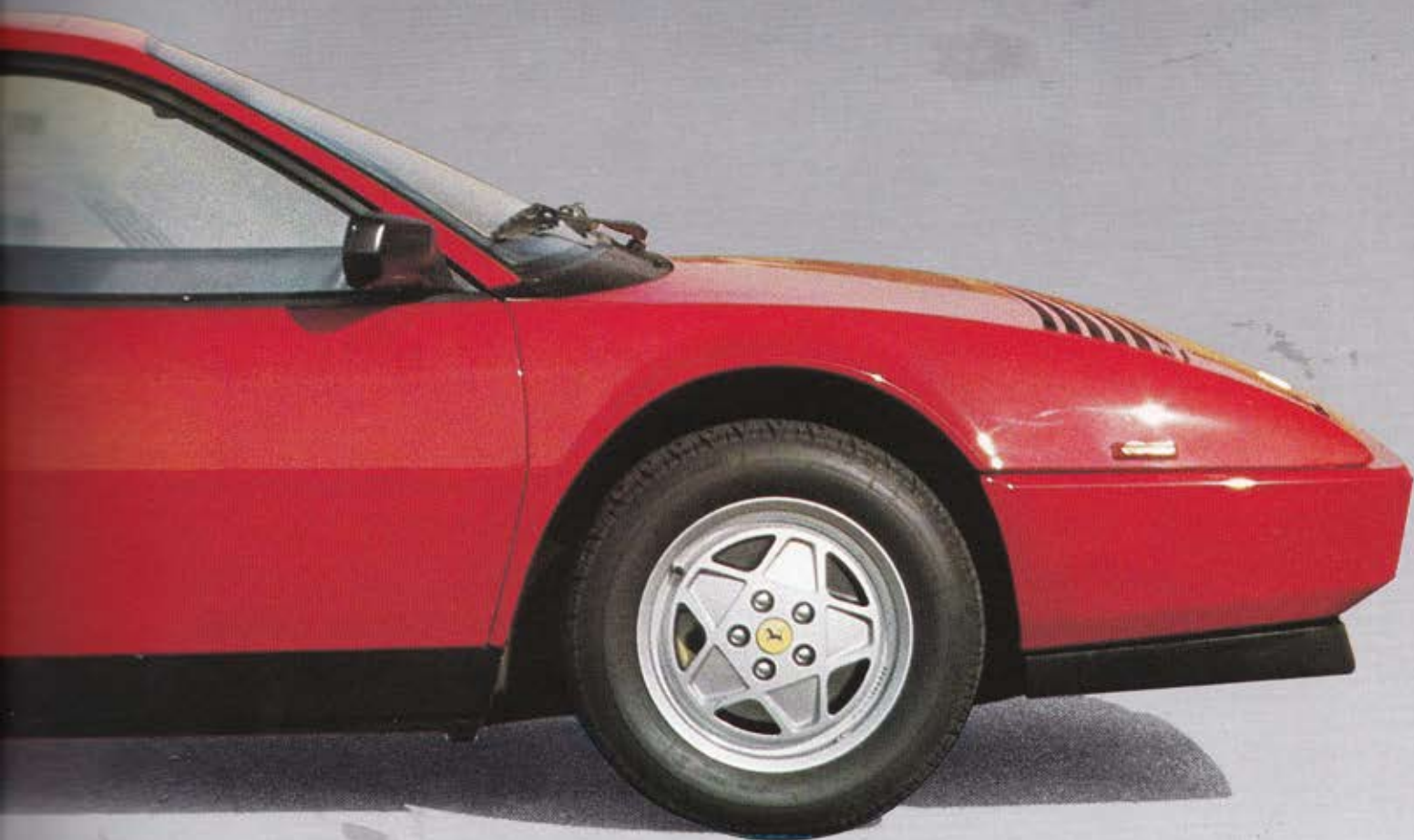
---

lontano, si incontra nel 1973, la GT4 Dino, vettura che, devota all'abile mano di Bertone, risolse abbastanza correttamente il problema di portare, in modo compatto e relativamente comodo, quattro persone adulte a quasi 250 km/h. L'"uovo di Colombo" che

consentì a Bertone questa felice realizzazione, fu l'utilizzazione del posizionamento posteriore-centrale del motore. Soluzione in verità abbastanza in voga all'epoca, essa trovò tra le prime sperimentazioni proprio un'altra Ferrari Dino, la 246, che ne rivelò subito la bontà soprattutto in tema di ingombro

e di maggior tenuta di strada, grazie ad un baricentro più basso e centrale.

