

10-03-2022

História da Ferrari



Alexandre Silva nº1

João Costa nº17

ÍNDICE

Introdução	4
Capítulo I - História	5
Capítulo II - O CAVALO RAMPANTE	9
<i>A cor vermelha da Ferrari não foi uma escolha da marca</i>	9
<i>FERRARI CHALLENGE SERIES</i>	9
<i>Evolução de alguns mitos</i>	13
<i>Por que Ferrari é tão diferente?</i>	13
Capítulo III - Conheça 10 estrelas do Museu Ferrari	16
166 F2 – 1948.....	16
Ferrari 250 GTO – 1962.....	16
250 Testa Rossa – 1957	16
F1-89 – 1989.....	16
F300 – 1998.....	17
FXX K – 2014.....	17
312 B3 “Spazzaneve” - 1973	17
F1 126 CK - 1981.....	17
F 2008 - 2008.....	17
Ferrari F40 - 1987	18
Ferrari bate recorde de vendas em 2021	18
Capítulo IV - Enzo Ferrari	21
<i>A Vida</i>	21
<i>Carreira em corridas</i>	22
<i>Construindo a Ferrari</i>	23
<i>Fusão com Fiat</i>	25
<i>Últimos anos</i>	26
<i>Morte</i>	26
Capítulo V - Scuderia Ferrari	27
<i>Sede</i>	27
<i>Nome e Logotipo</i>	28
<i>Recordes</i>	28
<i>Início</i>	28
<i>Década de 50</i>	28

<i>Década 1990</i>	30
<i>Década de 2000</i>	30
<i>Década de 2010</i>	31
<i>Década de 2020</i>	32
<i>Bibliografía</i>	33

INTRODUÇÃO

Ferrari é uma fabricante italiana de carros esportivos de luxo com sede em Maranello. Fundada por Enzo Ferrari em 1939 na divisão de corridas da Alfa Romeo com o nome Auto Avio Costruzioni, a empresa construiu seu primeiro carro em 1940. No entanto, o início da empresa como fabricante de automóveis é geralmente reconhecido em 1947, quando o primeiro carro com o nome Ferrari foi concluído.

Em 2014, a Ferrari foi classificada como a marca mais poderosa do mundo pela consultoria Brand Finance.[2] Em junho de 2018, o 250 GTO de 1964 tornou-se o carro mais caro da história, estabelecendo um recorde de venda de 70 milhões de dólares.[3][4]

O Grupo Fiat adquiriu 50% da Ferrari em 1969 e expandiu sua participação para 90% em 1988.[5] Em outubro de 2014, a Fiat Chrysler Automobiles (FCA) anunciou suas intenções de separar a Ferrari S.p.A. da FCA; no momento do anúncio, a FCA detinha 90% da Ferrari.[6][7][8] A separação começou em outubro de 2015 com uma reestruturação que estabeleceu a Ferrari NV (uma empresa constituída nos Países Baixos) como a nova holding do Grupo Ferrari e a subsequente venda pela FCA de 10% das ações em uma oferta pública inicial e listagem simultânea de ações ordinárias na Bolsa de Nova York.[9] Através das etapas restantes da separação, o interesse da FCA nos negócios da Ferrari foi distribuído aos acionistas da FCA, com 10% continuando a ser propriedade de Piero Ferrari.[10] O spinoff foi concluído em 3 de janeiro de 2016.[9]

HISTÓRIA

Ao longo da sua história, a empresa tem se destacado por sua participação contínua em corridas, especialmente na Fórmula 1, onde é a equipe de corrida mais antiga e mais bem-sucedida, detendo o maior número de vitórias. Os carros de estrada da Ferrari são geralmente vistos como um símbolo de velocidade, luxo e riqueza.

famoso símbolo é um cavalo negro que tinha quatro patas apoiadas no chão e agora tem duas, empinado num fundo amarelo, sempre com as letras S F de Scuderia Ferrari. O cavalo era originalmente o símbolo do Conde Francesco Baracca, um lendário "asso" (ás) da força aérea italiana durante a Primeira Guerra Mundial, que o pintou na lateral de seus aviões. Baracca morreu muito jovem em 19 de junho de 1918, abatido após 34 duelos vitoriosos e muitas vitórias em grupo, tornando-se assim um herói nacional.

Baracca queria o cavalo empinado nos seus aviões porque a sua esquadra, os "Battaglione Aviatori", fora inscrita num regimento da Cavalaria (as forças aéreas estavam nos seus primeiros anos e não tinham administração separada), e também porque ele mesmo tinha a reputação de melhor cavaliere (cavaleiro) de sua equipe.[13]

Em 15 de junho de 1923, Enzo Ferrari ganhou uma corrida no circuito de Silvio em Ravena onde conheceu a Condessa Palina, mãe de Baracca. A Condessa pediu que ele usasse o desenho de um cavalo nos seus carros, sugerindo que isso lhe daria boa sorte, mas a primeira corrida na qual a Alfa Romeo permitiu o uso do cavalo nos carros da Scuderia foi onze anos depois, nas 24 Horas de Spa em [1932. A Ferrari ganhou. Ferrari deixou o cavalo negro como havia sido feito no avião de Baracca; contudo, ele adicionou um fundo amarelo porque era a cor símbolo de sua terra natal, Modena.

Em 15 de junho de 1923, Enzo Ferrari ganhou uma corrida no circuito de Silvio em Ravena onde conheceu a Condessa Palina, mãe de Baracca. A Condessa pediu que ele usasse o desenho de um cavalo nos seus carros, sugerindo que isso lhe daria boa sorte, mas a primeira corrida na qual a Alfa Romeo permitiu o uso do cavalo nos carros da Scuderia foi onze anos depois, nas 24 Horas de Spa em [1932. A Ferrari ganhou. Ferrari deixou o cavalo negro como havia sido feito

no avião de Baracca; contudo, ele adicionou um fundo amarelo porque era a cor símbolo de sua terra natal, Modena.[13]

Formula Rossa, a montanha-russa mais rápida do mundo,[14] no Ferrari World em Abu Dhabi, nos Emirados Árabes Unidos.

Uma das imagens de marca da Ferrari é a sua cor "rosso corsa" (vermelho de corrida). A utilização dessa cor teve início nos anos 1920, altura em que a entidade que viria a ser chamada de FIA, impunha que as marcas italianas teriam de apresentar cor vermelha, as francesas azul, as alemãs prateada, as holandesas laranja, as belgas amarela, as inglesas verde e as norte-americanas branca.

O cavalo empinado não foi sempre identificado como marca apenas da Ferrari: Fabio Taglioni usou-o nas suas motocicletas Ducati. O pai de Tagliani foi, de fato, um companheiro de Baracca e lutou com ele no 81º Esquadrão Aéreo, mas ao passo que a fama da Ferrari cresceu, Ducati abandonou o cavalo; esse pode ter sido o resultado de um acordo privativo entre as duas marcas.



Figura 1- Réplica de um Ferrari 125 S.

Em 1940 a Alfa Romeo é absorvida pelo governo de Mussolini e utilizada como porta-estandarte do seu governo. Por esta altura a Scuderia Ferrari, impedida de ingressar em competições automotivas, passa a construir acessórios para aviões e peças para máquinas. Com o final da Segunda Guerra Mundial e queda do regime de Mussolini, é fundada a marca Ferrari, com o lançamento do seu primeiro modelo de estrada em 1947. O modelo lançado nesse ano foi a Ferrari 125 Sport com um motor V12 de 1500 cc.



