La sportiva perfetta

C'è un aspetto che sorprende più della potenza e delle prestazioni debordanti della berlinetta modenese: è **la capacità di motore e assetto di adattarsi a qualsiasi condizione di guida**: dalla pista alla "vasca" in centro

Testo di **Saverio Villa**

Per quasi trent'anni - dopo l'uscita di produzione delle F40 e 208 Turbo - la Ferrari ha abbandonato il motore sovralimentato per i suoi modelli destinati alla strada, salvo poi reintrodurlo, prima un po' di soppiatto, con la California T del 2014 e poi, con maggior clamore, proprio con la 488 GTB del 2015.
I puristi, di fronte a questa scelta hanno storto il naso, perché - in linea generale - turbo significa dover rinunciare ai regimi "stellari" che fanno tanto auto da corsa e anche a un po' di rumore "spaccatimpani" perché, dopotutto, una turbina è una specie di tappo infilato nelle linee di scarico che inevitabilmente modifica la musicalità del motore.
Ma questo processo di transizione va considerato irreversibile, perché senza la sovralimentazione sarà sempre più difficile rispettare le normative antinquinamento. E allora tanto vale farsene una ragione, anche se questo dovesse comportare qualche rinuncia.
In realtà, guidando la 488, si scopre che i vantaggi sono così tanti rispetto alla precedente 458 con motore aspirato, che qualche strepito e qualche decibel in meno rappresentano una contropartita convenientissima.
La 488 GTB (che è disponibile anche in versione Spider), oltre ad avere una potenza devastante (670 CV) e, praticamente, sempre disponibile, non solo elargisce prestazioni inesauribili se

IN BREVE

MOTORE:	3.9 (BZ) da 670 CV
DIMENSIONI:	457/195/121 cm
CAMBIO:	doppia frizione a 7 marce
VELOCITÀ:	330 km/h
ACCELERAZIONE:	3,0" 0-100 km/h 8,3" 0-200 km/h
PREZZO:	225.000 euro

La 488 GTB immortalata sul rettilineo dei box dell'Autodromo Nazionale di Monza: con 670 CV e un assetto e un grip sbalorditivi per un auto stradale, ha un'efficacia sorprendente anche in pista

ci si dà dentro con il gas, ma ha anche una docilità sorprendente quando si va a spasso. La coppia massima (760 Nm) è disponibile già intorno ai 3 mila giri, quando sulla 458 lo era a 6 mila: questo, su strada, in abbinamento alla sostanziale assenza di "turbolag" e al cambio a doppia frizione che sa essere delicato o violento secondo il tipo d'uso, rende la GTB piacevolissima e rilassante quando si viaggia col gomito fuori dal finestrino, mentre se si affonda l'acceleratore il guadagno di regime e di velocità ha qualcosa di soprannaturale. E quei 1.000 giri in meno di regime massimo dichiarati rispetto alla 458 (8 mila invece di 9 mila) sembrano effettivamente tanti ma solo perché ci si trova a limitatore sempre maledettamente troppo presto.
E altrettanto sorprendente è l'assetto. C'è la possibilità di disaccoppiare la taratura delle sospensioni rispetto alle regolazioni programmate offerte dal "manettino" sul volante per, cui quando si viaggia su superfici non perfettamemte lisce, si possono mantenere le modalità più sportive per quanto riguarda motore e cambio (Race, CT-Off ed ESC Off in ordine crescente di permissività) e, nel contempo, rendere molle e ammortizzatori un po' più soft. Ma si fatica a capire quanto pessime

debbano essere le condizioni dell'asfalto per ricorrere a questa regolazione. Abbiano provato la 488 GTB anche su superfici dissestate al limite del buon senso e l'assetto standard si è dimostrato stabilissimo, rigoroso nel mantenere le ruote a contatto con l'asfalto e, tutto sommato, anche benevolo nell'assorbimento, pur ad andature fuori portata per qualsiasi auto normale.

ELETTRONICA SCIENTIFICA

Senza contare che gli interventi dei sistemi elettronici deputati al controllo di trazione e stabilità sono talmente "scientifici" che, se non si sceglie di disattivare completamente la loro sorveglianza, si ha la sensazione di poter fare davvero di tutto con la 488, compreso qualche coreografico sovrasterzo di potenza, senza che le centraline pongano freni inibitori.
E la voce del V8 biturbo mantiene una timbrica da brivido, anche se con un volume leggermente meno altisonante rispetto a quello della vecchia 458.
Ma, dopotutto, bisogna ammettere che quando si è fatto il pieno di adrenalina e ci si adagia su una condotta di guida più rilassata, qualche ruggito in meno può perfino far piacere. Del resto, dal punto di vista dell'utilizzo a medio e largo raggio, la 488 GTB è più versatile di quello che si sarebbe portati a pensare, perché il vano bagagli anteriore è degno di questo nome e dietro i sedili c'è un po' di spazio ancora. Anche se qualche posticino in più nell'abitacolo per smartphone, chiavi e monete non guasterebbe neppure su un'auto che, comunque, ha la pista nel dna. ■

Il motore è un V8 di 3,9 litri con doppio turbo. Nella dotazione tecnica della 488 ci sono anche sistemi di gestione della motricità mutuati dalla Formula 1

L'aerodinamica posteriore è curatissima e nel diffusore sotto il paraurti sono inserite anche tre alette mobili

PER ANDAR FORTE A MONZA CON LA 488 NON BISOGNA... AVER FRETTA

Ma come si guida la 488 a Monza? L'abbiamo chiesto a un pilota vero - Marco Cioci - che con la Ferrari ha corso tante volte sulla nostra pista.

Tra la 488 stradale e quella da corsa non cambia lo stile di guida. Nelle varianti è importante sfruttare bene il turbo, ritardando le frenate e approfittando a fondo dell'ABS per tutta la decelerazione. Una volta dentro non dobbiamo avere fretta di "aprire" il gas ma aspettiamo di avere le ruote diritte e poi facciamolo senza incertezze perché, col turbo, parzializzare l'acceleratore significa perdere potenza e poi serve tempo per recuperare la spinta. In Prima Variante facciamo più "on/off" con freno, sterzo e acceleratore, nella seconda, invece, sacrifichiamo l'ingresso per prepararci all'uscita e sfruttare tutta la potenza, che è tantissima. Stesso discorso per le due Curve di Lesmo: forziamo la frenata nel punto giusto e non andiamo sul gas troppo presto, anche perché la prima "chiude". Quando siamo a centro curva e vediamo l'uscita: leggera progressione e poi giù tutto. L'Ascari è più complicata: buona frenata iniziale, ci inseriamo a sinistra portando velocità in ingresso per essere veloci nella "destra" successiva, poi un filo di gas per "caricare" il turbo, ma sempre senza fretta. Giochiamo in anticipo impostando l'uscita e dal centro della variante andiamo in progressione decisa e costante fino alla Parabolica, dove la 488 viene impegnata meno perché la traiettoria tende ad aprire. Qui la tecnica è la stessa delle monoposto: frenata ritardata e forte ma breve per portare velocità dentro, prendiamo la "corda" tenendo come riferimento la torretta dei fotografi. Da qui raddrizziamo il volante, apriamo leggermente il gas per mettere in pressione il turbo e poi "giù tutto" verso il rettilineo.