

# RUOTECLASSICHE

ruoteclassiche.it

## JAGUAR E TYPE

### SANGUE BLU



**IMPRESSIONI**  
**AUDI SPORT QUATTRO**  
L'INIZIO DI UNA NUOVA ERA



**RUOTINE CLASSICHE**  
**MODELLINI BRUMM**  
LA QUALITÀ VINCE



**NATE PER CORRERE**  
**LANCIA F&M SPECIAL**  
FRESCA DI RESTAURO



Poste Italiane SpA - Spedizione in Abbonamento Postale  
D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) Art. 1, comma 1, DCB-Milano  
Canton Ticino F.S. 16.00 - Svizzera F.S. 17.00 - Austria € 13.00  
Belgio € 11.00 - Germania € 14.00 - Portogallo € 10.00 - Olanda € 11.00

4 0 3 0 9 >  
ISSN 1121-5321  
9 771121 532008



# L'ANATROCCOLO DI MARANELLO

Non è mai stata la Ferrari più ambita. In ottica collezionistica, però, la "Mondial" è pur sempre una Rossa. Cabriolet, volendo. La "T" è quella giusta su cui puntare, con contenuti di tutto rispetto: motore V8 longitudinale di 3,4 litri, cambio trasversale e 300 CV di razza. In più è rara e, per il momento, si compra con poco

di Marco Di Pietro



## La prima Rossa di Ivan

Sopra. Il pilota di Formula 1 Ivan Capelli a fine anni Ottanta era il tester d'eccezione di Quattroruote. Il driver milanese, prima della prova della "Mondial", non aveva mai preso il volante di una Ferrari, né aveva mai guidato lungo i cordoli del circuito di Fiorano. Dopo qualche anno sarebbe diventato pilota della scuderia di Maranello.

### Pro

Auto dal pedigree importante  
Ferrari scoperta  
è sinonimo di affare  
Prezzo interessante  
Rivalutazione garantita  
Modello raro

### Contro

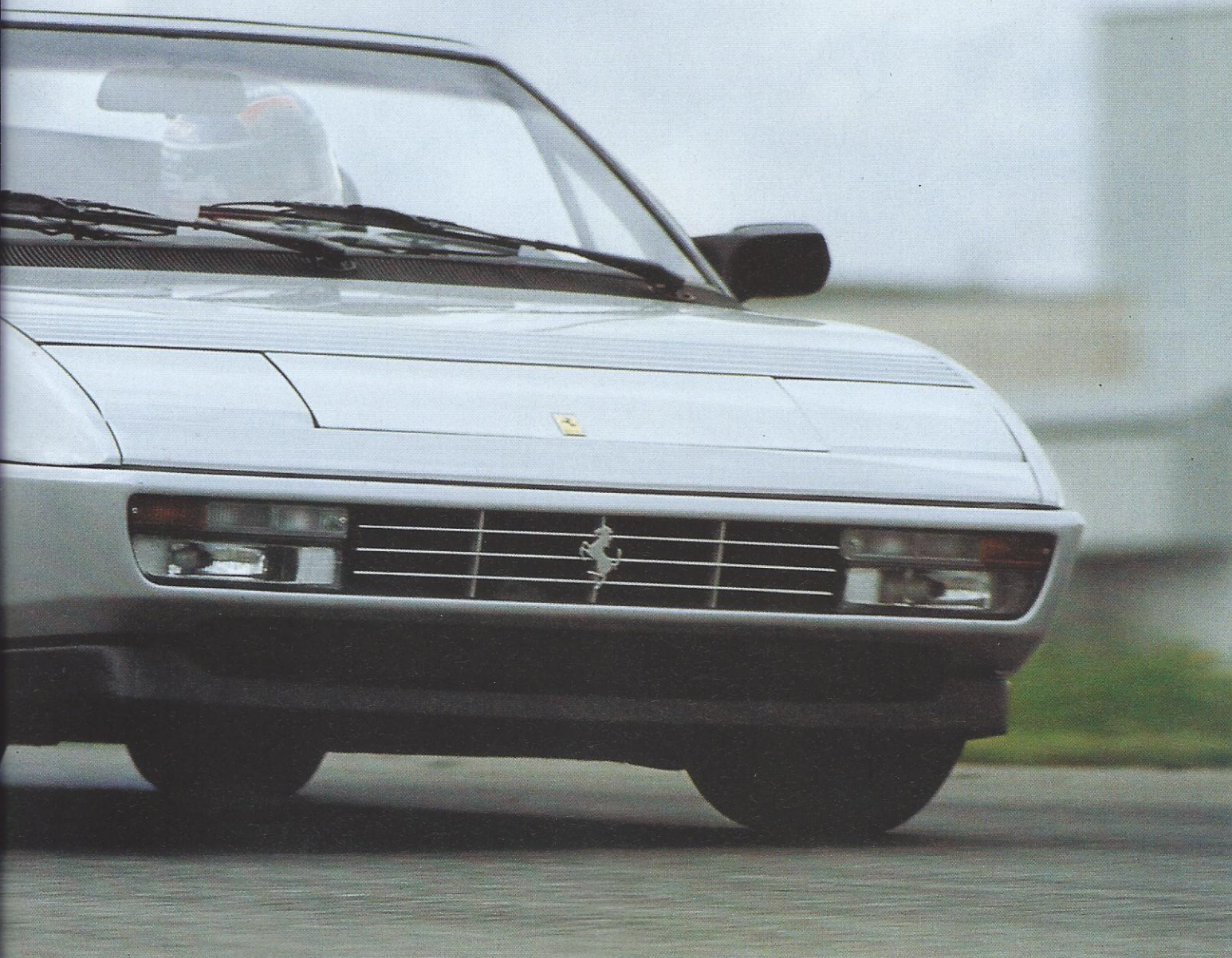
Costi di gestione  
Difficile trovarla a posto  
Qualità costruttiva mediocre  
Modello appariscente  
Inutilizzabile tutti i giorni