Figura 2-Ferrari SF15-T (2015)

Em 1951 a Ferrari consegue a sua primeira vitória na Fórmula 1 e, em 1955, Juan Manuel Fangio ganha o campeonato mundial ao volante de uma Ferrari. Esse foi também um ano triste para Enzo Ferrari com a morte do seu filho Dino. Em 1961 os tempos começaram a ficar difíceis para a Ferrari, depois de conflitos internos que levaram à saída de vários membros da direção. A Ferrari, mesmo assim, conseguiu alcançar um grande número de vitórias em competição e elevar o seu nome. Na década de 1960 a Ford tentou comprar a Ferrari, tendo em vista as competições automotivas. Mas essa tentativa falhou e a Ford criou o Ford GT40 que conseguiu acabar com o domínio da Ferrari nas 24h de Le Mans, que vigorou desde 1942 até 1960. Como resultado dos problemas financeiros que a Ferrari estava atravessando, a FIAT adquiriu parte da Ferrari em 1942 aumentando-a para 15% em 1960.



Figura 3-Ferrari Enzo

Para comemorar os 40 anos de existência da Ferrari, é lançado em 1987 a Ferrari F40, sendo esse o carro de estrada mais rápido do mundo até a altura. Em 1988 Enzo Ferrari morre com a idade de 91 anos e nesse mesmo ano a FIAT aumenta o seu controle para 90%. Em 1997 a Ferrari adquire 15% da Maserati à FIAT, passando a ter total controle da marca em 1999. A Ferrari utilizou a Maserati como a sua divisão de luxo até 2005, altura em que o controle regressaria à FIAT. A Ferrari continuou a alcançar grandes feitos na competição

automotiva, conseguindo vencer a Fórmula 1, na categoria de construtores, de 1999 até 2002 com os pilotos Michael Schumacher e Rubens Barrichello. Em 2002 a Ferrari, em memória do seu fundador, lança a Ferrari Enzo: um super esportivo baseado na tecnologia utilizada na Fórmula

O CAVALO RAMPANTE

Quando falamos no logotipo da Ferrari, é impossível não nos lembrarmos automaticamente do famoso “Cavallino Rampante”. Mas onde surgiu esse cavalo rampante?

O cavalo rampante foi originalmente utilizado não em um automóvel, mas em um avião, pelo piloto da Força Aérea italiana Francesco Barraca.

O cavalo servia de símbolo decorativo na lateral do avião do piloto, durante a I Guerra Mundial.

De acordo com os historiadores, Barraca pertencia a uma família nobre que possuía um elevado número de cavalos.

A história é que Enzo Ferrari teve a oportunidade de se encontrar com a mãe do famoso aviador em 1923, e pediu que o símbolo fosse adotado como emblema para os modelos da marca, o argumento foi que “traria sorte”.

O logotipo foi mais tarde apresentado ao público italiano, em 1932.

A COR VERMELHA DA FERRARI NÃO FOI UMA ESCOLHA DA MARCA

O vermelho que associamos à Ferrari, na verdade foi uma determinação da Federação Internacional de Automobilismo, que determinou, nos primórdios da existência dos Grand Prix, que todos os carros de corrida italianos teriam de ter a cor vermelha.

Atualmente essa exigência acabou, mas o vermelho se tornou o favorito dos compradores da marca, que está entre as mais famosas de alto nível até hoje.

FERRARI CHALLENGE SERIES

A Ferrari Challenge Series é uma competição automobilística realizada pela Ferrari onde corredores competem entre si utilizando apenas um modelo, que é fabricado especialmente para competições em autódromo, esse ano, o modelo utilizado pelos pilotos será o 488 Challenge Evo, um V8 de 670 CV de “tirar o fôlego”.

O campeonato tem início em maio no famoso circuito Brands Hatch, em Londres. Serão cinco provas nos mais importantes autódromos da Inglaterra.

Dentre os patrocínios mais diversos de empresas de alto padrão na Europa, a empresa dos serviços NetBet cassino e NetBet apostas, anunciou uma parceria com o evento e será presença garantida durante o campeonato.

Com relação a isso, Marsio Schneider, Diretor de Marketing do Brasil da NetBet, declarou:

“É uma forma de divulgarmos nossa marca em um evento que chama a atenção dos apaixonados pela Ferrari e pelo automobilismo. Com isso, reforçamos nossa filosofia de estar no topo do mundo”.

A FERRARI não é apenas uma máquina ou um automóvel, é um mito, que encanta a todos, esteja onde estiver. É o objeto de desejo da maioria dos mortais que vivem neste planeta. A marca italiana costuma dizer que não vende carros, vende um sonho. A comparação das máquinas construídas em Maranello com raras e exclusivas joias não é nenhum exagero, tamanha sua exclusividade. E tudo identificado por um simples cavalo negro empinando.

É impossível falar na criatura sem falar no seu grande criador: Comendatori Enzo Anselmo Ferrari (foto abaixo). Nascido no dia 18 de fevereiro de 1898, na cidade italiana de Modena, Enzo Ferrari queria ser cantor de ópera ou piloto de competição. Rapidamente desistiu de ser cantor, por falta de voz e ouvido. Sobrou apenas a segunda opção. Depois de ser mecânico, em 1919 decidiu ser piloto e participou de uma prova (pela primeira vez) em Parma Bercetto, na qual obteve a quarta colocação (a prova foi vencida por Antonio Ascari, pai de Alberto Ascari, que futuramente iria morrer ao volante de uma FERRARI). Nos anos seguintes trabalhou para a Alfa Romeo como piloto de competição, ficando mais tarde responsável pela divisão de competição de automóvel. No dia 16 de novembro de 1929 fez o que a história consagrou como seu grande golpe de mestre: criou a Scuderia Ferrari, a primeira equipe de automobilismo independente das fábricas, mas vinculada à Alfa Romeo. Inicialmente a empresa não produzia automóveis, apenas patrocinava pilotos e carros de corrida já fabricados. Enzo Ferrari deixou a Alfa Romeo, fundou em 13 de setembro de 1939, na cidade de Modena, a Auto Avio Costruzion e passou a Segunda Guerra Mundial fabricando equipamentos agrícolas e até carros. O primeiro automóvel inteiramente construído por ele, feito durante o conflito, foi batizado de Modelo

815, isto porque, não podia colocar seu sobrenome em nenhum carro, em decorrência do contrato que assinara com a Alfa Romeo.

Somente em 1946, após o fim do conflito mundial e a queda do regime de Mussolini, ele construiu o primeiro carro de corrida que levava seu sobrenome: a Ferrari 125S. E espantou o mundo por desenvolver em instalações precárias, mas com uma equipe competente e entusiasmada, um motor tão poderoso como o V12 que a equipava, algo muito avançado para a época. O modelo estreou com vitória no Grande Prêmio de Roma, disputado ao redor das Termas de Caracalla, em 25 de maio de 1947, pilotado por Franco Cortese. Desde então, a FERRARI obteve mais de cinco mil vitórias em provas automobilísticas. Neste momento, o Comendador Enzo passou a construir alguns carros para vender para os clientes, apenas o suficiente para financiar sua equipe de corrida. Em 1951 conseguia sua primeira vitória na Formula 1, no circuito de Silverstone com o piloto José Froilán González. E em 1956 a história da marca mudaria radicalmente. O piloto argentino Juan Manuel Fangio conquistaria o título mundial pilotando uma FERRARI.

