

ВСЕ АВТОМОБИЛИ Ferrari

ОТ ФОРМУЛЫ-1 ДО СПОРТКАРОВ И ПРОТОТИПОВ



Л Е О Н А Р Д О
А Ч Е Р Б И

 **БОМБОРА**
ИЗДАТЕЛЬСТВО

Л Е О Н А Р Д О
А Ч Е Р Б И

ВСЕ АВТОМОБИЛИ
Ferrari

ОТ ФОРМУЛЫ-1 ДО СПОРТКАРОВ И ПРОТОТИПОВ

 **БОМБОРА**
ИЗДАТЕЛЬСТВО

Москва 2024

УДК 629.371(450)(084)
ББК 39.335.6
А97

Tutto Ferrari. Sesta edizione aggiornata

Leonardo Acerbi

Ачерби, Леонардо.

А97 Все автомобили Ferrari: от Формулы-1 до спорткаров и прототипов / Леонардо Ачерби ; [перевод с итальянского В. В. Пальцева]. — Москва : Эксмо, 2024. — 544 с.: ил. — (Подарочные издания. Автомобили).

ISBN 978-5-04-189031-5

В книге представлены более 200 рисунков известного художника Джорджио Алиси, который, модель за моделью, воссоздал величественную и завораживающую историю «гарцующего жеребца».

В этой «виртуальной галерее» представлен ассортимент автомобилей Ferrari во всей полноте, в хронологическом порядке и разделенный на категории: дорожные автомобили, спортивные автомобили, гоночные автомобили и прототипы, каждый рисунок сопровождается техническими характеристиками и текстом, рассказывающим о технической и спортивной истории модели.

УДК 629.371(450)(084)
ББК 39.335.6

ISBN 978-5-04-189031-5

Credits are © Archivio Giorgio Nada Editore
© 2023 Giorgio Nada Editore, Vimodrone (Milan), Italy Giorgio
Nada Editore, a company of Giunti Publishing Group
© Пальцев В.В., перевод на русский язык, 2024
© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2024

Введение					
Предисловие					
Auto Avio Costruzioni 815 1940	Спортивный автомобиль	14–15	625 TF 1953	Спортивный автомобиль	70–71
125 S 1947	Спортивный автомобиль	16–17	735 S 1953	Спортивный автомобиль	72–73
159 S 1947	Спортивный автомобиль	18–19	500 Mondial 1953	Спортивный автомобиль	74–75
125 F1 1948	«Формула-1»	20–21	340 MM 1953	Спортивный автомобиль	76–77
166 F2 1948	«Формула-2»	22–23	375 MM 1953	Спортивный автомобиль	78–79
166 S Allemano 1948	Спортивный автомобиль	24–25	375 MM Coupé 1953	GT	80–81
166 SC 1948	Спортивный автомобиль	26–27	250 Europa 1953	GT	82–83
166 S Allemano 1948	Спортивный автомобиль	28–29	375 America 1953	GT	84–85
166 MM Touring 1948	Спортивный автомобиль	30–31	553 F1 1954	«Формула-1»	86–87
166 MM Zagato 1949	Спортивный автомобиль	32–33	625 F1 1954	«Формула-1»	88–89
166 Inter 1949	GT	34–35	750 Monza 1954	Спортивный автомобиль	90–91
275 F1 1950	«Формула-1»	36–37	250 Monza 1954	Спортивный автомобиль	92–93
340 F1 1950	«Формула-1»	38–39	375 Plus 1954	Спортивный автомобиль	94–95
375 F1 1950	«Формула-1»	40–41	250 Europa 1954	GT	96–97
195 S 1950	Спортивный автомобиль	42–43	555 F1 1955	«Формула-1»	98–99
195 Inter 1950	GT	44–45	Lancia Ferrari D 50 1955	«Формула-1»	100–101
340 America 1951	Спортивный автомобиль	46–47	118 LM и 121 LM 1955	Спортивный автомобиль	102–103
212 Export 1951	Спортивный автомобиль	48–49	410 S 1955	Спортивный автомобиль	104–105
212 Inter 1951	GT	50–51	410 SA и 410 Superfast 1956	GT	106–107
342 America 1951	GT	52–53	500 TR 1956	Спортивный автомобиль	108–109
500 F2 1951	«Формула-2»	54–55	290 MM и 290 S 1956	Спортивный автомобиль	110–111
375 Indy 1952	Индианаполис	56–57	860 Monza 1956	Спортивный автомобиль	112–113
225 S 1952	Спортивный автомобиль	58–59	625 LM 1956	Спортивный автомобиль	114–115
250 S 1952	Спортивный автомобиль	60–61	250 GT Competizione 1956	GT	116–117
340 Mexico 1952	Спортивный автомобиль	62–63	500 TRC 1957	Спортивный автомобиль	118–119
250 MM 1953	Спортивный автомобиль	64–65	250 GT Cabriolet 1957	GT	120–121
Ferrari-Abarth 166 MM/53 1953	Спортивный автомобиль	66–67	801 F1 1957	«Формула-1»	122–123
553 F2 1953	«Формула-2»	68–69	Dino 156 F2 1957	«Формула-2»	124–125
			315 S 1957	Спортивный автомобиль	126–127
			335 S 1957	Спортивный автомобиль	128–129