**D**ifficile che una Ferrari non riscuota consensi unanimi. Eppure è esattamente questo che accadde alla "Mondial", la seconda (e ultima) interpretazione del difficile tema di una granturismo 2+2 col motore V8 in posizione centrale. La prima era stata la Dino "308 GT4" del 1973, disegnata da Bertone. Un mezzo fiasco per la sua linea a cuneo, col frontale corto e spiovente, che aveva dovuto prendere il posto della splendida "246 GT". Quando nel 1980 Ferrari decise di cambiare strada, affidandosi alla matita di Pininfarina, nacque la "Mondial". Più arrotondata e aggraziata, ma comunque sproporzionata. Neanche un tale maestro di stile

poteva fare di più con quel passo imposto di ben 30 cm più lungo di quello della berlinetta "308 GTB". Ma a suscitare perplessità nei ferraristi con famiglia al seguito (per questo era una 2+2: un mercato potenziale sempre molto ricco) era soprattutto la dote di cavalleria del V8 di tre litri a iniezione: soltanto 214 CV, ben 41 meno rispetto alla "308" a carburatori. Prestazioni quasi asfittiche, insomma, per la prima serie, la "Mondial 8". Una manciata di CV arrivò con la "Quattrovalvole" (1982), un'altra con la "3.2" (1985) e infine si raggiunsero addirittura i 300 CV con l'ultima serie, denominata "T". Le novità risiedevano nel motore (portato a 3,4 litri) disposto >







**Interno moderno**

*Nella foto. L'abitacolo della "Mondial T" è profondamente differente rispetto alle versioni precedenti: nuovi i sedili, di disegno inedito, più imbottiti e meglio profilati. La plancia è rivista, la qualità della componentistica appare migliorata e la climatizzazione risulta più efficace.*





## IL 3,4 LITRI DELLA "T" HA POTENZA DEGNA DI UNA ROSSA, SI ADEGUA ANCHE ALL'USO TURISTICO E NON HA PIÙ BUCHI DI ALIMENTAZIONE SOTTO I 4000 GIRI

longitudinalmente con il cambio montato in posizione trasversale (da cui la lettera "T"). Uno schema meccanico che anticipava di pochi mesi quello della berline "348".