Apesar da parceria de sucesso entre o renomado estúdio de design Pininfarina com a FERRARI ter começado em 1952, com a FERRARI 212, somente no ano de 1959 o primeiro modelo resultante desta união seria efetivamente visto pelo mundo. Neste ano saía das pranchetas do estúdio a primeira FERRARI com a assinatura Pininfarina, a 250 GT SWB, que foi apresentada no Salão de Paris e produzida dois anos depois, em uma série limitada a 200 unidades. Apesar disso, em 1961 os tempos começaram a ficar difíceis para a FERRARI, depois de conflitos internos que levaram à saída de vários membros da alta direção. A montadora, mesmo assim, conseguiu alcançar um grande número de vitórias em competições importantes e elevar o seu nome no cenário automobilístico. Em paralelo as competições, a FERRARI desenvolvia e comercializava carros super esportivos que, cada vez mais, se tornaram sonhos para os homens mais ricos do mundo. Toda tecnologia desenvolvida nas pistas era transferida ou adaptada para seus esportivos, cujo design, além de encantar visualmente, tinham uma performance sensacional. E isto se deve muito a colaboração entre o designer Sergio Pininfarina (1926-2012) e a FERRARI. A parceria ganhou ainda mais

força nesta década quando o próprio Pininfarina convenceu Enzo Ferrari a mudar o design e o posicionamento dos motores dos carros esportivos.

Em 1969, com a empresa enfrentando diversos problemas econômicos, a FIAT comprou 50% de suas ações, garantindo assim que a FERRARI não se tornasse uma marca vulgarizada. Nos anos de 1970, como os custos da escuderia começaram a subir rapidamente, ele aumentou o número de carros FERRARI à venda. Com esta operação, a empresa em Maranello começou a crescer exponencialmente, a fábrica foi expandida, foi construída a pista de testes em Fiorano e dezenas de operações adjuntas, como um túnel de vento, autoclaves, design computadorizado e simulador de teste de colisão.

14 de agosto de 1988 foi um dia negro para a marca, quando aos 90 anos, o Comendador Enzo deixava o mundo e a FERRARI, que fabricava e vendia automóveis esportivos apenas para cobrir os custos da equipe de Formula 1. Com o falecimento do Comendador e a indicação de um antigo funcionário, o Sr. Luca Cordero di Montezemolo, para assumir a responsabilidade de tornar a FERRARI uma empresa moderna e rentável, o que se viu foi uma verdadeira revolução na década de 1990. Uma de suas primeiras ações foi contratar o francês Jean Todt para reestruturar a equipe de Formula 1, fazendo-a voltar aos tempos gloriosos. O resultado: a escuderia ressurgiu das cinzas em 1997, quando o piloto alemão Michael Schumacher conquistou o vice-campeonato pilotando o carro vermelho; e as vendas de automóveis cresceram como nunca visto antes nos anos seguintes. Além disso, em 1997 a FERRARI adquiriu 50% da Maserati, passando a ter total controle da marca em 1999. A FERRARI continuou a alcançar grandes feitos na competição automotiva, conseguindo vencer a Formula 1, na categoria de construtores, de 1999 até 2004 com os pilotos Michael Schumacher e Rubens Barrichello.

No final de 2015 a FERRARI abriu seu capital na Bolsa de Valores, tornando-se assim uma empresa independente do grupo Fiat Chrysler. A empresa italiana arrecadou US\$ 893 milhões em sua abertura de capital, cujo evento contou com oito máquinas da cobiçada marca estacionadas em Wall Street e uma legião de curiosos ao redor. Segundo executivos a FERRARI é uma marca forte, com brilho próprio e, sozinha, tem chance de se tornar uma grife ainda mais valorizada. Peiro Ferrari, filho do Comendador Enzo, tem uma participação de

10% na montadora. O poder de uma FERRARI é tanto, que em 2016, um lendário automóvel da marca de 1957 foi vendido pelo valor de US\$ 35 milhões, um recorde absoluto para um carro vendido em leilão. Era o modelo 335 S Spider, conduzido nas 24 horas de Le Mans pelo piloto britânico Mike Hawthorn.

EVOLUÇÃO DE ALGUNS MITOS

Desde os anos de 1940, a transferência de tecnologia dos carros de competição para os esportivos de rua é uma realidade. Ao longo da história da FERRARI, pouco mais de 150 modelos foram lançados no mercado internacional. Na década de 1940, Enzo Ferrari ficou literalmente dividido entre competição e carros comerciais. Por isso, o primeiro carro de rua foi lançado somente em 1948: o cupê de luxo 166 Inter. A parceria entre a montadora italiana e o estúdio de design Pininfarina se consolidou com uma grande safra de carros entre os anos de 1980 e 1990: Testarossa, 512TR, GTO e 348TB, 456GT 2+2, F355 Berlinetta, F355 Spider, F50, 550 Maranello, 456M, 360 Modena, 360 Spider e 456GT.

Automóveis são repletos de particularidades. Contextualizar as características de cada marca e customiza-las com a necessidade de cada cliente é simplesmente uma arte.

POR QUE FERRARI É TÃO DIFERENTE?

O que faz da Ferrari uma Ferrari? Quem ainda não entende por que alguns mortais são capazes de gastar R\$ 1,5 milhão para ter o carro dos sonhos ficará ainda mais intrigado com o novo lançamento da marca italiana. A 599 GTB Fiorano, apresentada em março em Genebra e com chegada prevista ao Brasil em outubro, no Salão do Automóvel, reforça as características que fazem da Ferrari a máquina mais espetacular de todos os tempos. Desde o mais simples parafuso até o som do motor, cada detalhe foi cuidadosamente planejado para alimentar o mito criado nas pistas por Enzo Ferrari, a partir dos anos 1930.

Como de hábito, o nome de batismo carrega uma simbologia sedutora para os amantes do estilo e da velocidade. No modelo 599 GTB Fiorano, o número é uma alusão aos 5.999 cm³ do motor, uma evolução mais leve e mais potente do usado nos modelos Enzo Ferrari e FXX. Com 12 cilindros e 620 cavalos de potência, o propulsor é capaz de levar a Ferrari a 100 km por hora em apenas

3,7 segundos. Para ter uma idéia do que isso significa, conte até quatro – em menos tempo, ela já terá desaparecido nas curvas da estrada. A sigla GTB remete à clássica categoria Gran Turismo Berlinetta. E Fiorano é o nome da pista de testes em Maranello, onde a scuderia italiana aprimora e testa os seus bólidos da Fórmula 1. É lá que os carros de passeio dão suas primeiras voltas antes de ganhar o mundo, depois de receberem equipamentos até então exclusivos dos pilotos de corrida.

As inovações tecnológicas testadas em Fiorano são aplicadas nos modelos de passeio e o mito Ferrari é reforçado a cada lançamento. “É a mistura de tecnologia de Fórmula 1 com design, sofisticação e exclusividade que faz de cada carro uma verdadeira Ferrari”, afirma o diretor de produtos e marketing, Andrea Ferrari. A marca foi a primeira a adotar nas ruas novidades das pistas, como o controle de tração na largada e o câmbio borboleta no volante. Sem contar as inovações aerodinâmicas e de uso de materiais, como a fibra de carbono e o alumínio, que aumentam a leveza do chassi, e o carbono-cerâmica dos freios a disco.