Содержание

250 GT California 1957	GT	130–131	275 P2 и 330 P2 1965	Спортивный автомобиль	190–191
250 Testa Rossa 1957	Спортивный автомобиль	132–133	365 P 1965	Спортивный автомобиль	192–193
412 MI 1958	«Формула-1»	134–135	312 F1 1966	«Формула-1»	194–195
246 F1 1958	«Формула-1»	136–137	Dino 206 S 1966	Спортивный автомобиль	196–197
250 GT Coupé 1958	GT	138–139	330 P3 1966	Спортивный автомобиль	198–199
256 F1 1959	«Формула-1»	140–141	275 GTB4 и GTS4 1966	GT	200–201
250 GT Spider 1959	GT	142–143	330 GTC и GTS 1966	GT	202–203
Dino 196 S и 246 S 1959	Спортивный автомобиль	144–145	365 California 1966	GT	204–205
250 «SWB» 1959	GT	146–147	365 P Speciale Pininfarina 1966	Прототип	206–207
246 P 1960	«Формула-1»	148–149	Dino 166 F2 1967	«Формула-2»	208–209
400 Superamerica 1960	GT	150–151	330 P4 и 412 P 1967	Спортивный автомобиль	210–211
250 GT 2+2 1960	GT	152–153	Dino 206 GT 1967	GT	212–213
156 F1 1961	«Формула-1»	154–155	365 GT 2+2 1967	GT	214–215
246 SP 1961	Спортивный автомобиль	156–157	312 F1 1968	«Формула-1»	216–217
196 SP и 286 SP 1962	Спортивный автомобиль	158–159	P5 Pininfarina 1968	Прототип	218–219
248 SP и 268 SP 1962	Спортивный автомобиль	160–161	612 CAN-AM 1968	Спортивный автомобиль	220–221
250 «GTO» 1962	GT	162–163	365 GTB4 «Daytona» 1968	GT	222–223
250 GTL 1962	GT	164–165	P5 Pininfarina 1968	Прототип	224–225
156 F1 1963	«Формула-1»	166–167	365 GTS4 «Daytona» 1969	GT	226–227
250 P 1963	Спортивный автомобиль	168–169	212 E 1969	Спортивный автомобиль	228–229
330 LMB 1963	Спортивный автомобиль	170–171	312 P 1969	Спортивный автомобиль	230–231
250 Le Mans 1963	Спортивный автомобиль	172–173	512 S Pininfarina 1968	Прототип	232–233
275 P и 330 P 1964	Спортивный автомобиль	174–175	365 GTC и GTS 1969	GT	234–235
158 F1 1964	«Формула-1»	176–177	Dino 246 GT и GTS 1969	GT	236–237
250 «GTO»/64 1964	GT	178–179	Modulo Pininfarina 1970	Прототип	238–239
275 GTB и GTS 1964	GT	180–181	312 B 1970	«Формула-1»	240–241
330 GT 2+2 1964	GT	182–183	512 S 1970	Спортивный автомобиль	242–243
500 Superfast 1964	GT	184–185	512 M 1971	Спортивный автомобиль	244–245
512 F1 1964	«Формула-1»	186–187	312 B2 1971	«Формула-1»	246–247
Dino 166 P и 206 SP 1965	Спортивный автомобиль	188–189	312 P 1971	Спортивный автомобиль	248–249



365 GTC4 1971	GT	250–251	F1-86 1986	«Формула-1»	310–311
365 GT4 2+2 1972	GT	252–253	GTB и GTS Turbo 1986	GT	312–313
312 B3 1973	«Формула-1»	254–255	F1-87 1987	«Формула-1»	314–315
Dino 308 GT4 1973	GT	256–257	F40 1987	GT	316–317
365 GT4 BB 1973	GT	258–259	F1-87/88C 1988	«Формула-1»	318–319
312 B3 1974	«Формула-1»	260–261	F1-89 1989	GT	320–321
Studio CR25 Pininfarina	Прототип	262–263	Mondial T and T Cabrio 1989	GT	322–323
312 T 1975	«Формула-1»	264–265	348 TB and TS 1989	GT	324–325
Dino 208 GT4 1975	GT	266–267	Mythos Pininfarina 1989	Прототип	326–327
308 GTB и GTS 1975	GT	268–269	F1-90 1990	«Формула-1»	328–329
312 T2 1976	«Формула-1»	270–271	F1-91 1991	«Формула-1»	330–331
400 Automatic, GT и 400i 1976	GT	272–273	F92 A 1992	«Формула-1»	332–333
512 BB и BBi 1976	GT	274–275	512 TR 1992	GT	334–335
312 T3 1978	«Формула-1»	276–277	456 GT и GTA 1992	GT	336–337
312 T4 1979	«Формула-1»	278–279	F93 A 1993	«Формула-1»	338–339
312 T5 1980	«Формула-1»	280–281	348 Spider 1993	GT	340–341
208 GTB и GTS 1980	GT	282–283	F333 SP 1993	Спортивный автомобиль	342–343
Mondial 8 и Quattrovalvole 1980	GT	284–285	412 T1 и T1B 1994	«Формула-1»	344–345
Pinin 1980	Прототип	286–287	F512 M 1994	GT	346–347
126 CX 1981	«Формула-1»	288–289	F355 Coupé, GTS и F355 F1	GT	348–349
126 C2 1982	«Формула-1»	290–291	412 T2 1995	«Формула-1»	350–351
208 GTB и GTS Turbo 1982	GT	292–293	F355 Spider 1995	GT	352–353
126 C3 1983	«Формула-1»	294–295	F50 1995	GT	354–355
126 C4 1984	«Формула-1»	296–297	F310 1996	«Формула-1»	356–357
288 GTO 1984	GT	298–299	550 Maranello 1996	GT	358–359
Testarossa 1984	GT	300–301	F310 B 1997	«Формула-1»	360–361
156-85 1985	«Формула-1»	302–303	F300 1998	«Формула-1»	362–363
328 GTB и GTS 1985	GT	304–305	456M GT и GTA 1998	GT	364–365
Mondial 3,2 GTB и GTS 1985	GT	306–307	F399 1999	«Формула-1»	366–367
412 1985	GT	308–309	360 Modena 1999	GT	368–369

Содержание

F1-2000	«Формула-1»	370–371	F150th Italia 2011	«Формула-1»	430–431
360 Spider 2000	GT	372–373	FF 2011	GT	432–433
550 Barchetta 2000	GT	374–375	458 Spider 2011	GT	434–435
Rossa 2000 Pininfarina	Прототип	376–377	F2012 2012	«Формула-1»	436–437
F2001	«Формула-1»	378–379	F12 2012	GT	438–439
F2002	«Формула-1»	380–381	F138 2013	«Формула-1»	440–441
Enzo 2002	GT	382–383	LaFerrari 2013	GT	442–443
575M Maranello 2002	GT	384–385	458 Speciale 2013	GT	444–445
F2003-GA	«Формула-1»	386–387	458 Sergio Pininfarina	Прототип	446–447
Challenge Stradale 2003	GT	388–389	F14 T 2014	«Формула-1»	448–449
612 Scaglietti 2004	GT	390–391	California T 2014	GT	450–451
F2004	«Формула-1»	392–393	458 Speciale A 2014	GT	452–453
F430 2004	GT	394–395	F60 America 2014	GT	454–455
575 Maranello Handling GTC 2004	GT	396–397	FXXK 2014	GT	456–457
Superamerica 2005	GT	398–399	SF15 T 2015	«Формула-1»	458–459
F430 Spider 2005	GT	400–401	488 GTB 2015	GT	460–461
F2005 2005	«Формула-1»	402–403	488 Spider 2015	GT	462–463
FXX 2005	GT	404–405	SF16 H 2016	«Формула-1»	464–465
248 F1 2006	«Формула-1»	406–407	GTC4 Lusso 2016	GT	466–467
599 GTB Fiorano 2006	GT	408–409	LaFerrari Aperta 2016	GT	468–469
F2007 2007	«Формула-1»	410–411	SF70 H 2016	«Формула-1»	470–471
430 Scuderia 2007	GT	412–413	812 Superfast 2017	GT	472–473
F2008	«Формула-1»	414–415	SF71 H 2018	«Формула-1»	474–475
California 2008	GT	416–417	Portofino 2018	GT	476–477
F60 2009	«Формула-1»	418–419	488 Pista 2018	GT	478–479
599 XX 2009	GT	420–421	Monza SP1-SP2 2018	GT	480–481
458 Italia 2009	GT	422–423	SF90 2019	«Формула-1»	482–483
F10 2010	«Формула-1»	424–425	F8 Tributo 2019	GT	484–485
599 GTO 2010	GT	426–427	SF90 Stradale 2019	GT	486–487
SA Aperta 2010	GT	428–429	Roma 2019	GT	488–489



