

FERRARI F40

PRESENTAMOS EN ESTA OCASIÓN UN EJEMPLAR ÚNICO EN ARGENTINA, CONSIDERADO POR MUCHOS COMO EL ÚLTIMO FERRARI QUE REFLEJA FIELMENTE EL ESPÍRITU DE LA CASA DE MARANELLO. LANZADO AL MERCADO EN 1987 COMO UN TRIBUTO A LOS 40 AÑOS DE LA FUNDACIÓN DE LA MARCA, ES ADEMÁS EL ÚLTIMO AUTO FABRICADO EN VIDA DE ENZO FERRARI. SIN EMBARGO, MÁS ALLÁ DE TODOS ESTOS MUY VÁLIDOS ARGUMENTOS, CONSIDERAMOS QUE SE TRATA DE UNO DE LOS DISEÑOS MODERNOS MÁS LOGRADOS DE LOS ÚLTIMOS 25 AÑOS.

LA NECESIDAD DE UN AUTO DIFERENTE

A mediados de los años 80, Enzo Ferrari era consciente que le quedaban pocos años de vida. Por otra parte, estaba bastante decepcionado porque sus máquinas de Fórmula 1 habían perdido el dominio de otros tiempos. Por esto, don Enzo quería poner en marcha un nuevo proyecto, un nuevo auto que le permitiera demostrar y recordarle al mundo entero su capacidad como fabricante de autos deportivos de excelencia, así como ofrecer un vehículo que compitiera con el

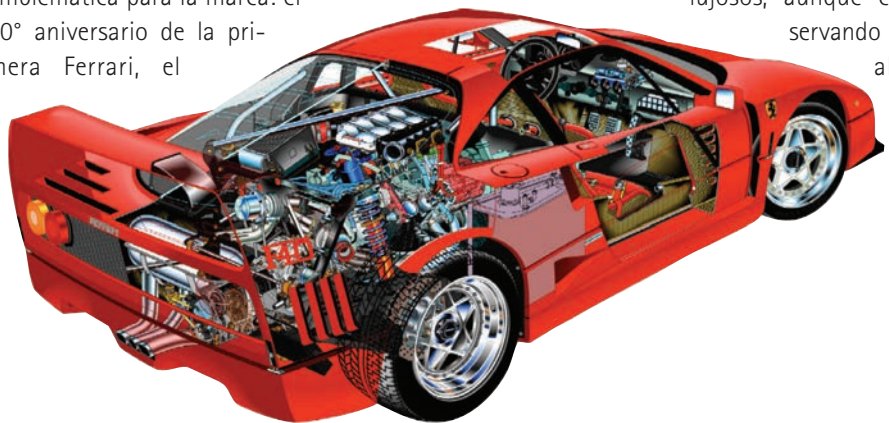
Porsche 959, modelo insignia de la casa de Stuttgart, y el Lamborghini Countach.

Por otra parte, se acercaba una fecha emblemática para la marca: el 40° aniversario de la primera Ferrari, el

legendario modelo 125 de 1947, lo cual significaba una ocasión ideal para presentar un nuevo modelo.

Cabe recordar que muchos de los Ferrari de los años 50 y 60 de producción, podían además ser utilizados en competición, con lo cual cumplían dos roles al mismo tiempo. Uno de los mejores ejemplos tal vez sea el 250 GT SWB, como el que pudimos apreciar en la reciente Autoclásica. Con el correr de los años, los Ferrari de calle se hicieron más

lujosos, aunque conservando sus altas





prestaciones, pero convirtiéndose en autos sport, alejándose del concepto "dual" de años anteriores.

Este nuevo proyecto, entonces, debía ser un vehículo que, empleando la mejor tecnología de la empresa, ofreciera atributos tales que lo hicieran casi un auto de carrera, pero con el equipamiento necesario para que fuera un auto de calle, cumpliendo todas las normas legales vigentes.

Así nace el modelo F40, un coupe de dos puertas para dos personas, con motor central y tracción trasera, el cual fue producido entre 1987 y 1992.

Se trató del último auto "comisionado" por Enzo Ferrari antes de producirse su fallecimiento en el año 1988.

El plan inicial era construir una edición limitada de 400 ejemplares, todos de color rojo, sin embargo la sensación que causó el modelo en todo el mundo hizo que la producción total fuera de 1.315 autos, donde si bien el color predominante (y tal vez el que mejor le sienta) fue el rojo, hubo ejemplares en otros colores, como amarillo y negro.