Nel 1980, dopo sette anni di produzione e quasi 3700 unità vendute, la GT4 di Bertone, seguendo il naturale avvicendamento dei modelli, fu rimpiazzata da una vettura di caratteristiche simili, cui però Pininfarina, "reinvestito" del compito di disegnare Ferrari, aveva dato linee più curve ed



---

accattivanti: la Mondial.  
Con un nome così glorioso (si  
rifaceva alla 500 Mondial del  
1953), l'otto cilindri a V di 90°  
di 3000 cc della 308 GT4, e  
quattro veri posti, rispecchiava  
la più attuale realizzazione della  
comoda sportiva superveloce.  
Disabituato all'idea di una

Ferrari di tal fattura, in verità il  
grande pubblico accolse in  
modo un pò "tiepido" la nuova  
nata. In effetti non pochi  
argomenti erano, in quanto  
inediti, non pienamente  
convincenti. Soprattutto la linea

lasciava un poco perplessi.  
Abituati a trovare nelle auto  
di Pininfarina quasi la  
materializzazione del vento, la  
Mondial sembra una miscela di  
dream-car e di auto da famiglia.  
Di quest'ultima mantiene infatti  
l'abitacolo che, pur molto  
profilato e dotato di ampie



superfici vetrate, diventa, confrontato al resto della scocca, forse troppo lungo. Questa sensazione, sottolineata dalle lunghe pinne posteriori che si raccordano alla coda, tende però a ridimensionarsi fino a sparire con l'osservazione più accurata di tutto il corpo auto. Alcune ricercatezze di design hanno infatti consentito di alleggerire la linea, dandole maggior armonia: fra queste il cofano anteriore piatto, senza creste, i parafanghi sporgenti, sottolineato da una elegante griglia trasversale, le prese d'aria laterali che, oltre ad assolvere importanti funzioni di raffreddamento, snelliscono un poco la parte superiore della fiancata.

Altro particolare che colpisce l'osservatore della vettura in movimento è che... si vede il pilota! Abituati alle Ferrari come a culle nelle quali, semisdraiati, sfrecciano i fortunati proprietari, la Mondial ha i sedili anteriori molto avanzati, quasi... da formula uno. In realtà questa è più che altro un'impressione ottica data dalle ampie vetrate laterali, certo inusuali per un'auto di questo tipo.

La rivisitazione della Mondial dopo 5 anni di produzione, ha, molto opportunamente, annullato i pochi scompensi stilistici che alcuni "puristi" ravvisavano nella versione originale. A parte la modifica di alcuni particolari strutturali, quali la nuova fanaleria

anteriore e la carenatura degli scarichi in cui sono inseriti i retronebbia, grossi risultati si sono ottenuti mediante la semplice modifica dei rapporti cromatici.

In breve: l'aver dipinto il corpo vettura dello stesso colore, eliminando il nero opaco di forte contrasto, sia dai paraurti anteriore e posteriore sia delle prese d'aria laterali, ha conferito alla carrozzeria uno slancio notevole. Verniciati in nero rimangono comunque gli apparati aerodinamici, il sottoscocca ed altri particolari quali la caratteristica griglia alla base dei tergicristalli, gli specchietti e tutte le cornici dei vetri. Completano l'opera estetica i classici cerchi "a stella", rinnovati nella struttura. L'abitacolo, sempre comodo e lussuoso, è stato modificato solo nella strumentazione e dalla presenza di un più "importante" consolle centrale. L'accesso alle poltrone posteriori è molto agile, grazie alla lunghezza delle porte e, come accennavamo sopra, al posizionamento avanzato dei sedili anteriori. Ma è sotto il cofano dove è più evidente il "maquillage" tecnico della nuova Mondial. Infatti il nuovo motore da 3200 cc (la Mondial ha, tra l'altro, perso il numero 8 che ne seguiva il nome e che ora è accompagnato con un 3,2 indicante, appunto, la cilindrata) trattiene dentro di sé la bellezza di 270 cv pronti a sprigionarsi a 7000 giri capace di portare la Mondial 3,2 a 250