Dal 1983 la "Mondial" venne proposta anche con carrozzeria "Cabriolet", che riscosse un grande successo soprattutto in America. Oggi è l'unica delle "Mondial" degna di essere ricordata, con quotazioni di un buon 20% superiori rispetto a quelle delle coupé, ma con una tendenza alla rapida crescita (a differenza delle versioni chiuse che probabilmente rimarranno "inchiodate" ancora per un bel pezzo).

Con cifre di poco superiori ai 20.000 euro si può entrare in possesso di una Ferrari vera, con prestazioni elevate (la velocità massima supera i 250 km/h) e col pedigree che caratterizza tutte le scoperte di Maranello. La versione su cui puntare è sicuramente l'ultima, la "T", quella dotata della potenza giusta per una Ferrari, che tra l'altro è anche la più diffusa (1010 esemplari costruiti fino al 1993, di cui 45 con guida a destra e 5 con frizione automatica Valeo, una sorta di antesignana sperimentazione del cambio Ferrari "F1" di qualche anno successivo).

La "Mondial", tanto vituperata dai suoi detrattori (anche se vale la pena sottolineare che nessun possessore la denigra), ha un suo perché in ottica collezionistica. E non soltanto perché è stata prodotta in un numero di esemplari modesto (6124 complessi-

vamente, di cui 2449 cabriolet). Adotta infatti alcune primizie tecniche di una certa importanza: per esempio, è stata la prima Ferrari dotata di telaio al retrotreno, il che consente di sfilare tutta la parte meccanica posteriore (motore compreso), per facilitare le operazioni di manutenzione più complesse. Una soluzione che, da quel momento, fu adottata su tutte le auto del Cavallino a motore centrale (ed è utilizzata anche oggi). È stata la prima Rossa con ABS (la "3.2"). La prima con le sospensioni a gas con comando elettronico (realizzate con la collaborazione della Bilstein). La prima a sfoggiare le griglie sulle fiancate (un concetto stilistico poi enfatizzato sulla "Testarossa"). E la prima a ospitare a bordo un Papa: nel 1988 Giovanni Paolo II, durante la sua visita a Maranello, fece un giro dello stabilimento su una "Mondial Cabriolet" guidata da Piero Ferrari. In aggiunta, le doti telaistiche della "Mondial" erano talmente eccellenti che alcune sue parti furono utilizzate nientemeno che sulla "F40".

Con gli occhi del collezionista la "Mondial T Cabriolet" rappresenta un eccellente investimento: costa poco (22.000 euro), si rivaluterà ampiamente ed è gradevole da guidare (anche se richiede capacità superiori alla media, per essere condotta in modo sportivo). Il rovescio della medaglia è costituito dai costi di gestione, che sono da Ferrari (e quindi da gioielleria...). La "Mondial", pur anagraficamente giovane (ma ultraventenne, con tutti i vantaggi fi-

### Occhio al refrigerante

**Sotto.** Tra i due sedili ci sono i comandi secondari, compresi quelli della climatizzazione. Come tutte le auto di fine anni Ottanta, adotta il refrigerante "R12", oggi non più disponibile perché considerato inquinante. La modifica per adattare il circuito al successivo "R134" è piuttosto costosa.



### Bella scoperta

A sinistra. Abbassata la capote elettroidraulica, si copre il mantice con il copricapote in tessuto. La linea priva di rollbar (la cui funzione viene assolta dai montanti del parabrezza opportunamente rinforzati) è di sicuro impatto.