Uma das invenções mais importantes da Ferrari é o controle do câmbio junto ao volante, que também equipa 95% dos 5.400 carros produzidos por ano em Maranello. A nova geração SuperFast da caixa de câmbio reduziu o tempo de troca de marchas para apenas 100 ms (cada unidade equivale a um segundo dividido por mil). Com os dedos na asa direita da borboleta, o motorista aumenta até a sexta marcha. Na esquerda, reduz. É o império da delicadeza.

Outra exclusividade da Ferrari é o manettino, um seletor instalado no volante para adaptar o carro às condições da estrada ou, simplesmente, ao humor do motorista. O manettino tem cinco posições que alteram automaticamente os controles de estabilidade, tração, câmbio e suspensão. Até a viscosidade do fluido dos amortecedores é alterada, tornando-os mais firmes ou mais suaves. Assim, o carro ajusta-se em frações de segundos à pista com gelo ou molhada. Basta girar o seletor para escolher o estilo de direção entre esportivo, de corrida ou radical.

Para os ferraristas mais devotados, Maranello é uma espécie de santuário a ser visitado. O ronco dos motores na pista Fiorano completa a quase bucólica paisagem, dominada pelo circuito em torno do casarão onde viveu Enzo Ferrari.

Não se deixe enganar pela simplicidade da construção. Ali, respira-se pura tecnologia.

Na fábrica do cavallino, cada carro é montado de forma artesanal. O cliente pode escolher entre inúmeras combinações de cores e materiais, da carroceria aos bancos. Até a cor da linha usada no acabamento interno é determinada pelo comprador. O fino couro alemão da Fran Leather vem em peças inteiras, cortadas na hora da costura manual. Não se vê um robô nas duas linhas de montagem, de onde saem cerca de 25 carros por dia. Folhagens verdes e lírios decoram as estações de trabalho das 60 costureiras. Nas suas máquinas, há imagens da Madona de Pompéia e fotografias de crianças, maridos e namorados. E, claro, de Schumacher – até elas sonham com os ícones da alta velocidade.

CONHEÇA 10 ESTRELAS DO MUSEU FERRARI

166 F2 – 1948

Pense em toda a história vitoriosa da Ferrari no automobilismo. Em todos os pódios, vitórias e títulos. Pois este foi o primeiro carro da Ferrari que venceu um GP na F1, e com um argentino ao volante: em 1951, Froilan Gonzalez venceu em Silverstone com este carro construído em 1948 (na época, era comum carros serem usados por mais de um ano).

FERRARI 250 GTO¹ – 1962

Este carro é tão valioso é difícil até mesmo dar um preço – por ser tão raro, só é possível avaliar seu valor em leilões – que podem levar anos para acontecer. A estimativa é de quase 40 milhões de dólares. Além de ser uma das Ferraris mais icônicas de todos os tempos, apenas 36 foram fabricadas em 1962, com um impressionante motor V12 de 300 cavalos de potência e um design bastante clássico.

250 TESTA ROSSA – 1957

Em 1957, ter motor V12 com 300 cavalos de potência era realmente pura ousadia. E foi assim que este modelo 250 Testa Rossa conquistou a mais prestigiada prova de longa duração do mundo, a 24 Horas de Le Mans, com vitórias em 1958, 1960 e 1961, construindo a fama da Ferrari nesta prova até incomodar gigantes como a Ford (como é mostrado no filme Ford vs Ferrari no ano passado com Matt Damon e Christian Bale).

F1-89 – 1989

Este é um dos F1 mais importantes de todos os tempos. E talvez um item que você tenha em seu carro nasceu justamente com ela: foi a primeira vez que um carro usou câmbio semiautomático, com as famosas "borboletas" atrás do volante, hoje já comuns até em sedãs de entrada.

O brasileiro Roberto Moreno foi o piloto de testes neste desenvolvimento e contou como foi isso em entrevista exclusiva a iCarros: (LINK). Detalhe: esta Ferrari venceu o GP Brasil de 1989 em Jacarepaguá com Nigel Mansell com seu poderoso motor V12.

¹ bateu o recorde de carro clássico mais caro já vendido

F300 – 1998

Foram seis vitórias na F1 com Michael Schumacher no comando da Ferrari F300. O que torna o carro especial é que para muitos é considerado o precursor da famosa linhagem de 2000 a 2005, quando a escuderia italiana simplesmente não deu chance para ninguém e venceu todos os títulos mundiais com o alemão - e também o de construtores, com recordes que duraram 20 anos até a Mercedes e Lewis Hamilton estabelecerem um novo patamar de sucesso.

FXX K – 2014

Apenas 25 carros produzidos no mundo e de um carro que só anda em autódromos. São 1.050 cavalos de potência (860 do motor a combustão com 190 do elétrico), avaliado em 3 milhões de dólares em seu lançamento – e, sim, este tipo de modelo de carro valoriza com o passar dos anos.

312 B3 “SPAZZANEVE” - 1973

Há quem considere a Ferrari 312 B3 como um dos mais feios carros da F-1 - o apelido "Spazzaneve" ilustra bem o humor italiano para o bico do carro que, de fato, parece feito para remover neve da estrada. Mas o fato é que, depois do lançamento em 1973, o carro ganhou importantes mudanças que acabaram rendendo o título mundial para Niki Lauda já em 1975 com a evolução de seu modelo (já com o nome 312 T).

F1 126 CK - 1981

Este carro reúne dois mitos em um só cockpit: o da Ferrari e do mais lendário piloto da escuderia italiana: Gilles Villeneuve. O arrojo do canadense conquistou milhões de fãs em todo mundo e suas peripécias a bordo dos carros da escuderia de Maranello se tornaram míticas. Importante adendo: com este carro ele venceu em Mônaco em 1981.

F 2008 - 2008

Este carro venceu o Mundial de Construtores de 2008 da F1 e quase deu o sonhado título para um piloto brasileiro na F1, algo inédito desde o tricampeonato de Ayrton Senna em 1991.

Sim, Felipe Massa conquistou o campeonato por... 38 segundos ao vencer o GP Brasil, mas Hamilton ultrapassou Timo Glock na última curva do campeonato e, com o quinto lugar, garantiu o Mundial por 1 ponto.

O carro fica em uma das áreas mais interessantes do museu, com uma sequência de 8 carros da F1 (que podem ser rearranjados dependendo da época do ano ou de exposições públicas).

FERRARI F40 - 1987

"Se Deus fosse uma máquina, certamente seria uma F-40". Assim Enzo Ferrari definiu o modelo produzido em Maranello em 1987, fabricado para comemorar o quadragésimo aniversário da marca.

O design pode ser considerado um dos mais marcantes da Ferrari de todos os tempos - e talvez um dos auge da marca justamente um ano antes da morte de seu fundador - o Comendador morreu em 14 de agosto de 1988, aos 90 anos.

Com seu motor V8 biturbo de 478 cavalos, chega a máxima de 324 km/h.