km/h, la potenza è leggermente penalizzata nei confronti della 328 dotata dello stesso propulsore, dal peso (1430 kg contro i 1275 della 328 GTB) e dalla diversa conformazione aerodinamica. Una minima perdita, comunque, giustificata ampiamente dal guadagno di una più completa abitabilità. Un discorso sulla nuova Mondial non potrebbe, infine, essere completo senza un accenno a quello che si può definire il "top" della gamma: la Mondial Cabriolet.

Creata per gli U.S.A. e venduta in Italia solo dopo le pressanti richieste dei clienti, la Cabriolet è l'incarnazione d'un ricorrente sogno di libertà: correre a cielo aperto nel sole e nella velocità. Prima vera cabriolet di casa Ferrari (le altre sono sempre state delle "spider" da due posti secchi), ha un fascino tutto suo. Mentre infatti a capote alzata non si discosta molto dalla versione "chiusa", quando è scoperta mantiene una eleganza davvero unica, ostentando con voluttà il pregiato cuoio Connolly che riveste gli interni e la completa strumentazione quasi aereonautica.

Una vera regina, insomma, degna di una famiglia, quella delle Mondial, di crescente successo; una opera d'arte indubbiamente d'alta appartenenza geneologica e dinastica, la dinastia Ferrari.

Alessandro Giudice







---

**D**esigners of high performance cars have rarely taken into consideration that range of customers who need, in spite of their love for speed and performances, cars which can guarantee the transportation of more than two persons with accompanied luggage. In fact the tendency has always been to consider superfast cars as just but a caprice, ignoring the great number of persons using their car also for work.

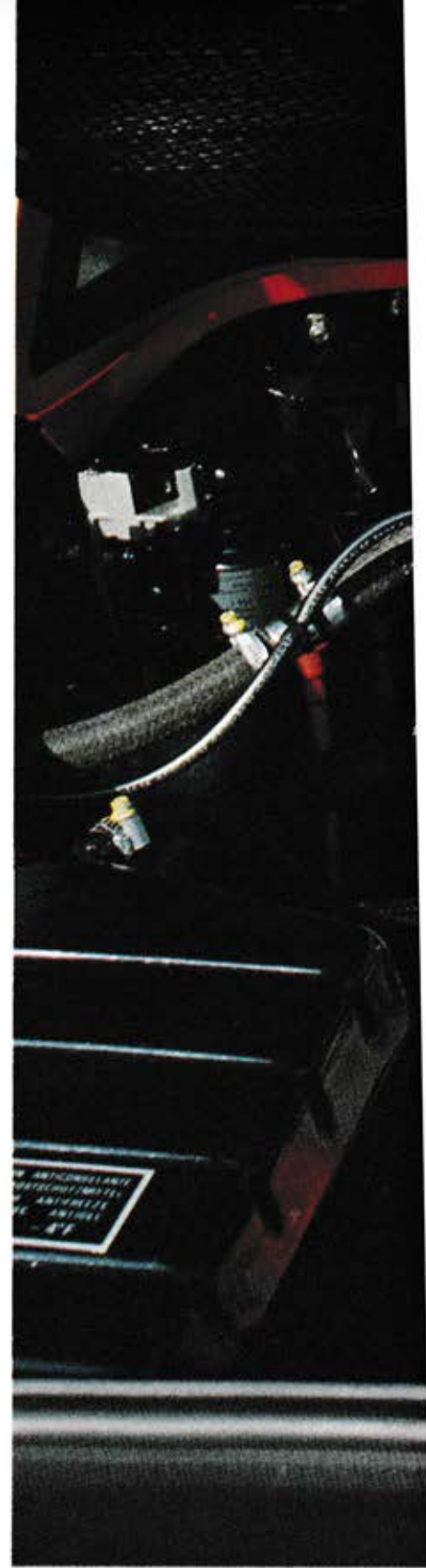
Some attempts have been made to create a fast, spacious, compact car; but quite often the results, even if of considerable value, have been only partly successful. In fact, as far as Ferrari is concerned, we surely cannot consider as a valid solution the 365 GT 2+2 of 1967, and neither the 365 GT4 of '72 (then 400 in '76 and 412 in 1985), because we are in fact always dealing with "fast sedans", with powerful 12 cylinder units of almost 5000 cc.