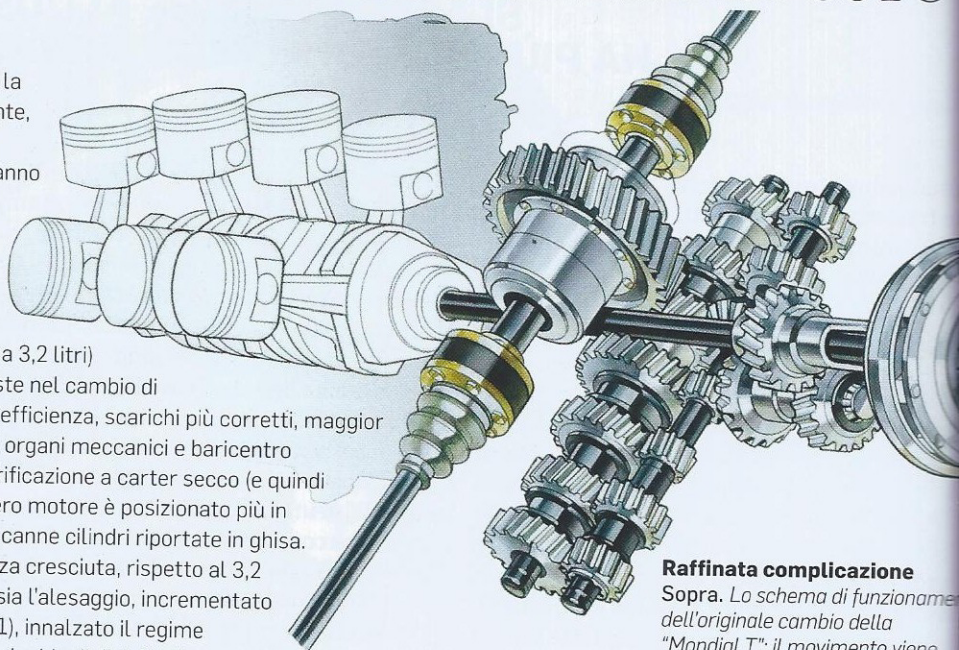
### Dietro si paga pegno

Sopra. Chi prende posto in seconda fila deve compiere qualche sacrificio: lo spazio per le gambe è angusto e per salire a bordo è richiesta una certa agilità. In compenso, seduta (corta) e schienale (molto verticale) sono abbastanza confortevoli.



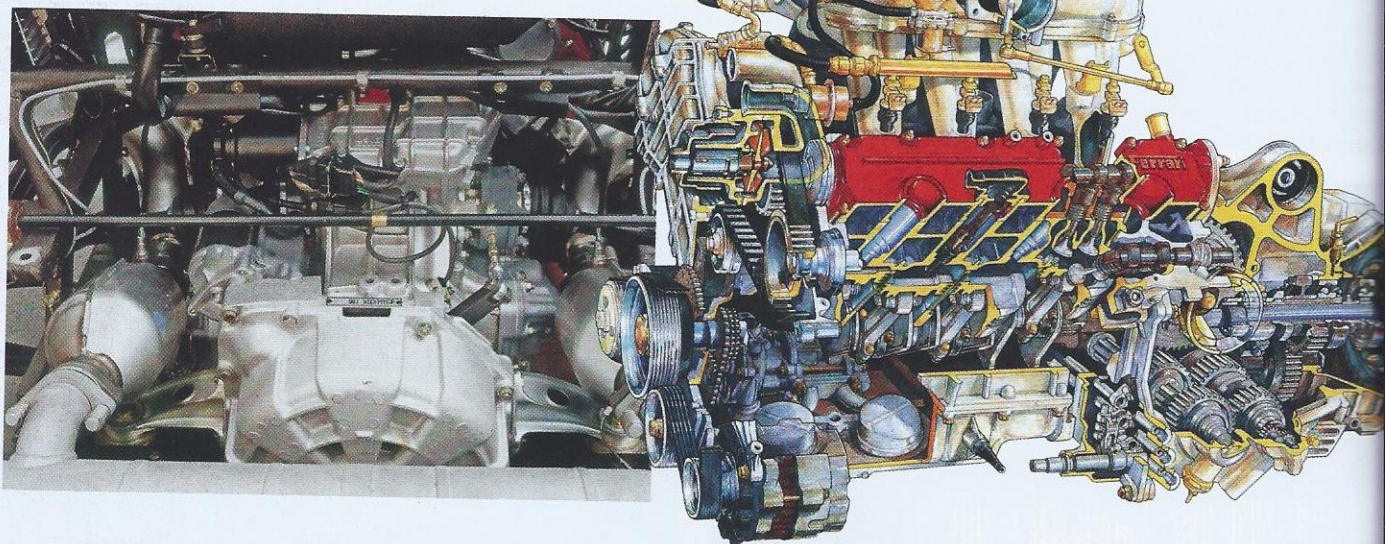
# CAMBIO DI TRAVERSO COME SULLE MONOPOSTO