FERRARI BATE RECORDE DE VENDAS EM 2021

A Ferrari atingiu a soma de 11.155 carros vendidos em 2021 (22% a mais do que em 2020), um recorde na história da marca de luxo italiana. Anteriormente, o ano de 2019 havia sido o período em que a Ferrari vendeu mais carros: 10.131 — cerca de 10% a menos do que em 2021.

Surpreendentemente, a Ferrari chegou ao montante sem ter um utilitário — a grande “tendência” no atual mercado automotivo — no portfólio. O cenário deve mudar no fim desse ano, quando a marca italiana pôr no mercado o Purosangue, o que deve aumentar o número de entregas — e, conseqüentemente, garantir novo recorde à Ferrari.

A marca italiana ainda espera que seu indicador EBITDA (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) fique entre US\$ 1,86 e 1,92 bilhão (aproximadamente R\$ 9,8 e 10 bilhões) em 2022, acima dos US\$ 1,71 bi (R\$ 9 bilhões) obtidos no ano passado.

“Nosso resultado financeiro recorde em 2021 demonstra mais uma vez a força do nosso modelo de negócios”, explicou o CEO da montadora, Benedetto Vigna. “Gerenciamos cuidadosamente uma entrada de pedidos impressionante de

acordo com nossa estratégia de buscar crescimento controlado e preservar a exclusividade da marca.”

Os modelos mais vendidos pela Ferrari no ano passado foram o cupê GT Roma e a berlineta híbrida SF90 Stradale, todos V8. A variante Tributo do F8, baseada em plataforma inspirada na 458 Italia, também saiu bastante, mas terá em breve um novo motor V6 296 GTB.

As vendas dos modelos V8 tiveram crescimento de quase 35%, enquanto os V12 recuaram cerca de 16% — principalmente em razão do 812 Superfast ter sido descontinuado durante o ano.

A Ferrari também experimentou crescimento recorde em todas as partes do planeta. Na região que abrange Europa, Oriente Médio e África, o montante de vendas cresceu 14%, totalizando 5.492 unidades. Nas Américas, a alta foi de 22%, subindo para 2.831 unidades, enquanto na China, o crescimento atingiu 97%, somando 899 exemplares.

A Ferrari, fabricante italiana de carros de corrida e desportivos, foi fundada em 1929 por Enzo Ferrari ainda que inicialmente designada de “Scuderia Ferrari”. A empresa apenas patrocinava pilotos e carros de corridas e em 1947 inicia a sua produção independente com o primeiro modelo de estrada da marca italiana (Ferrari 125 Sport). Nesse mesmo ano, com o final da II Guerra Mundial e a queda do regime de Mussolini, renasce sob a designação Ferrari.

Desde essa altura até ao final da década de 50 a marca passa por um período de ouro sobretudo devido à acumulação de vitórias na Fórmula 1 (1ª em 1951 com o piloto José Froilán González), e com a conquista do título mundial em 1956 pelas mãos do piloto argentino Juan Manuel Fangio. Os anos 60 não são os mais famosos da marca com vários elementos da direção a abandonar os seus postos devido a conflitos pessoais. A Ford tenta comprar a Ferrari mas não foi bem-sucedida. No entanto os problemas financeiros da marca italiana permitiram à Fiat adquirir, em 1965, uma parcela da marca que em 1969 alcançou os 50%.

Em 1987, para comemorar os 40 anos de existência a Ferrari lança o F40, o carro de estrada mais rápido do mundo. Em 1988 a Ferrari perde o seu fundador e nesse mesmo ano a FIAT aumenta a sua posse sobre a Ferrari para os 90%.

Já no século XXI, em 2003 e em memória do seu fundador a Ferrari lança o Ferrari Enzo, um superdesportivo baseado na tecnologia utilizada na Fórmula 1. Sendo assumidamente a competição automóvel um dos seus lados mais fortes, a Ferrari continua atualmente a apostar nesta vertente e conta já com mais de 5.000 vitórias em provas automobilísticas.

ENZO FERRARI



Figura 4 - Enzo Ferrari (em primeiro plano) no Autódromo de Monza, 1967

Enzo Anselmo Giuseppe Maria Ferrari (Módena, Itália, 18 de fevereiro de 1898 – Maranello, 14 de agosto de 1988) foi o fundador da Scuderia Ferrari e da fábrica de automóveis Ferrari.

A VIDA

Apaixonou-se pelo automobilismo com apenas dez anos de idade, quando assistiu no circuito de Bolonha a corrida de carro de 1908.[1] Enzo Ferrari trabalhou como mecânico até ao início da Primeira Guerra Mundial, altura em que entrou na Contruzioni Meccaniche National, como piloto de testes. Aos 21 anos tentou trabalhar na Fiat, mas foi recusado. Pouco depois ingressou na Alfa Romeo, mas desta vez como piloto. Criou a Scuderia Ferrari no ano de 1925, em Módena, mas durante a Segunda Guerra Mundial viu-se obrigado a transferir a fábrica de automóveis para Maranello, a dezoito quilómetros de Módena. Depois da Segunda Guerra Mundial, a Ferrari ganhou dois títulos mundiais em 1952 e 1953.

Alfredino Ferrari, filho de Enzo, morreu em 1956, aos 24 anos, sofrendo de distrofia muscular progressiva. Isto fez com que Enzo se tornasse uma pessoa amarga. Desde então Enzo nunca mais pisou numa pista de corrida e passou a usar os inseparáveis óculos escuros. Autodidata em mecânica, recebeu em 1960, da Universidade de Bolonha, o título de Doutor honoris causa em

engenharia, e mais tarde, em física. Recebeu do governo italiano o título de Comendador. Os últimos sucessos de sua equipe de Fórmula 1 que viu foram os títulos de Jody Scheckter em 1979 e o título de construtores da Ferrari em 1983. O último carro da marca fundada pelo comendador que ele aprovou em vida, foi a lendária F40 de 1987. Enzo gostou tanto do carro que proferiu a seguinte e famosa frase: "Se Deus fosse um carro, seria uma F40".

CARREIRA EM CORRIDAS

Após o colapso do negócio de carpintaria da família, a Ferrari começou a procurar emprego na indústria automobilística. Ele, sem sucesso, ofereceu seus serviços para a Fiat em Torino, eventualmente se contentando com um emprego como piloto de testes para a CMN (Costruzioni Meccaniche Nazionali), uma fabricante de automóveis em Milão, que reconstruiu carrocerias de caminhões usados em pequenos carros de passageiros. Mais tarde, ele foi promovido a piloto de carros de corrida e fez sua estreia competitiva na corrida de hillclimb Parma-Poggio di Berceto de 1919, onde terminou em quarto na categoria de três litros ao volante de um CMN 15/20 de 2,3 litros e 4 cilindros. Em 23 de novembro do mesmo ano, ele participou do Targa Florio, mas teve que se abandonar depois que o tanque de seu carro estourou.[2] Devido ao grande número de abandonos, ele terminou em 9º.