Looking back into a not too remote past we find, in 1973, the 308 GT4 Dino, a car which thanks to the capable hand of Bertone managed to solve rather well the problem of carrying, in a compact and relatively comfortable way, four adult persons at almost 250 kph.

The factor which enabled Bertone to reach this

wonderful result was the central-rear positioning of the engine. A solution which was in fact rather common at the time; among its first experimentations we have that of another Ferrari Dino, the 246, which immediately highlighted the validity of the solution especially for overall dimensions and greater road stability, thanks to a lower and more centrally positioned center of gravity.

In 1980, after seven years of production and almost 3700 cars sold, the GT4 of Bertone was substituted with a car having similar characteristics, but to which Pininfarina, "reinvested" with the task of designing Ferraris, had given more curved and captivating lines: the Mondial. With such a glorious name (going back to the 500 Mondial of 1953), the 3000 cc 90° V-eight cylinder unit of the 308 GT4, and four real seats, it represented the latest interpretation of the comfortable, superfast, sports car. Unaccustomed to the idea of such a Ferrari, the great audience didn't in fact greet the newborn wholeheartedly. Some of the solutions were not fully convincing. The line in particular was a bit puzzling. Accustomed to finding in Pininfarina's cars almost the materialization of the wind, the Mondial seems like a mix of dream-car and of family-car. The insides are surely of



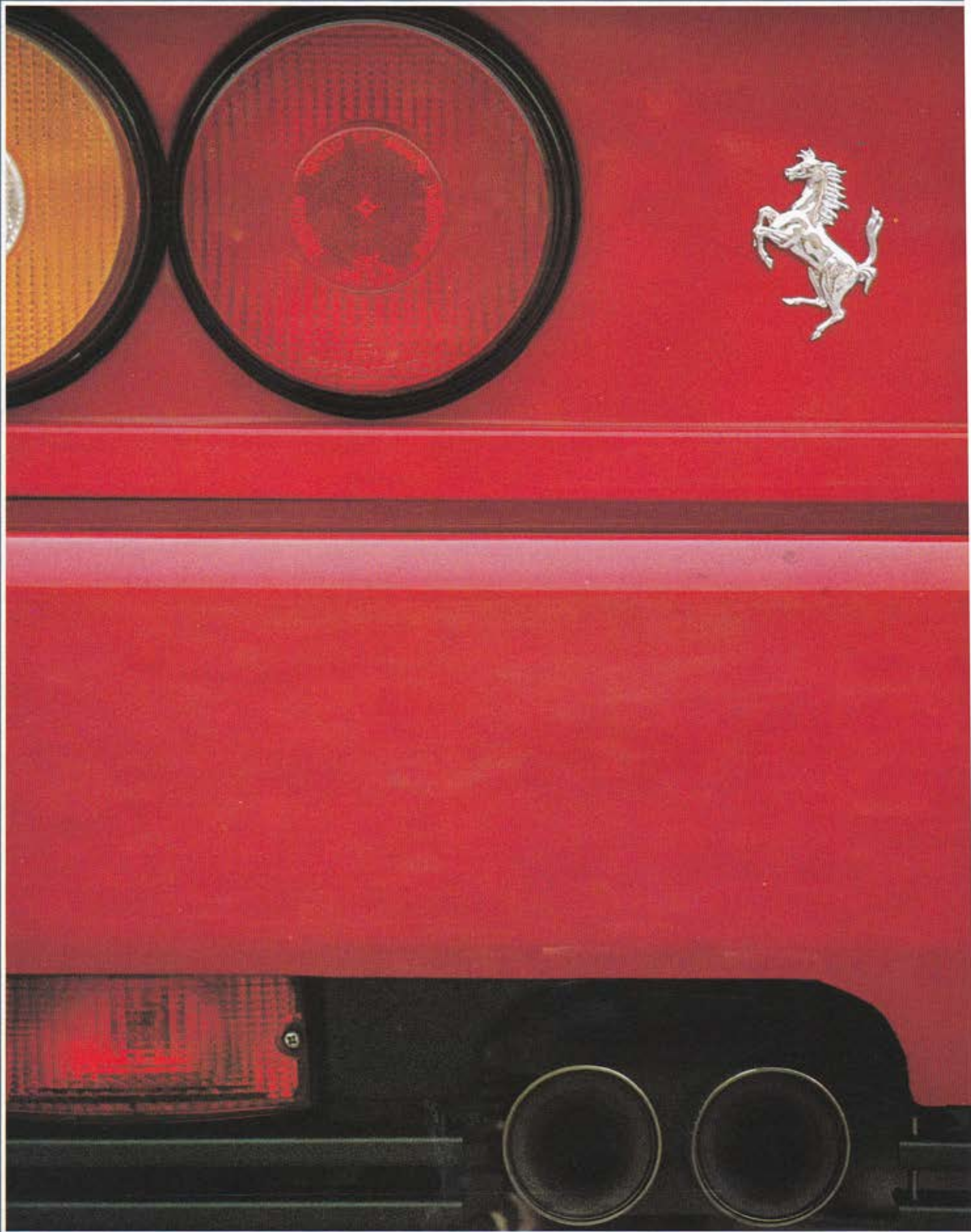
the latter being, even if extremely streamlined and with large windowed surfaces,