**S**ebbene l'8 cilindri di Maranello abbia la stessa impostazione di base del precedente, il montaggio in posizione longitudinale e l'abbinamento a un cambio trasversale hanno comportato diverse modifiche. Nato con cilindrata di 3 litri nel 1972, il V8 aveva ricevuto l'impianto di iniezione al posto dei carburatori nel 1980, le quattro valvole per cilindro nel 1982, un primo aumento di cilindrata nel 1985 (arrivando a 3,2 litri) e infine la rivoluzione della "T". Che consiste nel cambio di posizionamento, che determina maggiore efficienza, scarichi più corretti, maggior spazio nel vano, migliore accessibilità agli organi meccanici e baricentro abbassato. Grazie al nuovo sistema di lubrificazione a carter secco (e quindi alla mancanza della coppa dell'olio), l'albero motore è posizionato più in basso di 13 cm. Il V8 è in lega leggera con canne cilindri riportate in ghisa. La cilindrata passa a 3,4 litri, con la potenza cresciuta, rispetto al 3,2 litri, da 270 a 300 CV. Variate sia la corsa sia l'alesaggio, incrementato il rapporto di compressione (da 9,8 a 10,4:1), innalzato il regime massimo da 7000 a 7200 giri. Una sola la cinghia di distribuzione, anziché le due precedenti. Le 4 valvole per cilindro sono meno inclinate. Impiegata anche una nuova e più moderna iniezione elettronica Bosch: la "Motronic M2.5". L'alimentazione è fornita da due pompe elettriche annegate nel serbatoio, anziché una. Il cambio è trasversale, quindi più compatto, come nelle Formula 1 di Maranello dell'epoca. Nel cambio è compreso un differenziale autobloccante a lamelle. La frizione (bidisco) è a sbalzo posteriore sul cambio, anziché in blocco al motore, per ridurre gli ingombri e migliorare la facilità di manutenzione. Le sospensioni, per la prima volta su una Ferrari, sono a gas con comando elettronico.



## Raffinata complicazione

Sopra. Lo schema di funzionamento dell'originale cambio della "Mondial T": il movimento viene trasmesso dal motore alla frizione (posteriore e a sbalzo del propulsore) tramite l'albero. Un secondo albero (cavo e coassiale al primo) porta tramite un corto rinvio il movimento al primario del cambio e quindi alla coppia cilindrica.



## LE CONCORRENTI

|                            |  |  |  |  |  |
|----------------------------|---|---|--|---|---|
|                            | Ferrari Mondial T   | Jaguar XJ-S V12 Convertibile  | Maserati Biturbo Spyder 2.8  | Mercedes 500 SL (R129)  | Porsche 911 Carrera 2 Cabriolet (964)   |
| Cilindrata cm <sup>3</sup> | 3405  | 5343  | 2790   | 4973  | 3600  |
| Potenza CV/kW              | 300/221   | 295/217   | 223/164  | 326/245   | 250/184   |
| Velocità km/h              | 255   | 230   | 220  | 250   | 260   |
| Prezzo all'epoca lire      | 138.690.000   | 104.500.000   | 73.104.000   | 152.600.000   | 116.500.000   |
| Quotazione attuale euro    | 22.000  | 20.000  | 14.000   | 14.000  | 24.000  |



