

Sportive, eleganti, uniche. Una vetrina sulle più belle autovetture in commercio, curata dalla più esclusiva rivista di settore.

GAMMA DELTA



Foto di Romano Rocco

Ferrari California

Sarebbe fin troppo banale chiamare in causa quella vecchia canzone degli anni Sessanta. Massi, quella dei Mamas & Papas, che tanto piacque a suo tempo e così bene interpretò uno fra i desideri più accesi dei giovani. Suvvia, già ci toccherà leggere accostamenti dappertutto, dalla rivista specializzata a quella di giardinaggio



Foto di Romano Rocco

che per l'occasione si esibirà in una maldestra divagazione nel campo dei motori (potere della Rossa...). Insomma, benché raramente capiti di vedersi servito su un piatto d'argento titoli tanto semplici quanto di sicuro impatto, a noi di Evo, testoni e romantici, piace distinguerci. E allora ecco che, anziché andare indietro nel tempo, alla vista della nuova Ferrari California, la "Ferrari-discreta", la "Ferrari-per-giovani", la "piccola-gran-turismo-Ferrari", la "Ferrari-meno-estrema" e chi più ne ha più ne metta, ci spingiamo a guardare in là negli anni. "2008: Odissea nello Spazio" ci sembra la combinazione di cifre e parole migliore per introdurre l'ultima affascinante creatura uscita dal guscio magico di Maranello, certi che Kubrik non se ne avrebbe a male. La California, si candida infatti a passare alla Storia come una delle Ferrari più rivoluzionarie di sempre mitragliando i suoi primati: primo "ottovù" montato in posizione anteriore centrale (4.3 litri, 460 CV a 7750 giri/min, 480 Nm di coppia); prima assoluta di un motore a iniezione diretta di benzina; prima assoluta di una Ferrari a tettuccio rigido ripiegabile, nonché prima assoluta di un'auto di Maranello a beneficiare di un cambio a doppia frizione (in modenese si dice Dual Clutch). Vi basta? Ah, non è finita, perché siamo di fronte alla prima Ferrari dotata di sospensioni multilink al posteriore (maggiore movimento longitudinale, maggiore spazio per la gomma). Ne risulta in ogni caso che la California, prima ancora di essere cavalcata per strada e strapazzata in pista, emozioni per



I sedili posteriori sono un pò sacrificati, ma comunque utilizzabili magari non da "oversize".

la semplice idea di attirare su di sé una combinazione tanto complessa di novità. Bene, tiriamo il fiato e ve la descriviamo. La scorgi da un centinaio di metri, quando ancora più che sulle dimensioni reali l'occhio ti informa sulle proporzioni di un oggetto, e nessuno ti deriderebbe se tu la scambiassi per una 599 GTB Fiorano. Semplicemente, in miniatura. Che poi minuscola la California non la è, visto che della F430 è sì più stretta, ma anche più lunga e alta. Calza pure il paragone con la Scaglietti, della quale la California si professa parente diretta. Vero, ma i due posti dietro sono così miseri da non lasciarne quasi immaginare l'esistenza (piccoli ma, come vedremo, col loro perché) quindi... vada per la 599. Più ci avviciniamo a quell'auto parcheggiata quasi distrattamente lungo uno dei viali dello stabilimento, più ne apprezziamo la spiccata personalità e le differenze con le sorelle maggiori. Cofano lungo che scende dolcemente verso il terreno e la "bocca" che, sebbene spalancata, conserva una forma armoniosa.

Fiancate modulate, sprizzanti energia e leggiadria in un tempo solo, oltre che prezioso cenno storico attraverso le branchie accanto al passaruota. Uguali e contrarie a quelle dell'omonima nata nel '57: perché repliche, ma orientate diversamente. Posteriore che volutamente guasta l'idea di leggerezza che regna su muso e fianchi. Ma che non sia proprio arrivandoci alle spalle, che la California si fa riconoscere a prima vista: grazie, ad esempio, ai due fanali tondi conficcati come cunei preistorici nella carrozzeria in alluminio. Oppure tramite i doppi scarichi verticali, a loro volta richiamo ai cannoni sistemati a sbalzo sui galeoni dei Settecento. Già che ci siamo, uno sguardo alle ruote: 245/40 R19 davanti, 285/40 R19 dietro, discreti cerchi a cinque razze avvolti dai rassicuranti Pirelli P Zero. Saliamo con l'occhio fino a focalizzarci sull'hard top. Esso pure in alluminio, si apre e si chiude in 14", un amen. E quanto è entusiasta, Matteo, nel mostrarci come il meccanismo messo a punto dalla tedesca Webasto sia regolato a velocità variabile? Già: lento agli estremi, rapido al centro. Una volta ripiegate nel bagagliaio, le due parti che compongono il tettuccio si



La plancia comandi è in linea con il nuovo look della casa di Maranello.



Splendida la California, il nuovo, innovativo gioiello di casa Ferrari.

sovappengono alla perfezione: lo spazio rubato (100 litri su 360 a vettura coperta), quasi si dimezza rispetto ai "soliti" hard top. Non saremo certo noi ad inaugurare la rissa "aperta o chiusa?". Dalla notte dei tempi dipende dai gusti, certo è che una Ferrari coupé-cabriolet...fa un po' effetto. Sistemato il tetto, solleviamo ora il cofano. Anzi, prima sbirciamo l'abitacolo, essenziale ma elegante in secolare stile Cavallino. Sedili anatomici che sanno sia coccolare che contenere, volante racing bucato simmetricamente dai due canonici strumenti (a sinistra il pulsante Start, a destra il manettino a tre posizioni: Sport, Comfort, CST Off) e immancabilmente collegato ai selettori di marcia, strumentazione per metà digitale e l'altra analogica, schermo touch screen della Becker. Qua e là, inserti in alluminio. Dietro, al massimo ci si siede un pigmeo contorsionista, eppure quel "buco" a scomparsa fra

i due schienali mette in comunicazione abitacolo e baule. Ma allora, questa è anche la prima Ferrari col "portellone"! Dicevamo del cambio a doppia frizione Dual Clutch: se l'F1 era il Re nel ridurre il buco di coppia, questo lo...azzera. Fantascienza pronosticare una futura applicazione a macchia d'olio? Per i tradizionalisti, ci assicurano, sarà disponibile pure il manuale col suo classico selettore a griglia. Dispiace relegare in fondo il paragrafo sul motore, ma finché a Maranello non cadrà quel velo di omertà...per ora possiamo anticiparvi che con la F430 la California spartirà un prezzo simile (attorno ai 170.000 euro) ma non certo il V8 da 4.300, che benché di pari cilindrata non ha un solo bullone in comune. A testimonianza, corsa e alesaggio sono diversi. Nell'alzarne il "coperchio", si consiglia l'uso di occhiali da saldatore: la vista di quei sinuosi convogliatori d'aria, nonché di quel rivestimento rosso passione che lo accomuna a un organo umano in pieno sforzo, può realmente acciecare. Bocche cucite su prestazioni (310 km/h? 0-100 sotto i 4"?) ma, in estremis, un cucchiaino di zucchero: a Fiorano sta davanti alla 360 Modena... Mica male, per una piccola Gt senza velleità corsaiole, no?

Lorenzo Centenari