*probably a bit too long if compared with the rest of the body. But this sensation,*

*underlined by the long rear fins connected to the tail, is put back into perspective upon*

*a more accurate observation of the entire car body. Some preciousities in the design have*









---

*in fact lightened the lines, conferring to the car a greater harmony: among these the front flat hood, without the protruding fenders, underlined by an elegant transversal grid, and the lateral air intakes which manage to slim down the sides of the car. Another particular which strikes the observer is that the driver... can be seen! Accustomed to Ferraris as cradles in which the recumbent lucky owners speed by, the front seats of the Mondial are very much forward, reminding a formula one.*

*But this is above all an optical impression caused by the large lateral windows, certainly unusual for a car of this kind. The reviewing of the Mondial after 5 years of production has appropriately solved the few stylistic flaws which some "purists" have seen in the original version. Besides the alteration of some structural elements, like for example the new front lights, considerable results have been obtained with the simple changing of chromatic relations. More precisely: the painting of the car body all in the same color, with the removal of the opaque black from both the front and rear fenders and from the lateral air intakes, has conferred to the body a considerable slenderness. However, black remains in the aerodynamic structures, the under-body and in other*

---





*particulars like the characteristic grid at the base of the windshield wipers, the rearview mirrors and in all of the window frames. The aesthetical work is completed with the classic "star" rims, renewed in their structure. The insides, always comfortable and luxurious, have been modified only in the*

*instrumentation and by the presence of a more "important" central console. Access to the rear seats is quite easy, thanks to the length of the doors and, as we were saying before, to the forward positioning of the front seats. But it is under the hood that the technical innovations of the Mondial are more evident. In fact the new*