## GLI ACCESSORI ALL'EPOCA

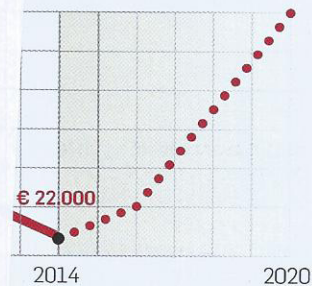
|       |                               |                |
|-------|-------------------------------|----------------|
| 1300  | Vernice metallizzata          | lire 1.311.000 |
| 850   | Vernice a campione            | 2.800.000      |
| 290   | Cruscotto in pelle            | 1.615.000      |
| 450   | Copricapote in pelle          | 704.000        |
| 1400  | Frizione automatica Valeo     | 12.000.000     |
| 1450  | Set valigie Schedoni in pelle | 4.000.000      |
| 1950  | Tappezzeria in pelle bicolore | 2.500.000      |
| 4000  |                               |                |
| 18000 |                               |                |
| 1300  |                               |                |

scali e assicurativi che ne conseguono) ha il sapore di una Ferrari d'epoca: costruzione artigianale, etari di vera pelle Connolly, stile Pininfarina, sound meraviglioso, prestazioni ancor oggi d'alto livello. Non è difficilissimo trovarne una in vendita. La non è facile trovarla conservata di tutto punto. In circolazione ce ne sono alcune con percorrenze all'attivo medio-basse (tra i 50 e i 100.000 km), la prima di procedere all'acquisto verificate che è stata eseguita la manutenzione con puntualità. Le Ferrari, ieri come oggi, necessitano di frequenti visite in officine specializzate. La spesa ordinaria più rilevante è la revisione della distribuzione, che va effettuata prudenzialmente ogni 1000 km o, al massimo, ogni cinque anni. Per effettuarla, occorre smontare la "slitta" che sorregge l'intero propulsore, sfilando il gruppo dal vano. La manodopera e ricambi, se ne vanno oltre 2500 euro. La "T" monta un'unica cinghia di distribuzione in luogo delle precedenti due (fino alla "3.2"). Il ▶

## CARATTERISTICHE

|                          |  |
|--------------------------|--|
| <b>Motore</b>            | Centrale, longitudinale - 8 cilindri a V (90°)<br>Alésaggio 85 mm<br>Corsa 75 mm<br>Cilindrata 3405 cm <sup>3</sup><br>Rapporto di compressione 10,4:1<br>Potenza 300 CV (221 kW) a 7200 giri/min<br>Coppia 32,9 kgm (323 Nm) a 4200 giri/min<br>Distribuzione a 4 alberi a camme in testa<br>4 valvole per cilindro<br>Iniezione elettronica Bosch "Motronic M2.5"<br>Lubrificazione forzata a carter secco<br>Capacità serbatoio olio 10,5 litri<br>Raffreddamento ad acqua<br>Capacità radiatore 20 litri<br>Impianto elettrico a 12 V, batteria 70 Ah. |
| <b>Trasmissione</b>      | Trazione posteriore<br>Cambio manuale a 5 marce<br>Leva di comando centrale<br>Rapporto finale 3,563:1<br>Differenziale autobloccante al 40%<br>Frizione bidisco a secco<br>Pneumatici anteriori 205/55 ZR 16; posteriori 225/50 ZR 16<br>Cerchi in lega anteriori 7J x 16; posteriori 8J x 16.  |
| <b>Corpo vettura</b>     | Cabriolet 2 porte, 2+2 posti<br>Telaio a traliccio tubolare in lega leggera<br>Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali<br>Barre stabilizzatrici<br>Ammortizzatori a gas con comando elettronico<br>Freni a disco autoventilanti, ABS<br>Scatola guida a cremagliera, con servoassistenza idraulica<br>Serbatoio carburante 86 litri.   |
| <b>Dimensioni e peso</b> | Passo 2650 mm<br>Carreggiata ant./post. 1522/1560 mm<br>Lungh. 4535 mm - Largh. 1810 mm<br>Altezza 1235 mm<br>Peso in ordine di marcia 1536 kg.  |
| <b>Prestazioni</b>       | Velocità massima 255 km/h<br>Accelerazione da 0 a 100 km/h: 6 secondi.   |

ta collezione ma, come valutazione negli anni ella onerosa e frequente e basso delle quotazioni e se si confrontano con entichiamo però e supercar, pagano il clima ni anni in Italia.