<u>SF1000 2020</u>	<u>«Формула-1»</u>	<u>490–491</u>	<u>F1-75 2022</u>	<u>«Формула-1»</u>	<u>504–505</u>
<u>812 GTS 2020</u>	<u>GT</u>	<u>492–493</u>	<u>499P 2023</u>	<u>Спортивный автомобиль</u>	<u>506–507</u>
<u>SF21 2021</u>	<u>«Формула-1»</u>	<u>494–495</u>	<u>SF-23 2023</u>	<u>«Формула-1»</u>	<u>508–509</u>
<u>296 GTB и 296 GTS 2021</u>	<u>GT</u>	<u>496–497</u>	<u>Purosangue 2023</u>	<u>SUV</u>	<u>510–511</u>
<u>812 Competizione 2021</u>	<u>GT</u>	<u>498–499</u>	<u>Roma Spider 2023</u>	<u>GT</u>	<u>512–513</u>
<u>SF90 Stradale Spider 2021</u>	<u>Spider</u>	<u>500–501</u>	<u>Более 70 лет побед</u>		<u>514</u>
<u>Daytona SP3 2021</u>	<u>GT</u>	<u>502–503</u>	<u>Летопись славы</u>		<u>515–542</u>

Введение

Когда *Tutto Ferrari*¹, как изначально называлась книга, впервые увидела свет в 2004 году, Михаэль Шумахер еще выступал в гонках и в том сезоне выиграл свой пятый подряд и последний чемпионский титул в цветах «Гарцующего жеребца» (всего он завоевал семь титулов, два из которых — в Benetton), укрепив гегемонию, продолжавшуюся без перерывов с 2000 года.

Идея создания книги — в которой, модель за моделью, будет рассказана вся история дорожных и гоночных машин Ferrari и размещены их великолепные рисунки, по каждой из них с видом в профиль, выполненные мастером и настоящим художником Джорджио Ализи, — родилась в тот *период*.

С тех пор *Tutto Ferrari* прошла долгий и успешный путь в печати, пусть и под разными названиями, переиздаваясь почти каждые четыре года, и сегодня, во второй половине 2023-го, выходит шестое издание, обновленное, исправленное и, конечно, дополненное всей продукцией «Феррари» последних лет: от SF90 Stradale 2019 года до Roma 2020-го и последнего поколения машин с 6-цилиндровым мотором, 296 GTB и GTS, появившихся соответственно в 2021 и 2022 годах.

По традиции в книгу также включены все болиды «Формулы-1» последних лет, от SF1000 (2020) до SF23, которая участвовала в чемпионате мира 2023 года.

Еще одной составляющей «гоночной» части книги стала новинка — 499P, гиперкар, который ознаменовал возвращение Маранелло в большие гонки на выносливость, прежде всего в «24 часа Ле-Мана» — гонку, в которой «красные» некогда одерживали легендарные победы.

Помимо новейших моделей, это последнее издание также включает в себя некоторые из культовых концепт-каров, собранных на шасси «Феррари», которые на протяжении десятилетий создавал маэстро итальянского кузовного дела, Пининфарина. Эти машины, «рожденные не в Маранелло», все же стали исключительно очаровательными и привлекательными, и они не раз прокладывали путь для будущих «Феррари»: в них внедрялись стилистические и технические решения, которые затем переносились на серийные модели.

Я пишу это предисловие к шестому изданию книги, и мои мысли возвращаются к Джорджио Наде, нашему Издателю, скончавшемуся в 2020 году — человеку, который много лет назад первым поверил в этот проект, в этот уникальный справочник, посвященный автомобилям, чей кузов украшен знаком Гарцующего жеребца.

Tutto Ferrari — не только мое детище, но и детище Джорджио Нады.

¹ «Все Ferrari» (итал.). — Прим. пер.

Предисловие

Технические характеристики различных автомобилей Ferrari приведены в хронологическом порядке, с 1940-го — года дебюта «предварительной» Auto Avio Costruzioni 815 — до машины 2012 года, за рулем которой Фернандо Алонсо предпринял свою очередную попытку вернуть чемпионский титул «Формулы-1» в Маранелло. Испанец остановился в шаге от титула «Формулы-1» в 2010 году, своем первом сезоне в качестве гонщика Ferrari, но 2011 год стал трудным испытанием для звезды «Гарцующего жеребца».

Среди новейших моделей в этом самом новом издании книги описана Ferrari FF — полноприводный автомобиль из Маранелло, представленный на Женевском автосалоне в 2011 году, и новая F12, презентация которой прошла в Швейцарии в 2012-м.

Каждая заметка представляет собой небольшой индивидуальный очерк, в некоторых случаях посвященный одной модели с двумя модификациями. Ferrari 308 GTB и соответствующая GTS (первая появилась в 1975 году, вторая — в 1977 году) или модели 365 GTC и GTS (выпущенные в 1969 году) можно найти в одном описании, поскольку они просто различные версии одной и той же модели. Два различных рассказа — о модели 365 GTB4 Daytona и родстере 365 GTS4 — не противоречат этой системе. Это две модификации одной и той же машины, но мы сочли правильным посвятить отдельную заметку каждой модели, учитывая историческое значение спортивного седана и дорожного автомобиля с открытым верхом. В некоторых случаях, например для модели 375 MM 1953 года, решено разделить версию с кузовом родстер и с закрытым верхом из-за сильных отличий между ними, как с точки зрения внешнего вида, так и достижений в истории спорта.

Используя данный способ для составления каталога машин Ferrari, иногда мы оказывались в противоположной ситуации: модели с отличиями, но относящиеся к одной спецификации. Баркетты 118 и 121 LM 1955 являются хорошей иллюстрацией: они практически неотличимы друг от друга при взгляде на кузов, но у них совершенно разные двигатели — объемом 3,7 литра у 118 и 4,4 литра у 121 LM. Кроме того, их недолгая спортивная карьера не оправдывает отдельного рассказа для каждой из них.