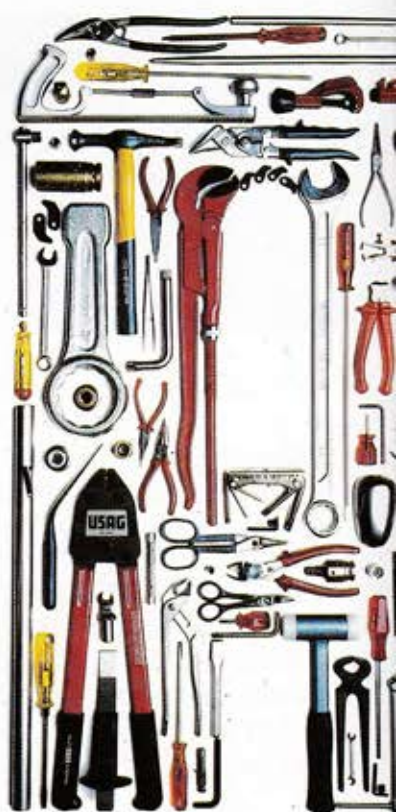
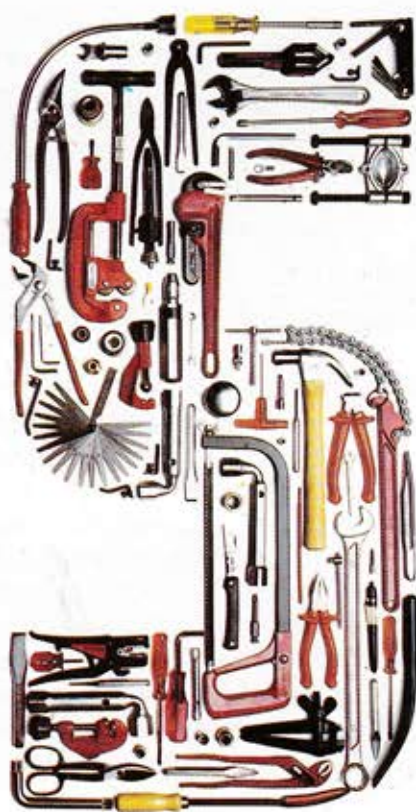
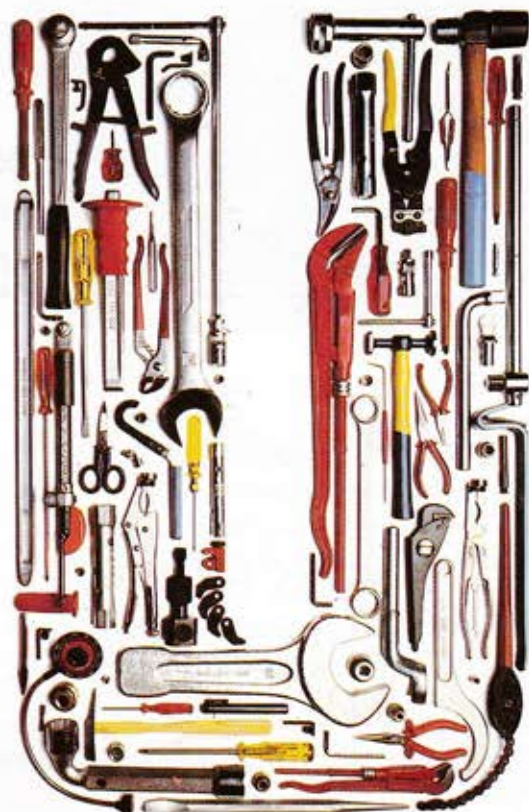
*3200 cc power unit (the Mondial has, by the way, lost the number 8 which followed the name and is now accompanied by a 3.2 indicating displacement) develops 270 HP at 7000 rpm. Compared to the 328 with the same engine the Mondial 3.2 has lost some power, this due to the different weight (1430 kg against the 1275 kg of the*