Se lo considera el sucesor del modelo 288 GTO, un verdadero "supercar" orientado hacia la competición.

De él toma su planta motriz. Se trata de un V8 de 2.936 cc, de 4 válvulas por cilindro, íntegramente de aluminio. Posee 5 banca-

das, y su sistema de lubricación es por cárter seco.

Está sobrealimentado con dos turbocompresores IHI RHB 53LW que le permiten obtener una potencia de 478 CV a 7.000 rpm. Su alimentación y encendido lo provee un sistema doble de inyección Weber-Marelli, uno por cada bloque de cilindros.

Posee una caja de 5 velocidades y marcha atrás, ubicada en posición trasera.

SU DISEÑO, UNA OBRA MAESTRA

El diseño de la carrocería corresponde a Pininfarina, y luego de un largo periodo de tiempo en el túnel de viento, se llegó a estas líneas, donde la aerodinámica prioriza la estabilidad antes que la velocidad.

Ya desde el mismo frontal se muestra una fluidez y una reducción de la superficie, lo cual continúa a lo largo de todo el vehículo, obteniendo un coeficiente de 0,34, el cual para su época es muy bueno.

El remate de la parte trasera con su alerón invertido incorporado a la carrocería es sin dudas su marca registrada, ya que además de un elemento diferencial muy bien resuelto, le aporta al vehículo el *downforce* necesario para garantizar la estabilidad posterior. Cuenta con 13 tomas dinámicas NACA ubicadas en diferentes partes de la carrocería, las cuales garantizan una correcta canaliza-

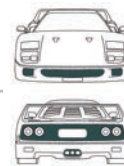
ción del aire, y aseguran una suficiente refrigeración de los frenos, del motor y de los radiadores de agua y de aceite.

La carrocería está construida en una aleación de kevlar, fibra de carbono, aluminio y nomex, la cual le asegura una rigidez extrema, aun manteniendo un peso reducido. El mismo es de 1.100 kilogramos, a lo cual también contribuye un equipamiento básico, tal vez algo mezquino para un auto de estas características y precio. Sus ventanillas, parabrisas y luneta son de material plástico. Las puertas no poseen paneles. Carece de levanta vidrios eléctrico y sistema de audio, y tampoco cuenta con manijas para abrir las puertas; las mismas se operan con una correa. Más aún, los primeros ejemplares poseían las ventanillas plásticas fijas.

A pesar que el auto iba a tener varios opcionales para ofrecer a sus clientes, durante su producción casi ninguno existió, ni siquiera en la terminación del interior.



ESCULTURA RODANTE



Apenas se podía elegir si tener un equipaje personalizado o no. De eso se ocupó la empresa Schedoni, encargada de diseñar el equipaje de cuero de todos los autos de la marca. En el caso del F40, el producto logrado fue magnífico, aunque básico: una funda para llevar un traje, un pequeño portafolio para colocar debajo del asiento del acompañante, y un bolso de mano redondo, del diámetro de una pizza.

Con estas características, el F40 logra alcanzar una velocidad máxima de 325 Km/h. Acelera de 0 a 100 en 4,2 segundos, y de 0 a 160 en 7,6 segundos. Estas prestaciones le otorgaban ventaja en aceleración sobre el Porsche 959, considerado su rival en esa época.

Entre 1987, año de su lanzamiento y 1989, fue el auto de serie más veloz del mundo.

Cuando salió al mercado, su precio en Estados Unidos era de 400.000 dólares, y solamente podían adquirirlos aquellos que ya fueran poseedores de otro modelo de la marca. Entre ellos se encontraban los músicos de Pink Floyd David Gilmour y Nick Mason, además reconocidos coleccionistas (ver RC N°6).