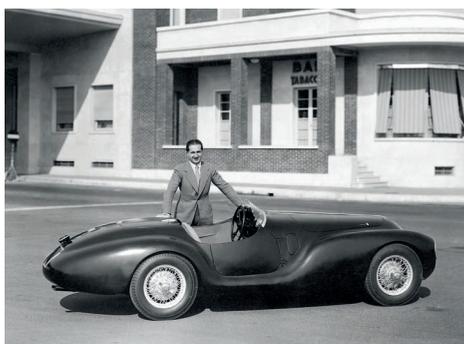
Каждая заметка включает в себя технические данные модели, включающие основные характеристики двигателя, коробки передач, кузова, шасси, размеров, веса и показателей.

Если гоночный автомобиль, спортивный автомобиль или прототип участвовал в соревнованиях более одного сезона или, в случае дорожных машин, выпускался на протяжении многих лет, для каждой модификации даны основные характеристики, указанные в скобках: они включают в себя увеличение мощности, изменение системы подачи топлива, системы зажигания и различные расположения коробки передач.

Основная проблема при составлении этих технических характеристик состояла в расхождениях между данными, значениями и рисунками в различных источниках, которыми мы пользовались. В таких ситуациях мы решили использовать данные с официального сайта Ferrari, на котором принята система спецификации машин по принципу модель за моделью. В случаях, когда получить точные данные из других источников не представлялось возможным, в соответствующих строках указаны прочерки.

Впервые в настоящей редакции появляется ряд специальных моделей, прототипов, сконструированных на протяжении многих лет различными кузовными ателье на основе шасси Ferrari. Такие автомобили, как 365 P Speciale, 250 P5, 512S и Modulo, являющиеся концепт-карами от Pininfarina, представлены в данной книге в качестве экспериментальных моделей, оставивших неизгладимый след в истории дорожных машинах Ferrari в части экстерьера и технической составляющей. Официальное участие хотя бы в одной гонке также привело нас к необходимости поместить отдельные заметки о таких машинах, как 166 MM с кузовом от Zagato, выпущенной в 1950 году, и 166 MM/53, построенной Abarth в 1953 году.

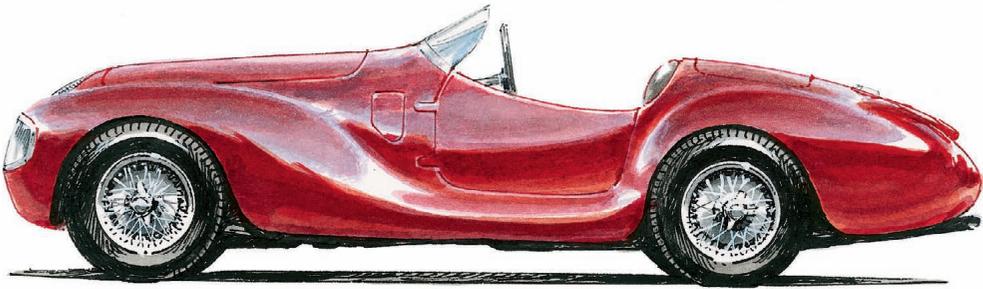
**ΚΑΤΑΛΟΓ
1940–2023**



Carrozzeria Touring из Милана попросила великого Альберто Аскари позировать с Auto Avio Costruzioni 815, линии которого явно были вдохновлены мягкими, плавными обводами кузова от Touring для Alfa Romeo 6C 2500 SS 1939 года. Именно Аскари подарил этому предшественнику Ferrari дебют в автоспорте на «Милле Милья» 1940 года, где он большую часть гонки лидировал в своем классе, прежде чем сойти с дистанции.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

<u>ДВИГАТЕЛЬ</u>		<u>ШАССИ</u>	
Расположен спереди, продольно, рядный, восемь цилиндров		Стальная рама	
Диаметр цилиндра и ход поршня	63 × 60 мм	Передняя подвеска	Независимая, поперечная листовая рессора, амортизаторы со спиральными пружинами
Рабочий объем цилиндра	187 см ³	Задняя подвеска	Ведущий мост, продольные полуэллиптические рессоры, стабилизатор поперечной устойчивости, амортизаторы
Общий объем двигателя	1496 см ³	Тормоза	Барabanные
Привод клапанов	Один верхний распределительный вал	Рулевое управление	Глобидная передача с зубчатым сектором
Количество клапанов	Два на цилиндр	Топливный бак	108 литров
Степень сжатия	7,5:1	Шины спереди/сзади	5,50-15 на всех колесах
Подача топлива	Четыре карбюратора Weber 30DR2	<u>РАЗМЕРЫ И ВЕС</u>	
Зажигание	Одиночное, один распределитель	Колесная база	2420 мм
Охлаждение	Водяное	Колея спереди/сзади	1240/1240 мм
Система смазки	Мокрый картер	Длина	—
Максимальная мощность	72 л. с. при 5500 об/мин	Ширина	—
Удельная мощность	48 л. с./литр	Высота	—
<u>ТРАНСМИССИЯ</u>		Снаряженная масса	625 кг
Задний привод		<u>ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</u>	
Сцепление	Однодисковое сухое	Максимальная скорость	160–170 км/ч
Коробка передач	В одном блоке с двигателем, четыре передачи + задняя	Соотношение мощности к весу	8,7 кг/л. с.
<u>ТИП КУЗОВА</u>			
Двухместная баркетта			



Auto Avio Costruzioni 815

1940

Проработав в Alfa Romeo 10 лет, в течение которых он руководил гоночным отделением компании под вывеской Scuderia Ferrari, Энцо Феррари покинул Портелло в 1939 году из-за постоянных разногласий с руководством, в частности с новым техническим руководителем, испанцем Вифредо Рикартом.

В этой сложной ситуации Феррари подписал соглашение, которое не позволяло ему участвовать в любых видах автогонок с брендом Scuderia Ferrari как минимум четыре года. Но это препятствие вскоре было преодолено. На деньги, которые он получил в двойном размере за уход из Alfa Romeo и прекращение деятельности в Scuderia, будущий конструктор в 1940 году основал в Модене новую компанию под названием Auto Avio Costruzioni. Из мастерских новой организации вышли два родстера, построенные почти исключительно из комплектующих и деталей FIAT. Шасси из лонжеронов и поперечин, а также восьмицилиндровый рядный двигатель объемом 1496 см³ были позаимствованы от FIAT 508 C Balilla 1100. В этой авантюрной затее вместе с Феррари принимало участие очень небольшое количество людей, среди них Альберто Массимино и Витторио Беллентани.