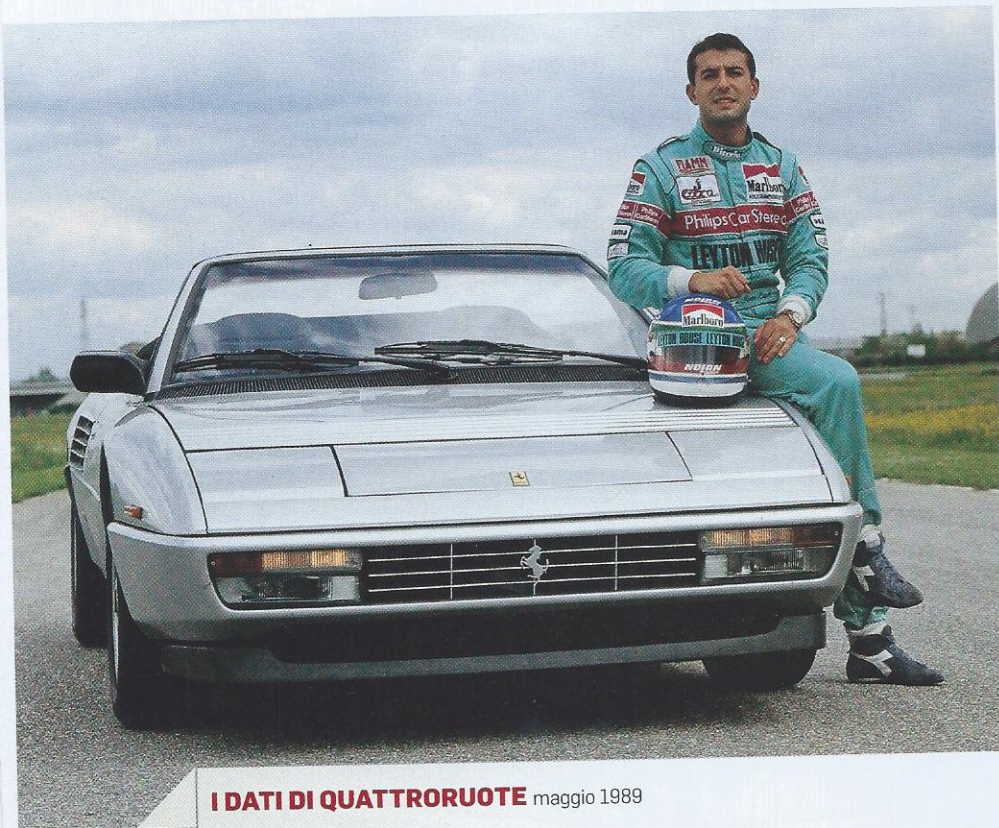




## IVAN CAPELLI: "IN PISTA SEMBRA QUASI UNA FORMULA 1, NERVOSA, MOLTO RAPIDA. E MOLTO DIVERTENTE"

### Servosterzo intelligente

A destra. La "Mondial" adotta un impianto di sterzo servoassistito che, con il crescere della velocità, diventa più preciso e rapido. In manovra, invece, è sufficientemente leggero. Per i più smaliziati, sono una gioia i sovrasterzi di potenza.



### I DATI DI QUATTORRUOTE maggio 1989

#### Velocità massima km/h

Dichiarata **255,00** Effettiva **247,05** in V marcia

#### Accelerazione

| km/h  | secondi |
|-------|---------|
| 0-60  | 3,0     |
| 0-80  | 4,7     |
| 0-100 | 6,3     |
| 0-120 | 8,5     |
| 0-140 | 10,9    |
| 0-160 | 14,2    |
| 0-180 | 17,8    |
| 0-200 | 22,4    |

#### Ripresa in V marcia

| km/h   | secondi |
|--------|---------|
| 70-100 | 7,4     |
| 70-120 | 12,4    |
| 70-140 | 17,2    |
| 70-160 | 22,2    |
| 70-180 | 28,2    |

#### Frenata

| km/h | m     |
|------|-------|
| 60   | 14,0  |
| 80   | 24,9  |
| 100  | 39,0  |
| 120  | 56,1  |
| 140  | 76,4  |
| 160  | 99,8  |
| 180  | 126,3 |
| 200  | 155,9 |