Al respecto, recuerda Nick en su libro "Into the Red" donde testea junto a Mark Hales una veintena de sus mejores autos de colección, entre los que obviamente figura el F40: "Fue el primer Ferrari 0 Km que compré. Me propuse asegurarme un lugar bien

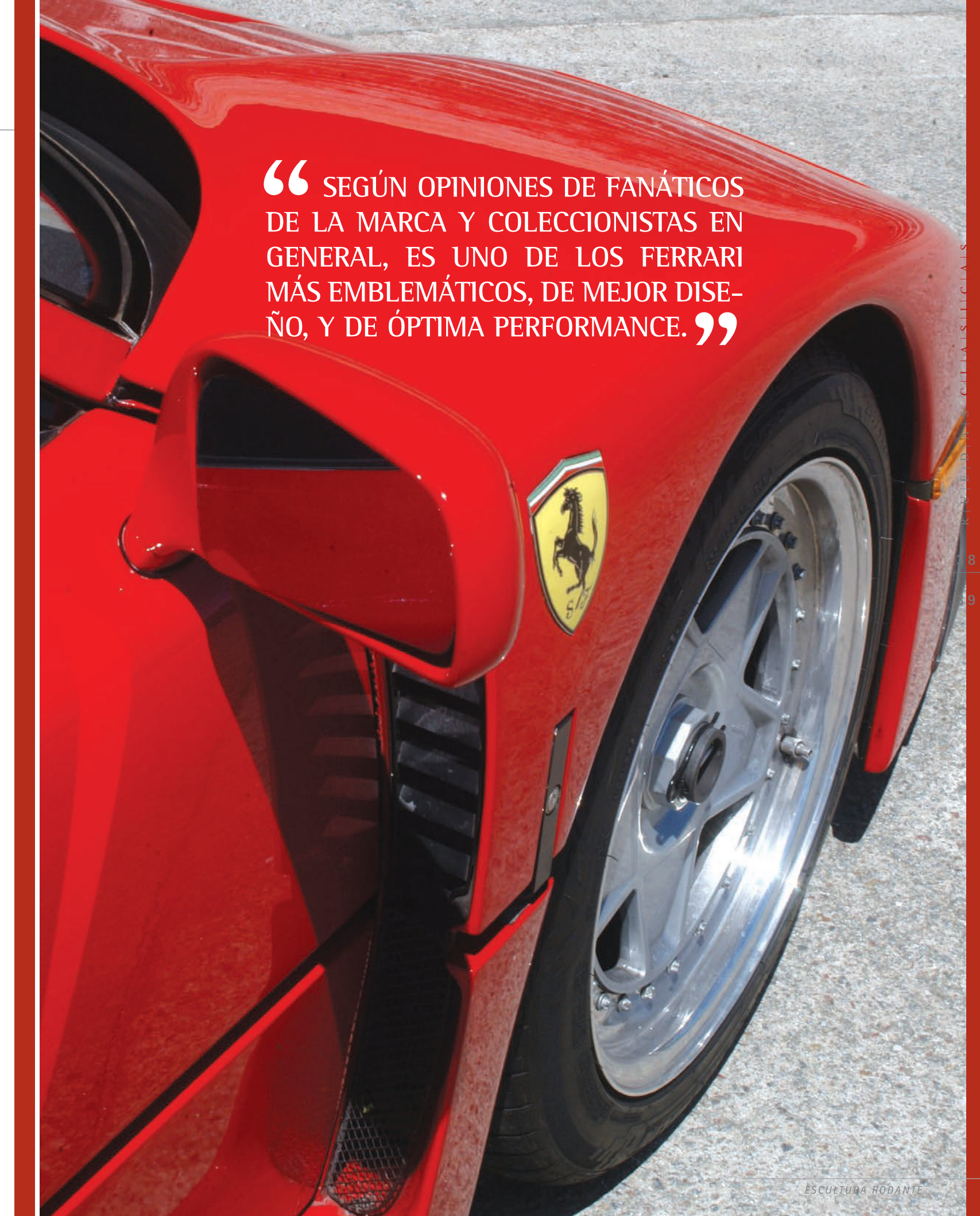
alto en la lista de compradores del F40, aun considerando cambiar mi nombre por Aaron Aardvark en caso que la decisión fuera basada alfabéticamente. Esto coincidió con que David también quería uno, y que justamente estábamos tocando en Módena poco tiempo después de su introducción en 1988. Arreglamos una visita de pruebas en Fiorano, disfrutando una tarde entera siendo llevados en el prototipo, y me resulta muy difícil determinar si fue más impresionante el auto o el pie derecho "pesado" del tester."

El reemplazante natural del F40 fue el modelo F50, presentado en 1995.