Кузовное ателье Carrozzeria Touring из Милана вычертило нежные, плавные линии пары двухместных автомобилей, построенных Феррари и получивших индекс 815, которые вышли на старт Гран-при Брешии (на самом деле «XIII Милле Милья» — 28 апреля 1940 года). С экипажами Лотарио Рангони Макиавелли — Энрико Нарди и Альберто Аскари — Джузеппе Миноцци они доминировали в категории спортивных автомобилей с двигателями до 1500 см³, пока сломанный рокерный рычаг на машине Аскари и поломка трансмиссии на 815 Рангони не положили конец многообещающему дебюту. Аскари продал свою машину Энрико Бельтрачини, который на ней принял участие как минимум в восьми послевоенных гонках. Лотарио Рангони погиб во время Второй мировой войны, и вторая машина была передана его брату Роландо, но лишь для того, чтобы в 1958 году отправиться на свалку.



Настройка Ferrari 125 S, первые наброски для которой Джоакино Коломбо сделал еще летом 1945 года, была долгой, сложной и требовала многочисленных тестовых сессий, в которых чередовались разные гонщики, в том числе Нандо Ригетти (на фото за рулем автомобиля). Эти первые испытания всегда проходили под бдительным оком Энцо Феррари, который стоит справа, рядом со своим первым «настоящим» творением.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

<u>ДВИГАТЕЛЬ</u>		<u>ШАССИ</u>	
Расположен спереди, продольно, V12 с углом развала цилиндров 60°		Стальная рама	
Диаметр цилиндра и ход поршня	55 × 52,5 мм	Передняя подвеска	Независимая, двойные поперечные рычаги, поперечная полуэллиптическая рессора, гидравлические амортизаторы
Рабочий объем цилиндра	124,73 см ³	Задняя подвеска	Ведущий мост, продольные полуэллиптические рессоры, стабилизатор поперечной устойчивости, гидравлические амортизаторы
Общий объем двигателя	1496,77 см ³	Тормоза	Барабанные
Привод клапанов	Один верхний распределительный вал	Рулевое управление	Глобидная передача с зубчатым сектором
Количество клапанов	Два на цилиндр	Топливный бак	72 литра
Степень сжатия	9,5:1	Шины спереди/сзади	5,50-15 на всех колесах
Подача топлива	Три карбюратора Weber 30DCF	<u>РАЗМЕРЫ И ВЕС</u>	
Зажигание	Одиночное, один распределитель или два магнето	Колесная база	2420 мм
Охлаждение	Водяное	Колея спереди/сзади	1240/1240 мм
Система смазки	Мокрый картер	Длина	4500 мм
Максимальная мощность	118 л. с. при 6800 об/мин	Ширина	1550 мм
Удельная мощность	78,8 л. с./литр	Высота	1500 мм
<u>ТРАНСМИССИЯ</u>		Снаряженная масса	650 кг
Задний привод		<u>ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</u>	
Сцепление	Ододисковое сухое	Максимальная скорость	170 км/ч
Коробка передач	В одном блоке с двигателем, пять передач + задняя	Соотношение мощности к весу	5,5 кг/л. с.
<u>ТИП КУЗОВА</u>			
Одно-/двухместная баркетта			

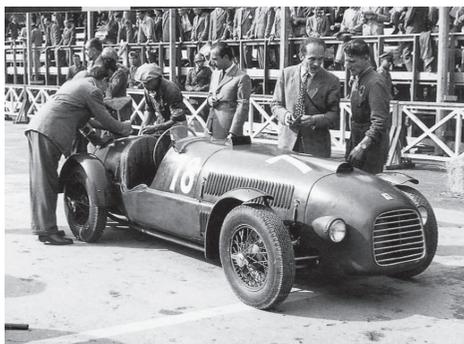


125 S

1947

Освободившись от всех связей с Alfa Romeo, в 1945 году Энцо Феррари загорелся идеей создания автомобиля, который, наконец, будет носить его собственное имя. Хороший «агитатор людей», как он любил называть себя, Феррари возобновил контакты с некоторыми своими коллегами по Alfa Romeo, включая техника Джузеппе Буссо, тест-пилота Луиджи Бацци и дизайнера Джоакино Коломбо. Он озадачил Коломбо поручением разработать первую «настоящую» Ferrari, которая дебютировала весной 1947 года после долгого периода доработки. Отбросив вариант с восьмицилиндровым двигателем, Феррари со своим конструктором выбрали амбициозный и сложный путь, который привел к 12-цилиндровому мотору. Этот силовой агрегат всегда привлекал интерес конструктора из Модены: сначала он был очарован американским V12 производства Packard, затем вдохновлялся прославленными силовыми агрегатами Auto Union тридцатых годов, а также своим личным опытом работы в Alfa Romeo, приобретенным в таких проектах, как двигатель для гоночного автомобиля 12 С 1936 года. Эта конфигурация также казалась хорошим выбором для вероятного использования в автомобилях категории Гран-при, для этого требовалось лишь простое добавление нагнетателя.

На этой основе начала обретать форму Ferrari 125 S. Двухместный родстер с интегрированными в кузов закругленными крыльями дебютировал 11 мая 1947 года на автодроме в Пьяченце под управлением Франко Кортезе. Но для автомобиля гонка закончилась за три круга до финиша, когда он лидировал после долгой борьбы с Maserati 6CS 1500. Однако победа была отсрочена только на 14 дней, потому что две недели спустя Кортезе выиграл Гран-при Рима на трассе возле бань императора Каракаллы. Всего за пять месяцев Ferrari одержала шесть побед в 14 гонках, пять из которых были одержаны на 125 S и одна на модели 125 S Corsa.