V8 non ha le punterie idrauliche, ma i più c  
zionali "bicchierini" con pastiglie di spess  
librato, che richiedono una perfetta regist  
o la sostituzione periodica. Le sospensioni  
niche presentano un'affidabilità nella me  
gli impianti simili dell'epoca (lo stesso s  
era adottato anche sulle Mercedes "SL" de  
"R129" e sulle BMW "Serie 8"). Se si rompe  
tralina, però, il costo è di 1500 euro, men  
revisione completa del sistema sfiora i 600

Controllate lo stato della carrozzeria: n  
avere subito urti importanti. Il telaio a tra  
tubi con parti in lamiera scatola deve es  
tegro: la sostituzione parziale richiede ma  
ra specializzata e quindi costi vertiginosi. L  
deve essere conservato in maniera eccelle  
piccola parte da sostituire (leve, strumen  
ti, rivestimenti) ha costi proibitivi ed è di n  
reperibilità. Paradossalmente i ricambi si  
con maggiore facilità in Inghilterra (e a cos  
cessibili) piuttosto che in Italia. La capote  
to debole da verificare con puntiglio: ben c  
ed efficace nella protezione dagli agenti a  
ci, se ha subito le ingiurie del tempo o atti  
lismo può costare fino a 4000 euro per la so  
ne completa del rivestimento triplo strato  
anche al meccanismo elettroidraulico, co  
e sofisticato. Se non funziona, prevedete  
sa per la riparazione di circa 3000 euro. D  
e propri la "Mondial" non ne ha, se non q  
sati dalla trascuratezza nella manutenzion  
la componentistica è di qualità mediocre.  
i pulsanti elettrici, che proprio sulla "Mond  
no preso il posto delle antiche (e inaffidab  
vette di comando a cavo, difficilmente si

Dove acquistare una "Mondial"? Le  
con un privato possono dar luogo agli affa  
ri. I commercianti specializzati, invece, s  
te conservano esemplari in stato mediocr  
"sparano" valutazioni esagerate.



## LA PAGELLA

|                             |              |  |
|-----------------------------|--------------|--|
| <b>Fascino</b>              | <b>****</b>  | Una Ferrari scoperta è il massimo del collezionismo. E questa "Mondial" costa (per ora) molto poco.  |
| <b>Prezzo</b>               | <b>*****</b> | Tra le Ferrari più economiche del listino, perché non molto amata. Sicuramente il suo valore è destinato però a lievitare nell'arco di pochi anni. |
| <b>Costo di gestione</b>    | <b>**</b>    | Alti consumi, meccanica molto sofisticata, manutenzione costosissima. La "Mondial" richiede un portafoglio ben pingue.                             |
| <b>Uso quotidiano</b>       | <b>***</b>   | Non è certo l'auto da usare per andare in ufficio, anche se, rispetto alle Ferrari precedenti, si presta pure a essere guidata in città.           |
| <b>Affidabilità</b>         | <b>***</b>   | La "Mondial" è un modello che anagraficamente appartiene alla vecchia generazione, quindi qualche grattacapo ogni tanto lo dà.                     |
| <b>Reperibilità ricambi</b> | <b>***</b>   | I canali ufficiali sono in grado di reperire quasi tutto, ma a prezzi salatissimi. Meglio rivolgersi al mercato estero, soprattutto britannico.    |
| <b>Attività dei club</b>    | <b>*****</b> | Alle Ferrari sono dedicati centinaia di sodalizi in tutto il mondo. Vera "storica" ultraventennale, la "Mondial" è ben accolta in ogni raduno.     |

## VALORE NEL TEMPO

La "Mondial" non sarà mai una Ferrari d'alta collezione ma, come tutte le Ferrari scoperte, sarà oggetto di rivalutazione negli anni e ripagherà con gli interessi i soldi spesi nella onerosa e frequente manutenzione. Oggi ha raggiunto il vertice basso delle quotazioni ufficiali, che sono già persino sottostimate se si confrontano con quelle in vigore negli altri Paesi. Non dimentichiamo però che le Ferrari, come e forse più delle altre supercar, pagano il clima di "caccia alle streghe" in voga negli ultimi anni in Italia.