Em 1920, Enzo ingressou no departamento de corridas da Alfa Romeo como piloto. Ferrari venceu seu primeiro Grande Prêmio em 1923 em Ravenna no Circuito Savio. 1924 foi sua melhor temporada, com três vitórias, incluindo Ravenna, Polesine e a Coppa Acerbo em Pescara. Profundamente chocado com a morte de Ugo Sivocci em 1923 e Antonio Ascari em 1925, Ferrari, como ele próprio admitiu, continuou a correr sem entusiasmo. Ao mesmo tempo, ele desenvolveu um gosto pelos aspectos organizacionais das corridas de Grande Prêmio. Após o nascimento de seu filho Alfredo (Dino) em 1932, Ferrari decidiu se aposentar e se concentrar na gestão e desenvolvimento dos carros de corrida de fábrica da Alfa, eventualmente construindo uma equipe de pilotos superstar, incluindo Giuseppe Campari e Tazio Nuvolari. Essa equipe se chamava Scuderia Ferrari (fundada por Enzo em 1929) e funcionava como uma divisão de corrida da Alfa Romeo. A equipe teve muito sucesso, graças aos excelentes carros, por exemplo, o Alfa Romeo P3 e para os pilotos talentosos, como Nuvolari. A Ferrari

se aposentou das competições, tendo participado de 41 Grandes Prêmios com um recorde de 11 vitórias.[4]

Nesse período, o emblema do cavalo empinado começou a aparecer nos carros de sua equipe. O emblema foi criado e ostentado pelo piloto de caça italiano Francesco Baracca. Durante a Primeira Guerra Mundial, Baracca deu a Ferrari um colar com o cavalo empinado antes da decolagem. Baracca foi abatido e morto por um avião austríaco em 1918.[5] Em memória de sua morte, Ferrari usou o cavalo empinado para criar o emblema que se tornaria o escudo mundialmente famoso da Ferrari. Exibido inicialmente na Alfa Romeos, o escudo foi visto pela primeira vez em uma Ferrari em 1947.

CONSTRUINDO A FERRARI

A Alfa Romeo concordou em ser parceira da equipe de corrida da Ferrari até 1933, quando restrições financeiras os forçaram a retirar seu apoio - uma decisão posteriormente revertida graças à intervenção da Pirelli. Apesar da qualidade dos pilotos da Scuderia, a equipe lutou para competir com a Auto Union e Mercedes. Embora os fabricantes alemães tenham dominado a era, a equipe da Ferrari alcançou uma vitória notável em 1935, quando Tazio Nuvolari derrotou Rudolf Caracciola e Bernd Rosemeyer em sua casa no Grande Prêmio da Alemanha.

Em 1937, a Scuderia Ferrari foi dissolvida e Ferrari voltou para a equipe de corrida da Alfa, chamada Alfa Corse. A Alfa Romeo decidiu retomar o controle total de sua divisão de corrida, mantendo Ferrari como Diretor Esportivo. Depois de um desentendimento com o diretor-gerente da Alfa, Ugo Gobbato, Ferrari saiu em 1939 e fundou a Auto-Avio Costruzioni, uma empresa que fornecia peças para outras equipes de corrida. Embora uma cláusula de contrato o proibisse de competir ou projetar carros por quatro anos, Ferrari conseguiu fabricar dois carros para o Mille Miglia 1940, que eram pilotados por Alberto Ascari e Lotario Rangoni. Com a eclosão da Segunda Guerra Mundial, A fábrica de Ferrari foi forçada a realizar a produção de guerra para o governo fascista de Mussolini. Após o bombardeio da fábrica pelos Aliados, Ferrari mudou-se de Modena para Maranello. No final da guerra, Ferrari decidiu começar a fabricar carros com seu nome e fundou a Ferrari em 1947.

Enzo decidiu lutar contra os dominadores Alfa Romeos e correr com sua própria equipe. A estreia da equipe com as rodas abertas ocorreu em Torino em 1948 e a primeira vitória veio no final do ano em Lago di Garda. A primeira grande vitória veio nas 24 Horas de Le Mans de 1949, com uma Ferrari 166 MM dirigida por Luigi Chinetti e (Barão Selsdon da Escócia) Peter Mitchell-Thomson. Em 1950, a Ferrari inscreveu-se no recém-nascido Campeonato Mundial de Pilotos e é a única equipe a permanecer continuamente presente desde sua introdução. Ferrari venceu seu primeiro Grande Prêmio de campeonato mundial com José Froilán González em Silverstone em 1951. A história conta que Enzo chorou como um bebê quando sua equipe finalmente derrotou o poderoso Alfetta 159. O primeiro campeonato veio em 1952, com Alberto Ascari, tarefa que se repetiu um ano depois. Em 1953, a Ferrari fez sua única tentativa nas 500 milhas de Indianápolis. Para financiar seus empreendimentos de corrida na Fórmula 1, bem como em outros eventos, como a Mille Miglia e Le Mans, a empresa começou a vender carros esportivos.

A decisão da Ferrari de continuar correndo na Mille Miglia trouxe novas vitórias à empresa e aumentou muito o reconhecimento público. No entanto, velocidades cada vez maiores, estradas ruins e proteção inexistente da multidão acabaram sendo um desastre para a corrida e para a Ferrari. Durante a Mille Miglia de 1957, perto da cidade de Guidizzolo, uma Ferrari 335 S de 4.0 litros dirigida por Alfonso de Portago estava viajando a 250 km/h quando estourou um pneu e colidiu com a multidão à beira da estrada, matando de Portago, seu companheiro. motorista e nove espectadores, cinco dos quais crianças. Em resposta, Enzo Ferrari e Englebert, o fabricante de pneus, foram acusados de homicídio culposo em um longo processo criminal que foi finalmente encerrado em 1961.

Profundamente insatisfeito com a forma como motorsports foram cobertos pela imprensa italiana, em 1961 Ferrari suportado Bologna baseados decisão do editor Luciano Conti para iniciar uma nova publicação, Autosprint. O próprio Ferrari contribuiu regularmente para a revista por alguns anos.[6]

Muitas das maiores vitórias da Ferrari vieram em Le Mans (nove vitórias, incluindo seis consecutivas em 1960-1965) e na Fórmula 1 durante as décadas

de 1950 e 1960, com os sucessos de Juan Manuel Fangio (1956), Mike Hawthorn (1958), e Phil Hill (1961).

FUSÃO COM FIAT

No final da década de 1960, o aumento das dificuldades financeiras, bem como o problema de competir em muitas categorias e ter que atender a novos requisitos de segurança e emissões atmosféricas limpas para a produção e desenvolvimento de carros rodoviários, fez com que a Ferrari começasse a procurar um parceiro de negócios. Em 1969, Ferrari vendeu 50% de sua empresa para a Fiat, com a ressalva de que ele permaneceria 100% no controle das atividades de corrida e que a Fiat pagaria um subsídio considerável até sua morte pelo uso de suas fábricas de Maranello e Modena. Ferrari havia oferecido anteriormente à Ford a oportunidade de comprar a empresa em 1963 por US\$ 18 milhões (\$ 152 158 696 em dólares de 2020), mas, no final das negociações, a Ferrari se retirou quando percebeu que a Ford não concordaria em conceder a ele o controle independente do departamento de corridas da empresa. A Ferrari tornou-se uma sociedade anônima e a Fiat adquiriu uma pequena participação em 1965. Em 1969, a Fiat aumentou sua participação para 50% da empresa. (Em 1988, a participação da Fiat aumentou para 90%).