Ferrari 159 S Раймона Соммера непосредственно перед стартом Гран-при Турина на автодроме Чиркуито дель Валентино 12 октября 1947 года. Всего через 30 кругов французский гонщик значительно оторвался от всех остальных участников, подтвердив тотальное превосходство машины и одержав весомую и обнадеживающую победу, опередив гонщика Delage Эжена Шабу и стайку машин Talbot и Gordini.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

<u>ДВИГАТЕЛЬ</u>		<u>ШАССИ</u>	
Расположен спереди, продольно, V12 с углом развала цилиндров 60°		Стальная рама	
Диаметр цилиндра и ход поршня	59 × 58 мм	Передняя подвеска	Независимая, двойные поперечные рычаги, поперечная полуэллиптическая рессора, гидравлические амортизаторы
Объем цилиндра	158,57 см ³	Задняя подвеска	Ведущий мост, продольные полуэллиптические рессоры, стабилизатор поперечной устойчивости, гидравлические амортизаторы
Общий объем двигателя	1902,84 см ³		
Привод клапанов	Один верхний распредвал	Тормоза	Барабанные
Количество клапанов	Два на цилиндр	Рулевое управление	Глобидная передача с зубчатым сектором
Степень сжатия	8,5:1	Топливный бак	72 литра
Подача топлива	Три карбюратора Weber 32DCF	Шины спереди/сзади	5,5-15 на всех колесах
Зажигание	Одиночное, два магнето	<u>РАЗМЕРЫ И ВЕС</u>	
Охлаждение	Водяное	Колесная база	2420 мм
Система смазки	Мокрый картер	Колея спереди/сзади	1240/1240 мм
Максимальная мощность	125 л. с. при 7000 об/мин	Длина	3550 мм
Удельная мощность	66 л. с. /литр	Ширина	1470 мм
<u>ТРАНСМИССИЯ</u>		Высота	1120 мм
Задний привод		Снаряженная масса	750 кг
Сцепление	Одноступенчатое сухое	<u>ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</u>	
Коробка передач	В одном блоке с двигателем, пять передач + задняя	Максимальная скорость	180 км/ч
<u>ТИП КУЗОВА</u>		Соотношение мощности к весу	6,0 кг/л. с.
Одно-/двухместный спортивный седан			



159 S

1947

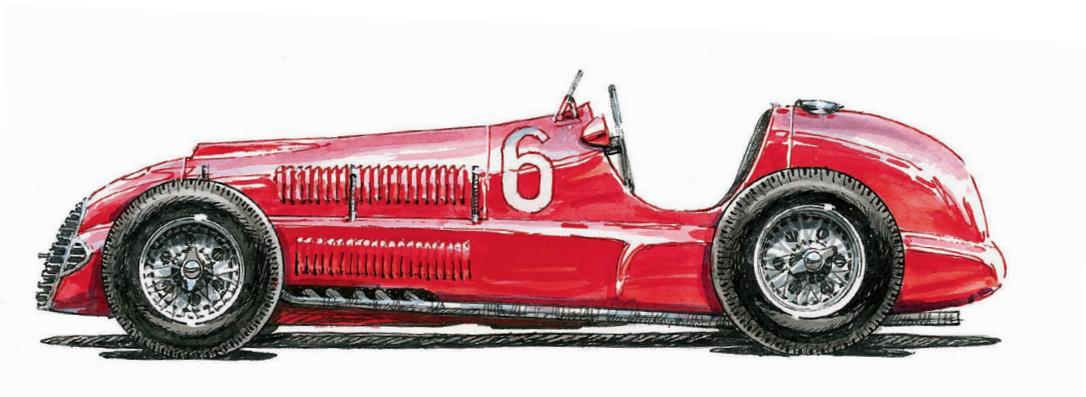
История этого автомобиля оказалась настолько короткой, что он поучаствовал всего в нескольких гонках, и все они прошли в 1947 году. Имея на своем счету первые победы модели 125 в спортивной и гоночной модификациях, 15 августа Ferrari отправилась на автодром Чиркуито ди Пескара только с одной машиной. Снаружи 159 S выглядела так же, как и 125 S, но впервые была оснащена 12-цилиндровым двигателем объемом 1902,84 см³ с увеличенными диаметром цилиндра и ходом поршня до 59 и 58 мм; силовой агрегат выдавал 120–125 л. с. при 7000 оборотов в минуту. Автомобилем управлял Франко Кортезе, который лидировал в гонке, но в итоге занял второе место, уступив Stanguellini Винченцо Ауриккио: 159 S победила в своем классе. Также была построена гоночная версия с крыльями мотоциклетного типа, которая выступала во второй половине сезона с неважными результатами. Модели 159 S помешала конкурентоспособность быстрых и маневренных Maserati A6GCS с Джованни Бракко, Джиджи Виллорези и Альберто Аскари за рулем, а также машин Cisitalia D46. В такой атмосфере неопределенности автомобиль был заявлен на Гран-при Турина на автодроме Чиркуито дель Валентино 12 октября. Поскольку Ferrari была сосредоточена главным образом на планировании сезона 1948 года, на гонку была заявлена только одна одноместная гоночная 159 S для талантливого французского гонщика Раймона Соммера, который, стартовав со второго ряда, одержал судьбоносную победу, подтвердив, что почти двухлитровый двигатель достиг необходимых показателей надежности и производительности. Автомобиль сошел со сцены в конце 1947 года, поскольку эта модель была переходной между 125 S и новым модельным рядом 166, который вскоре стал основой производственной линейки молодой и амбициозной компании из Маранелло.



Версия Ferrari 125 F1 1950 года, за рулем которой Альберто Аскари выступал на Гран-при Монако того сезона. В квалификации он показал время круга 1 минута 53,8 секунды, начал гонку с третьего ряда стартовой решетки и занял второе место вслед за победившей Alfa Romeo 158 Фанхио. К концу 1950 года команда из Портелло выиграла первый чемпионат мира «Формулы-1» с Нино Фариной, доминируя в течение всего сезона.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

<u>ДВИГАТЕЛЬ</u>		<u>ТИП КУЗОВА</u>	
Расположен спереди, продольно, V12 с углом развала цилиндров 60°		Одноместный	
<u>ШАССИ</u>		Стальная рама	
Диаметр цилиндра и ход поршня	55 × 52,5 мм	Передняя подвеска	Независимая, двойные поперечные рычаги, поперечная полуэллиптическая рессора, амортизаторы Houdaille
Рабочий объем цилиндра	124,73 см ³	Задняя подвеска	Качающиеся полуоси, торсионы, амортизаторы Houdaille (подвеска Де Дион в 1950 г.)
Общий объем двигателя	1496,77 см ³	Тормоза	Барабанные
Привод клапанов	Один верхний распределительный вал (два распределительных вала в 1949 г.)	Рулевое управление	Глобoidная передача с зубчатым сектором
Количество клапанов	Два на цилиндр	Топливный бак	120 литров (140 литров в 1949 г.)
Степень сжатия	6,5:1	Шины спереди/сзади	5,50-15 / 7,00-15 (5,50-16 / 6,50-16 в 1949 г.)
Подача топлива	Один карбюратор Weber 40DOC3 или 50WCF и один одноступенчатый нагнетатель (двухступенчатый в 1949 г.)	<u>РАЗМЕРЫ И ВЕС</u>	
Зажигание	Одиночное, два магнето	Колесная база	2160 мм (2320 мм в 1949 г.)
Охлаждение	Водяное	Колея спереди/сзади	1278/1250 мм
Система смазки	Сухой картер	Длина	3685 мм
Максимальная мощность	230 л. с. при 7000 об/мин (280 л. с. при 8000 об/мин в 1949 г.)	Ширина	1400 мм
Удельная мощность	153,6 л. с./литр (187 л. с./литр в 1949 г.)	Высота	1025 мм
<u>ТРАНСМИССИЯ</u>		Снаряженная масса	710 кг
Задний привод		<u>ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</u>	
Сцепление	Одnodисковое сухое (многодискковое в 1949–50 гг.)	Максимальная скорость	260 км/ч
Коробка передач	В одном блоке с двигателем, пять передач + задняя	Соотношение мощности к весу	3,08 кг/л. с. (2,5 кг/л. с. в 1949 г.)