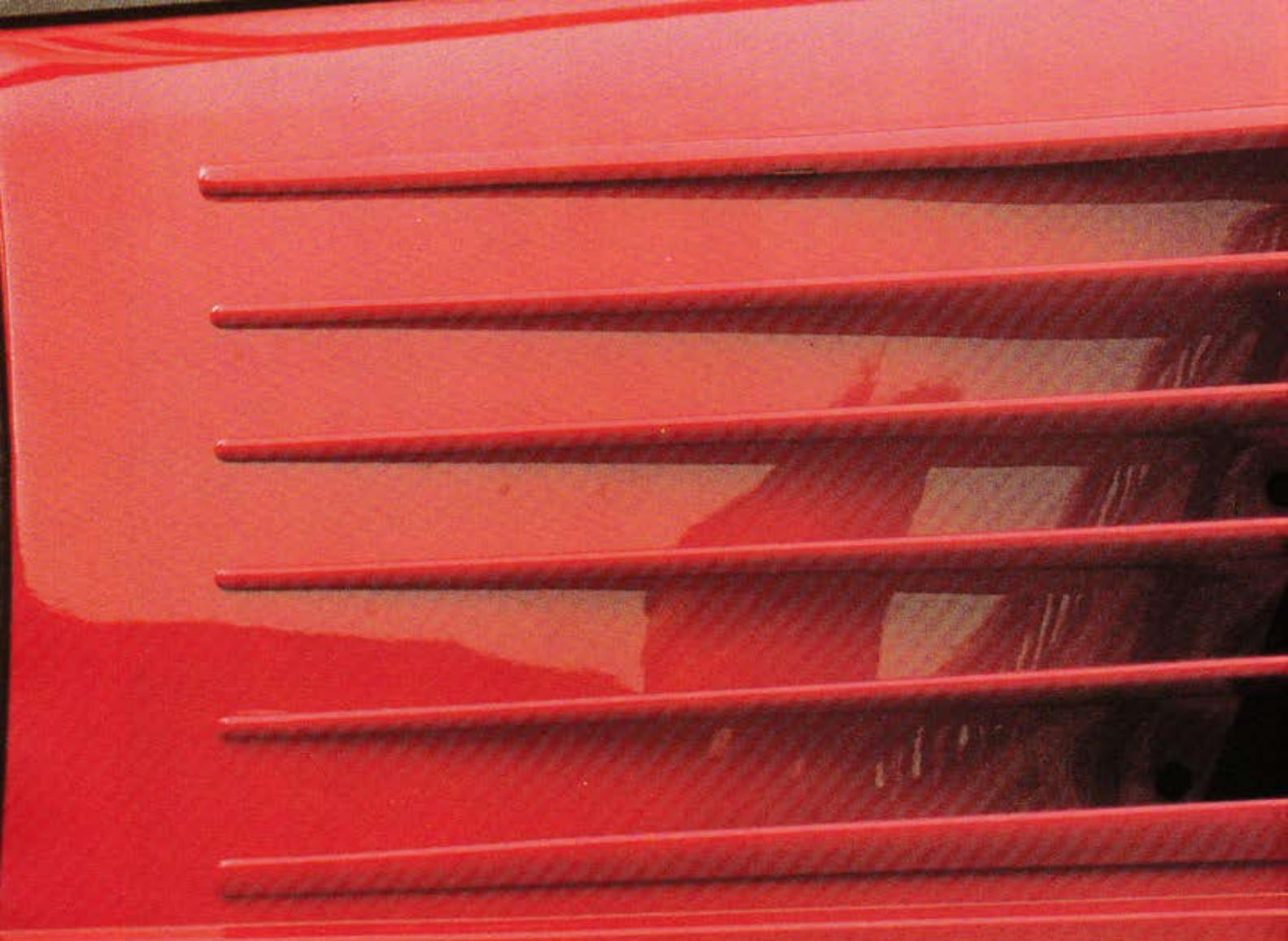
(GTB) and aerodynamic  
structure, but this doesn't  
prevent the car from reaching  
160 km/h. This minor power  
loss is totally compensated by  
an increase in total  
stability.  
Finally we cannot forget what  
can be defined as the "top" of  
the range: the Mondial  
cabriolet.  
Manufactured for the U.S.A.