Após o acordo com a Fiat, a Ferrari deixou o cargo de diretor administrativo da divisão de carros de rua em 1971. Em 1974, a Ferrari nomeou Luca Cordero di Montezemolo como Diretor Esportivo / Gerente da Equipe de Fórmula Um. (Montezemolo acabou assumindo a presidência da Ferrari em 1992, cargo que ocupou até setembro de 2014). Clay Regazzoni foi vice-campeão em 1974, enquanto Niki Lauda venceu o campeonato em 1975 e 1977. Em 1977, a Ferrari foi criticada na imprensa por substituir o campeão mundial Lauda pelo estreante Gilles Villeneuve.[7] Ferrari afirmou que o estilo de direção agressivo de Villeneuve o lembrava de Tazio Nuvolari.[8] Esses sentimentos foram reforçados após o Grande Prêmio da França de 1979, quando Villeneuve terminou em segundo após uma batalha intensa com René Arnoux. Segundo o diretor técnico Mauro Forghieri, "Quando voltamos para Maranello, a Ferrari estava em êxtase. Nunca o vi tão feliz por um segundo lugar".[9]

ÚLTIMOS ANOS

Depois que Jody Scheckter conquistou o título em 1979, a equipe viveu uma campanha desastrosa em 1980. Em 1981, a Ferrari tentou reviver a sorte de sua equipe mudando para motores turbo. Em 1982, o segundo Ferrari turbo-motorizado, o 126C2, mostrou-se muito promissor.

No entanto, o piloto Gilles Villeneuve morreu em um acidente durante a última sessão de treinos livres do Grande Prêmio da Bélgica em Zolder, em maio. Em agosto, em Hockenheim, o companheiro de equipe Didier Pironi teve sua carreira interrompida em um violento salto final nas costas enevoadas logo após bater no Renault F1 dirigido por Alain Prost. Pironi liderava o campeonato de pilotos na época; ele perderia a liderança e o campeonato por cinco pontos ao ficar de fora nas cinco corridas restantes. A Scuderia conquistou o Campeonato de Construtores no final da temporada e em 1983, com o piloto René Arnoux na disputa pelo campeonato até a última corrida. Michele Alboreto terminou em segundo em 1985, mas a equipe não veria a glória do campeonato novamente antes da morte da Ferrari em 1988. A vitória final da equipe que ele viu foi quando Gerhard Berger e Alboreto marcaram 1-2 na rodada final da temporada de 1987 na Austrália.

MORTE

Ferrari morreu em 14 de agosto de 1988 em Maranello, aos 90 anos. Nenhuma causa de morte foi fornecida. Sua morte só foi divulgada dois dias depois, a pedido de Enzo, para compensar o atraso no registro de seu nascimento.

SCUDERIA FERRARI

Scuderia Ferrari, é uma equipe de automobilismo da montadora italiana Ferrari que compete no campeonato da Fórmula 1. É a equipe mais antiga em atividade na categoria.

A Ferrari é a equipe mais vitoriosa e bem-sucedida da história da F1. No Grande Prêmio da China de 2007 a equipe atingiu a incrível marca de 200 triunfos em Grandes Prêmios.

A Scuderia Ferrari foi fundada por Enzo Ferrari em 1929 e tornou-se a equipe de corrida da Alfa Romeo. Em 1938, a Alfa Romeo tomou a decisão de entrar nas corridas com seu próprio nome, que instituiu a organização Alfa Corse, que absorveu o que tinha sido a Ferrari. Enzo Ferrari não concordou com esta mudança na política e foi, finalmente, demitido pela Alfa em 1939. Os termos de sua saída proibiu-o de participar do automobilismo em seu próprio nome, por um período de quatro anos.

Em 1939, a Ferrari começou a trabalhar um carro de corrida de sua autoria, o Tipo 815 (oito cilindros, 1,5 L de deslocamento). O 815S, projetado por Alberto Massimino, foram, assim, os primeiros carros da Ferrari. A Segunda Guerra Mundial pôs um fim temporário às corridas. A Ferrari e concentrou-se em uma alternativa de uso para sua fábrica durante os anos de guerra, fazendo o trabalho de máquinas-ferramenta.

Após a guerra, a Ferrari recrutou vários de seus ex-funcionários da Alfa e estabeleceu uma nova Ferrari, querendo projetar e construir seus próprios carros.

SEDE

A equipe foi inicialmente baseado em Modena desde a sua fundação e pré-guerra até 1943, quando Enzo Ferrari mudou a equipe para uma nova fábrica em Maranello em 1947, e ambos a Scuderia e a fábrica Ferrari permanecem em Maranello até hoje. A equipe possui e opera uma pista de testes no mesmo local,

o Circuito de Fiorano construído em 1972, que é usado para testar carros de rua e de corrida.

NOME E LOGOTIPO

A equipe tem o nome de seu fundador, Enzo Ferrari. O cavalo rampante era o símbolo do avião do piloto Francesco Baracca, morto na I Guerra Mundial, e logo depois tornou-se o logotipo da Ferrari depois de os pais do aviador, bons amigos de Enzo Ferrari, pedirem-lhe para continuar sua tradição de cavaleirismo, desportivismo e ousadia.

RECORDES

A Ferrari é o mais antigo time restante no campeonato, sendo também o mais bem-sucedido: a equipe tem quase todos os recordes da Fórmula 1. Os recordes da equipe incluem quinze títulos do Campeonato Mundial de pilotos (1952, 1953, 1956, 1958, 1961, 1964, 1975, 1977, 1979, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2007), dezasseis títulos do Campeonato Mundial de Construtores (1961, 1964, 1975, 1976, 1977, 1979, 1982, 1983, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2007 e 2008), 238 vitórias em Grande Prêmio, 8 331,50 pontos, 708 pódios, 228 pole positions, 254 voltas mais rápidas, 15 124 voltas lideradas, além de ser a primeira e única equipe a ter mais de 1000 Grandes Prêmios.[7]

INÍCIO

Em 1947, a Ferrari construiu o 12 cilindro 1.5 L Tipo 125, o primeiro carro de corrida a carregar o nome de Ferrari.

Uma versão de Fórmula 1 do Tipo 125, a Ferrari 125 F1 foi desenvolvido em 1948 e entrou em vários Grande Prêmios, em um momento em que o Campeonato Mundial ainda não tinha sido estabelecido.

DÉCADA DE 50

Em 1950, o Campeonato Mundial de Fórmula Um foi estabelecido, e a Scuderia Ferrari entrou nesta primeira temporada. É a única equipe a ter competido em todas as temporadas do mundial, desde o início até os dias atuais.

Na verdade, a equipe da Ferrari perdeu a primeira corrida do campeonato, o Grande Prêmio da Grã-Bretanha de 1950, devido a uma disputa sobre o "dinheiro

inicial" pago aos participantes, a equipe estreou no Grande Prêmio de Mônaco de 1950 com a 125 F1, ostentando uma versão supercharger do 125 V12 e três experientes e bem sucedidos pilotos, Alberto Ascari, Raymond Sommer e Luigi Villorresi. A equipe mudou mais tarde para motores naturalmente aspirados nos modelos 275, 340, e 375. A equipe Alfa Romeo dominou a temporada de 1950, ganhando todas as onze corridas que entrou (seis corridas do campeonato mundial e cinco corridas não oficiais), mas a Ferrari quebrou a hegemonia em 1951 quando o piloto argentino José Froilán González venceu o Grande Prêmio da Grã-Bretanha.