125 F1

1948

Когда Энцо Феррари и Джоакино Коломбо решили использовать 12-цилиндровый двигатель объемом 1500 см³ для модели 125 S, они уже думали о применении этого же силового агрегата в гоночном автомобиле Гран-при, предшественнике современной машины «Формулы-1». Действующие в то время правила требовали использования 1,5-литрового двигателя с нагнетателем. Проект «заряженного» двигателя объемом 1500 см³ разрабатывался Коломбо параллельно с атмосферной версией и лег в основу первого автомобиля Ferrari для гонок Гран-при, 125 F1, первоначально названного GPC, или Grand Prix Compressore. Испытания начались во второй половине 1948 года и сразу же показали, что это будет долгий и сложный процесс. Двигатель, по-прежнему работавший с одноступенчатым нагнетателем Roots, страдал от хронической потери мощности, особенно на высоких оборотах, что мешало автомобилю соответствовать характеристикам восьмицилиндровой Alfa Romeo 158 и четырехцилиндрового Maserati 4CLT. С другой стороны, легкое шасси от Gilco с колесной базой всего 2160 мм сделало 125 F1 компактной, хорошо управляемой и подходящей для любой трассы.

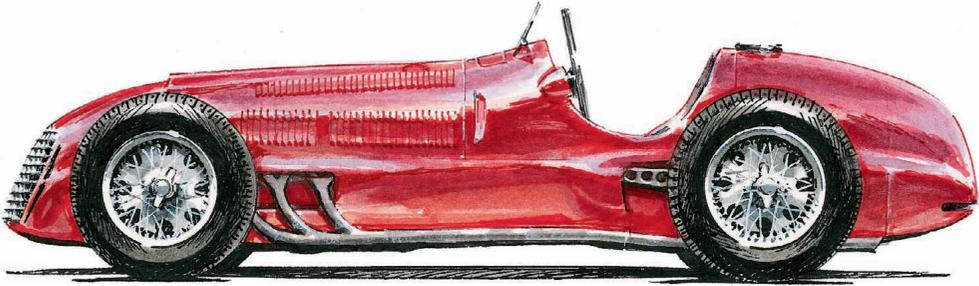
Дебют гоночного автомобиля состоялся 5 сентября 1948 года на Гран-при Валентино. Три автомобиля были предоставлены сиамскому принцу Бира, Нино Фарине и Раймону Соммеру, который занял обнадеживающее третье место, уступив Alfa Romeo и Maserati. Этот результат имел историческое значение, поскольку убедил Энцо Феррари в том, что ему следует продолжить участие в гонках Гран-при, когда тот был готов отказаться от них из-за слишком высокой стоимости. В 1949–1950 годах Ferrari 125 F1 была модифицирована как в механической части с новым двухступенчатым нагнетателем, так и в области кузова посредством изменения решетки радиатора и хвостовых панелей.



Гран-при автодрома в Монце, 26 июня 1949 года: Хуан-Мануэль Фанхио (на фото) в боксах для быстрой дозаправки и замены шин своей гоночной 166 F2, заявленной Автомобильным клубом Аргентины. Будущий пятикратный чемпион мира «Формулы-1» выиграл, одержав свою первую победу в гонках высшего уровня на Европейском континенте в сезоне, когда он выступал как за Ferrari, так и за Maserati. В период с 1951 по 1957 год он завоевал пять титулов чемпиона мира «Формулы-1».

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

<u>ДВИГАТЕЛЬ</u>		<u>ШАССИ</u>	
Расположен спереди, продольно, V12 с углом развала цилиндров 60°		Стальная рама	
Диаметр цилиндра и ход поршня	60 × 58,8 мм	Передняя подвеска	Независимая, двойные поперечные рычаги, поперечная полуэллиптическая рессора, гидравлические амортизаторы
Рабочий объем цилиндра	166,25 см ³	Задняя подвеска	Качающиеся полуоси, торсионы, гидравлические амортизаторы (поперечная полуэллиптическая рессора в 1949 г., подвеска Де Дион в 1950 г.)
Общий объем двигателя	1995,02 см ³	Тормоза	Барabanные
Привод клапанов	Один верхний распределительный вал	Рулевое управление	Глобоидная передача с зубчатым сектором
Количество клапанов	Два на цилиндр	Топливный бак	130 литров (150 литров в 1950 г.)
Степень сжатия	11:1	Шины спереди/сзади	5,50-15 / 6,25-16 (5,25-16 / 6,50-16 в 1950 г.)
Подача топлива	Три карбюратора Weber 32DCF	<u>РАЗМЕРЫ И ВЕС</u>	
Зажигание	Одиночное, два магнето	Колесная база	2160 мм (2320 мм в 1949 г.)
Охлаждение	Водяное	Колея спереди/сзади	1200/1200 мм
Система смазки	Мокрый картер (сухой картер в 1949 г.)	Длина	—
Максимальная мощность	155 л. с. при 7000 об/мин	Ширина	—
Удельная мощность	77 л. с./литр	Высота	—
<u>ТРАНСМИССИЯ</u>		Снаряженная масса	550 кг
Задний привод		<u>ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</u>	
Сцепление	Многодисковое	Максимальная скорость	235 км/ч
Коробка передач	В одном блоке с двигателем, пять передач + задняя (в одном блоке с дифференциалом, четыре передачи + задняя с 1950 г.)	Соотношение мощности к весу	3,5 кг/л. с.
<u>ТИП КУЗОВА</u>			
Одноместный			



166 F2

1948

Кубок «Формулы-2» в личном зачете, который стал чемпионатом только в 1967 году, был учрежден в 1948 году. Первый свод правил, в соответствии с которым проводилась серия этапов на трассах по всей Европе, допускал к участию машины с двухлитровыми двигателями без наддува или объемом 500 см³ с наддувом. Рекламное значение категории, структурированной подобным образом, было слишком ощутимым, поэтому Ferrari решила не принимать участия с самого начала, но построила гоночный автомобиль, в котором полностью использовались возможности, предоставляемые регламентом.