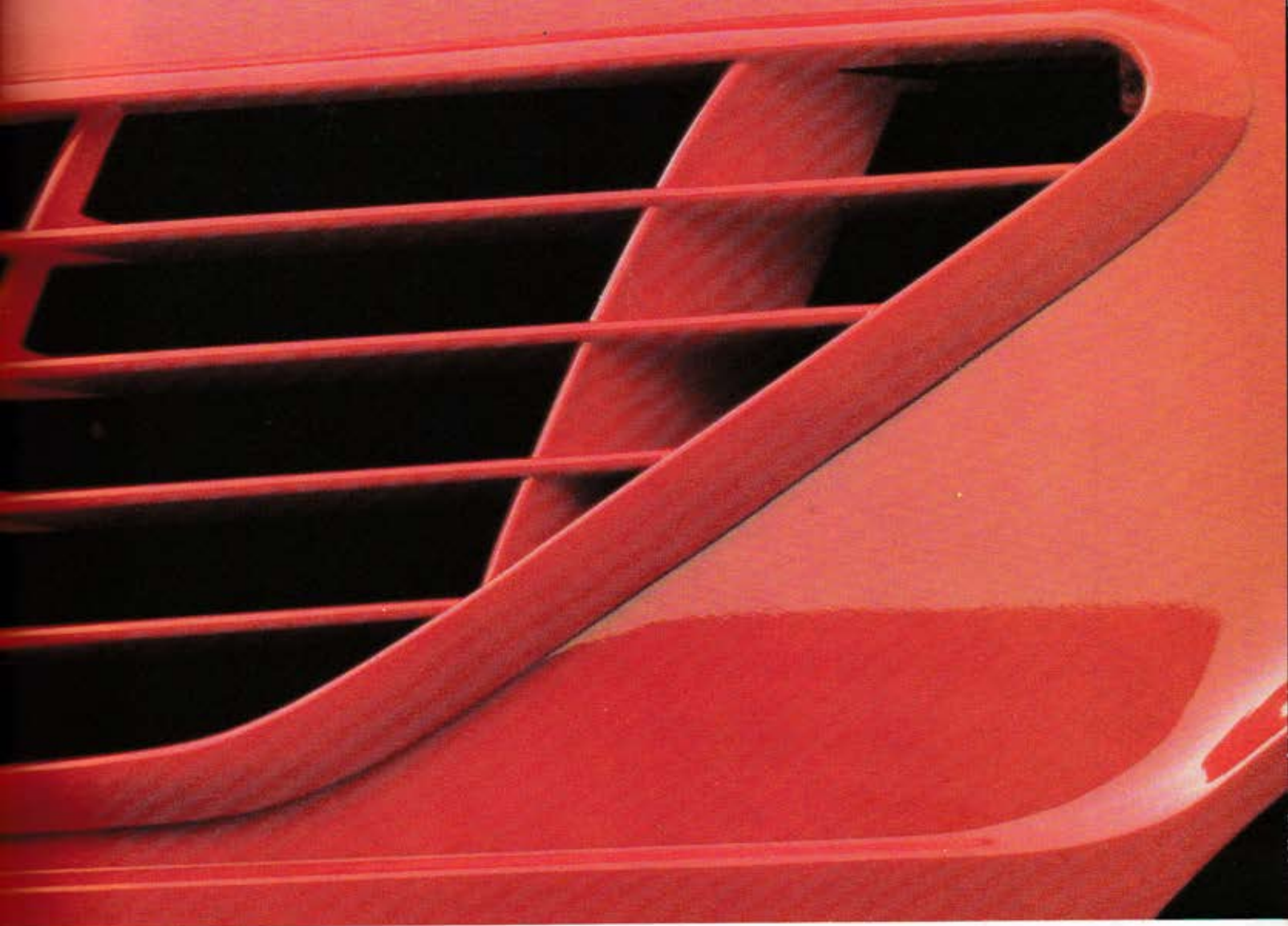
and sold in Italy only upon the  
customer's pressing demand,  
the Cabriolet is the incarnation  
of a recurring dream of  
freedom: to drive at full speed  
with the clear blue sky above.  
First real Ferrari cabriolet (the  
others have always been two-  
seater spiders), it has a charm  
of its own. While with the top  
up it doesn't differ much from  
the "closed" version, when it

is down it has a unique  
elegance, showing off with  
delight the prized Connolly  
upholstery covering the insides  
and the complete, almost  
aeronautical instrumentation.  
A real "queen" in fact,  
worthy of a family, that of the  
Mondial, of growing success; a  
work of art of undoubtedly  
high genealogic and dynastic  
origin, the Ferrari dynasty.



**FORNITORE UFFICIALE**





# Utensili professionali a mano.

Affidati ai 60 anni di esperienza USAG. 60 anni di progettazione e ricerca. 60 anni che hanno portato ad una gamma di 3400 utensili tecnologicamente perfetti e ad una rete di distribuzione efficiente e puntuale in tutta Italia. Non per nulla, perfino la squadra corse della Ferrari ha scelto la qualità "Vanadium USAG extra". Una scelta che puoi fare anche tu.

**ELLA SCUDERIA FERRARI**