Após a temporada de 1951, a equipe Alfa Romeo se retirou da Fórmula 1, levando as autoridades a adotar os carros de Fórmula 2, devido à falta de carros de Fórmula 1 adequados. A Ferrari entrou com o Ferrari Tipo 500 de 2.0 L 4 cilindros, que ganhou quase todas as corridas em que competiu na temporada de 1952 com os pilotos Alberto Ascari, Giuseppe Farina e Piero Taruffi. Ascari levou o Campeonato Mundial depois de vencer seis corridas consecutivas. Na temporada de 1953, Ascari venceu apenas cinco corridas, mas se tornou bicampeão mundial, no final da temporada Juan Manuel Fangio bateu a Ferrari em uma Maserati pela primeira vez.

A temporada de 1954 trouxe novas regras de motores de 2,5 L; O novo Ferrari Tipo 625, dificilmente poderia competir contra Fangio com a Maserati e depois com o Mercedes-Benz W196 que apareceu em julho. a Ferrari teve somente duas vitórias, González no Grande Prêmio da Grã-Bretanha de 1954 e Mike Hawthorn no Grande Prêmio da Espanha de 1954. Na temporada de 1955, A Ferrari não melhorou, conquistando apenas o Grande Prêmio de Mônaco em 1955 com o piloto Maurice Trintignant. No final da trágica temporada de 1955, a equipe da Ferrari comprou o chassi D50 da equipe Lancia depois que eles se retiraram após a morte de Ascari. Fangio, Peter Collins e Eugenio Castellotti correram com sucesso com o D50 na temporada de 1956 com Collins vencendo duas corridas e Fangio vencendo três corridas e se sagrando campeão.

Na temporada de 1957, Fangio voltou a Maserati, a equipe ainda usando envelhecido Lancia, não conseguiu vencer uma corrida. Os pilotos Luigi Musso e Alfonso de Portago juntaram-se a Castellotti. Castellotti morreu durante o teste

e Portago bateu em uma multidão no Mille Miglia, matando doze e fazendo com que a Ferrari fosse acusada de homicídio culposo.

Na temporada de 1958, um Campeonato de Construtores foi introduzido, e vencido pela Vanwall. Carlo Chiti projetou um carro inteiramente novo para Ferrari: o Ferrari 246 Dino, nomeado com o nome do filho recentemente falecido de Enzo Ferrari. A equipe manteve os pilotos Collins, Hawthorn e Musso, mas Musso morreu no Grande Prêmio da França e Collins morreu no Grande Prêmio da Alemanha, Hawthorn venceu o Campeonato Mundial e anunciou sua aposentadoria, e morreu meses depois em um acidente de viação.

A Ferrari contratou cinco novos pilotos: Tony Brooks, Jean Behra, Phil Hill, Dan Gurney e ocasionalmente Cliff Allison para a temporada de 1959. A equipe não se deu bem, Behra foi demitido depois de socar o treinador Romolo Tavoni, Brooks foi competitivo até o final da temporada, mas no final ele por pouco perdeu o campeonato para Jack Brabham com a Cooper.

DÉCADA 1990

Na decisão do título mundial de Fórmula 1 de 1997, o piloto argentino Norberto Fontana, segundo entrevista a um jornal argentino, recebeu ordem do diretor da Ferrari, Jean Todt, de bloquear a passagem do rival canadense Jacques Villeneuve.[9]

DÉCADA DE 2000

De 2000 a 2004, Michael Schumacher dominou a Fórmula 1 como nenhum outro piloto da história desse esporte. Sendo que apenas em 2003 ele teve dificuldades ao enfrentar três novos talentos da nova geração: Juan Pablo Montoya, Kimi Räikkönen e Fernando Alonso.

No Grande Prêmio da Áustria de 2002, a equipe foi extremamente vaiada por um jogo de equipe que culminou na vitória de Michael Schumacher.[10]

Em 2005, no entanto, o rendimento da Ferrari caiu bastante. A equipe começou a temporada com uma versão modificada do carro do ano anterior (F2004M) enquanto desenvolvia o novo modelo. Essa talvez tenha sido uma das causas para o fraco desempenho nessa temporada. Outro fator, teria sido a fraca performance dos pneus Bridgestone. Próximo ao fim do ano, Rubens Barrichello anuncia estar deixando a equipe, para juntar-se a Honda.

Em 2006, Felipe Massa assume o lugar de Barrichello como companheiro de Schumacher, no que seria seu último ano na categoria.

Em 2007, Räikkönen estreia na equipe, consagrando-se campeão na última corrida da temporada.

A temporada de 2008 foi marcada por diversos erros da equipe e dos pilotos, resultando com Felipe Massa terminando em segundo lugar no Mundial de Fórmula 1 de 2008, ficando apenas um ponto atrás do campeão Lewis Hamilton. O título foi decidido na última corrida da temporada, o Grande Prêmio do Brasil. Na penúltima curva da última volta Hamilton ultrapassou Timo Glock, conseguindo a quinta colocação e o título, que até esse momento seria de Massa, vencedor da prova. A Ferrari conquistou o título do Campeonato de Construtores, sendo o último da equipe.

Com diversas modificações no regulamento da Fórmula 1 em 2009, o Ferrari F60 não foi bem sucedido e a equipe não pontuou nos primeiras três corridas do ano. O pior resultado desde 1981.

DÉCADA DE 2010

Em 2010, com um campeonato bastante equilibrado, a equipe esteve bem perto de conseguir o título, com a estreia do espanhol Fernando Alonso, que terminou o campeonato a quatro pontos de Sebastian Vettel.

Em 2014, Kimi Räikkönen retornou para a equipe, assumindo o lugar de Felipe Massa, que foi para Williams. Sebastian Vettel foi anunciado como piloto da Ferrari para 2015, substituindo o espanhol Fernando Alonso. Maurizio Arrivabene substituiu Marco Mattiacci no comando da equipe em novembro de 2014.

Em 2015, a equipe conseguiu três vitórias na temporada (Malásia, Hungria e Singapura com Sebastian Vettel) e incluindo também uma pole position (Vettel em Singapura).

Em 2017, a equipe conseguiu cinco vitórias na temporada (Austrália, Barém, Mônaco, Hungria e Brasil, todas de Vettel) e incluindo também cinco pole positions (Vettel nas etapas da Rússia, Hungria, Singapura e México, e Räikkönen em Mônaco).

Em 2018, a equipe conseguiu seis vitórias na temporada (Austrália, Barém, Canadá, Grã-Bretanha e Bélgica de Vettel e Estados Unidos de Raikkonen).

Em 2019, Charles Leclerc assumiu no lugar de Raikkonen e a equipe conseguiu três vitórias na temporada (Bélgica e Itália com Leclerc e Singapura com Vettel) e incluindo também nove pole position (Barém, Áustria, Bélgica, Itália, Singapura, Rússia e México com Leclerc e Canadá e Japão com Vettel).

DÉCADA DE 2020

Em 2021, Carlos Sainz Jr. assumiu no lugar de Vettel.

BIBLIOGRAFIA

https://pt.wikipedia.org/wiki/Scuderia_Ferrari

<https://pt.wikipedia.org/wiki/Ferrari>

<https://www.instacarro.com/blog/noticias/historia-da-ferrari/>

<http://www.motorconsult.pt/marcas/ferrari/historia#.Yjdf8HrP3IU>

https://pt.wikipedia.org/wiki/Enzo_Ferrari