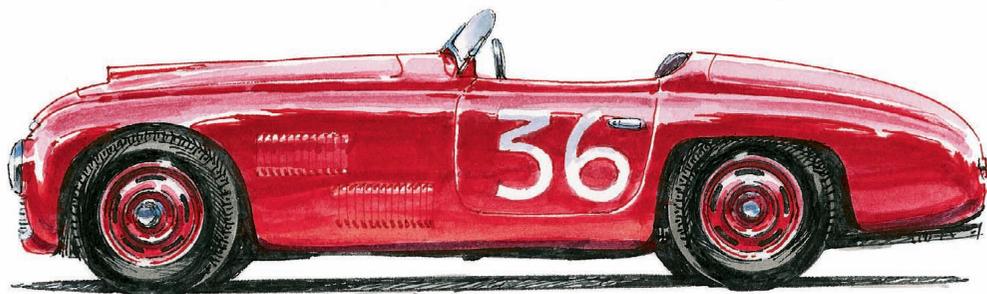
Созданный вокруг двухлитрового (1995,02 см³) двигателя, который уже стоял в модели 166 с закрытыми колесами, автомобиль «Формулы-2» располагал мощностью, увеличенной до более чем 150 л. с. за счет установки трех карбюраторов Weber 32DCF вместо одного в версии для гонок на спортивных автомобилях. Коробка передач, которая устанавливалась в едином блоке с двигателем, имела пять скоростей плюс задний ход на модели 166 1948–1949 годов и стала единым блоком с четырехступенчатым дифференциалом в 1950 году. Гоночная карьера 166 F2 началась самым лучшим образом — с победы Раймона Соммера на Гран-при Флоренции 1948 года, в котором он лидировал с самого старта и обошел всех остальных участников на круг. Но в 1949 году состоялось боевое крещение 166 F2, получившей новый двигатель и полностью переработанное шасси, ставшее легче и маневреннее. После неуверенного начала сезона 166 F2 выиграла в Риме, Неаполе, Бари, Монце и Реймсе. Среди гонщиков, добившихся успеха на этой машине, был человек, который участвовал в ряде гонок за рулем 166 F2 в необычной желто-синей окраске, заявленной Автомобильным клубом Аргентины. «Молодому» многообещающему гонщику не понадобилось много времени, чтобы подтвердить свой экстраординарный водительский талант и победить в Монце — его звали Хуан-Мануэль Фанхио.



Бруно Стерци и Фернандо Ригетти стартовали в «Милле Милья» 1948 года на той же машине — Ferrari 166 S Allemano с кузовом баркетта (MI 111176), на которой Клементе Бьондетти и Игорь Трубецкой выиграли «Джиро ди Сицилия» месяцем ранее. Но результат в «Милле Милья» был не столь благоприятным: пройдя пункт контроля времени в Падуе на 20 месте в общем зачете, они были вынуждены сойти с дистанции перед Форли.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

<u>ДВИГАТЕЛЬ</u>		<u>ШАССИ</u>	
Расположен спереди, продольно, V12 с углом развала цилиндров 60°		Стальная рама	
Диаметр цилиндра и ход поршня	60 × 58,8 мм	Передняя подвеска	Независимая, двойные поперечные рычаги, поперечная полуэллиптическая рессора, гидравлические амортизаторы
Рабочий объем цилиндра	166,25 см ³	Задняя подвеска	Ведущий мост, продольные полуэллиптические рессоры, стабилизатор поперечной устойчивости, гидравлические амортизаторы
Общий объем двигателя	1995,02 см ³	Тормоза	Барабанные
Привод клапанов	Один верхний распределительный вал	Рулевое управление	Глобoidная передача с зубчатым сектором
Количество клапанов	Два на цилиндр	Топливный бак	72 литра
Степень сжатия	6,8:1	Шины	5,90-15 на всех колесах
Подача топлива	Один карбюратор Weber 32DCF	<u>РАЗМЕРЫ И ВЕС</u>	
Зажигание	Одиночное, два распределителя	Колесная база	2420 мм
Охлаждение	Водяное	Колея	1250/1200 мм
Система смазки	Мокрый картер	Длина	—
Максимальная мощность	110 л. с. при 6000 об/мин	Ширина	—
Удельная мощность	55 л. с./литр	Высота	—
<u>ТРАНСМИССИЯ</u>		Снаряженная масса	900 кг
Задний привод		<u>ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</u>	
Сцепление	Одноступенчатое сухое	Максимальная скорость	170 км/ч
Коробка передач	В одном блоке с двигателем, пять передач + задняя	Соотношение мощности к весу	8,2 кг/л. с.
<u>ТИП КУЗОВА</u>			
Двухместная баркетта			



166 S Allemano

1948

Первый настоящий гоночный сезон команды Ferrari состоялся в 1948 году и ознаменовался дебютом 12-цилиндрового двигателя объемом два литра (1995,02 см³) с увеличенными диаметром цилиндров и ходом поршня до 60 и 58,8 мм соответственно. Агрегат, получивший индекс 166, был установлен в новые модели для обеих категорий — спортивных автомобилей и «Формулы-2». В то время обозначения машин Ferrari брались от унитарного рабочего объема, полученного путем деления общего объема двигателя в кубических сантиметрах на количество цилиндров: в этом случае 1995,02 разделено на 12 = 166,25, и округлено до 166.

Гоночная версия 166 S почти всегда участвовала в гонках с заводской заявкой, в то время как спортивная модификация часто соревновалась под вывеской частной Scuderia Inter, которая под номером 36 заявила модель 166 S с кузовом баркетта от ателье Allemano в гонку «Джиро ди Сицилия» 4 апреля 1948 года. Она не была предназначена исключительно для гонок, и шансы на то, что этот довольно неказистый и неуклюжий автомобиль преуспеет, были довольно малы, учитывая присутствие заводских Maserati A6GCS Альберто Аскари и Джиджи Виллорези. Но в талантливых руках великого дорожного гонщика Клементе Бьондетти — который уже выигрывал «Милле Милья» в 1938 и 1947 годах и в последний момент получил в напарники менее опытного Игоря Трубецкого — 166 S Allemano одолела сильных соперников и выиграла сицилийскую гонку, подарив Ferrari очередную значимую победу. Однако этой машине не так повезло в «Милле Милья» того года, где ее пилотировали Бруно Стерци и Фернандо Ригетти, которым пришлось сойти с дистанции из-за поломки двигателя.

Внедрение нового двухлитрового силового агрегата положило начало длинной и успешной линейке «красных»: своими первыми международными победами Tipo 166 значительно добавила престижа марке Ferrari.