FINALMENTE...EN CARRERA

A pesar que la fábrica Ferrari nunca tuvo la intención de hacer correr al F40, un ejemplar debutó en 1989 en Laguna Seca, Estados Unidos, dentro del Campeonato IMSA, participando en la categoría GTO, con una evolución denominada LM conducida por Jean Alesi que obtuvo un meritorio tercer puesto detrás de dos Audi de carrera con tracción integral, y derrotando a otros autos especiales de competición. A pesar de no contar con apoyo oficial, concluyeron una satisfactoria temporada, con



A close-up photograph of a red Ferrari sports car, focusing on the front fender, headlight, and wheel. The car's body is a vibrant red, and the iconic yellow Ferrari shield with a black prancing horse is visible on the fender. The wheel is a multi-spoke alloy design. The background is a light-colored, textured surface, possibly asphalt or concrete.

“ SEGÚN OPINIONES DE FANÁTICOS DE LA MARCA Y COLECCIONISTAS EN GENERAL, ES UNO DE LOS FERRARI MÁS EMBLEMÁTICOS, DE MEJOR DISEÑO, Y DE ÓPTIMA PERFORMANCE. ”

ESCULTURA RODANTE

pilotos de la talla de Jean Pierre Jabouille, Jacques Laffite y Hurley Haywood, obteniendo tres segundos puestos y un tercero.

Si bien los F40 no retornaron a IMSA al año siguiente, finalmente se iban a convertir en una buena opción de equipos privados,

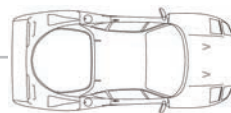
tanto en categorías de Estados Unidos como en Europa, obteniendo algunas victorias como las 4 Horas de Vallelunga (Italia) en 1994 y las 4 Horas de Anderstorp (Suecia) al año siguiente.



Entre 1994 y 1996 también estuvieron presentes en las 24 Horas de Le Mans, destacándose en 1995 el mejor tiempo de clasificación en la clase GT1 (sexto absoluto) de Fabio Mancini con el Ferrari F40 GTE –una evolución realizada por Michelotto– del



equipo Ennea con el número 41, superando a los McLaren F1 que finalmente ganarían la carrera. También tuvo una relevante actuación el F40 LM número 34 del equipo Pilot Aldix, arribando en el puesto 12° absoluto (sexto en su clase), conducido por los franceses Michel Ferté y Olivier Thévenin y el español Carlos Palau. En este caso se trataba de uno de los autos vistos en el campeonato IMSA.



Para finalizar su faz netamente deportiva, en la Semana de la Velocidad de Bonneville 2006, Amir Rosenbaum, fundador de Spectre Performance, empresa dedicada a la potenciación de automóviles, condujo un F40 con algunas leves modificaciones en las entradas de aire a 364 Km/h.

EL AUTO DE ESTA NOTA

Se trata de un ejemplar de 1990, que fue importado a nuestro país recientemente por un coleccionista local. Como dijimos al principio, se trata –al menos hasta el momento– del único F40 que existe en Argentina.

Tuvimos oportunidad de apreciarlo en toda su dimensión en la última edición de Autoclásica, dentro del Stand del Ferrari Club Argentino, junto con otras joyas de la marca, y también nos deleitamos al verlo rodar a buen ritmo en el Autódromo de Buenos Aires durante el Ferrari Track Day – Homenaje a José Froilán González.

De acuerdo a numerosas opiniones recogidas entre fanáticos de la marca, y coleccionistas en general, se trata de uno de los



Ferrari más emblemáticos, de mejor diseño, y de óptima performance.

Auto fotogénico por excelencia (es “el auto del poster”, o “el auto del wall-paper”), que además posee la virtud para los puristas de ser el último que aún conserva la mecánica como elemento preponderante, sin la invasión de tecnología que de alguna forma ha desnaturalizado el espíritu del “cavallino rampante” en los modelos siguientes.

Si bien hasta ahora habíamos presentado otros modelos de Ferrari, nunca lo habíamos hecho como auto de tapa. Estamos seguros que con el F40 hemos acertado con la elección. ¿Ustedes que opinan? 🎯

Ruedas Clásicas agradece especialmente al Tattersall de Palermo, en la persona de María Marta Gutiérrez, por habernos facilitado las instalaciones de Tribuna Plaza para tomar las imágenes que ilustran esta nota.

