

Ferrari 288 GTO: el mejor Ferrari moderno



El Ferrari 288 GTO se convirtió en un mito desde el mismo instante en el que se desveló al público en 1984. Ahora celebra su 35 aniversario como uno de los Ferrari más cotizados y míticos de todos los tiempos. Ésta es su historia.

Acaban de cerrar las puertas del Salón de Ginebra 2019 y en él hemos visto el último modelo de Ferrari, un modelo de prestaciones formidables y que añade a su nombre la palabra Tributo para rendir **homenaje a los motores V8 de Maranello**. Bien, pues probablemente el motor V8 más mítico al que hace referencia el Tributo es el formidable modelo al que **rendimos homenaje por su aniversario: el Ferrari 288 GTO**.

Si hace poco hablábamos de los Ferrari más feos de la historia, creo que en este caso estamos ante el extremo opuesto. Para muchos, **el Ferrari 288 GTO es uno de los modelos**

de la marca más bellos jamás fabricado y, sin duda, se trata del Grupo B de rallys más sorprendente de todos y el último coche que te habrías imaginado en un tramo del Acrópolis o en Córcega.

Presentado en el Salón de Ginebra de 1984, **el Ferrari 288 GT0 cumple en 2019 la friolera de 35 años**, pero sigue siendo incluso más llamativo y extraordinario que entonces.

Ferrari 288 GT0: ¿un coche de rallys?

Tomando como punto de partida la silueta del Ferrari 308, **Fioravanti hizo magia para crear el Grupo B más fantástico de todos los tiempos**. Sí, ya sé que no tiene el palmarés del Audi Quattro, el Peugeot 205 T16 o el Lancia Delta S4, pero ninguno de ellos, ni siquiera el esbelto Lancia 037 consiguen enamorar a la vista como lo hace este coche.

El Mundial de Rallys vivía su etapa de máximo esplendor y movía más espectadores y afición que la mismísima Fórmula 1. Esta expectación era tan grande como para que dos marcas como Porsche y Ferrari quisiesen unirse al espectáculo y ambas se lanzaron a la fabricación de dos modelos formidables para lograrlo: **el Porsche 959 y el Ferrari 288 GT0**.



Para homologar un modelo dentro de la categoría, los fabricantes debían comprometerse a fabricar al menos 200 unidades matriculables para ser considerado un vehículo derivado de uno de serie. Así volvió a utilizar Ferrari sus míticas siglas GTO después de usarlas en el irrepetible **Ferrari 250 GTO**, siglas que hacen referencia a su condición de Gran Turismo Omologato.

Por desgracia, con 272 unidades fabricadas en 1986, los accidentes mortales ocurridos en el Mundial supusieron el punto y final de la categoría de los Grupo B. **El supuesto motivo por el que había sido creado el 288 GTO dejaba de existir** y, mientras que Porsche «recicló» sus 959 para convertirlos en armas imbatibles de raids como el Dakar, Ferrari prefirió no hacer competir nunca ninguna de estas esculturas con ruedas.

Ferrari 288 GTO: V8 turbo, 400 CV y

más de 300 km/h

Es bastante conocido el menosprecio que demostraba Enzo Ferrari por los motores que no fuesen V12, una configuración fetiche para «il commendatore». Resulta irónico que **el mejor Ferrari del catálogo de 1984** montase un «simple» V8 en sus entrañas... pero qué maravilla de V8.

Si estás familiarizado con los modelos de Ferrari sabrás que su denominación numérica hace referencia a la capacidad volumétrica de cada uno de sus cilindros y puede parecer poco lógico que su tope de gama, este 288 GT0 tuviese un motor más pequeño que el propio 308 del que derivaba, pero es que hay truco. El reglamento de los grupo B limitaba la cilindrada de los motores a 4 litros, incluido el factor de corrección que se aplica en competición (se multiplica la cilindrada real por 1,4) para los motores turbo. Para que el último GT0 cumpliera con estas cifras se tuvo que reducir el tamaño de cada uno de sus 8 cilindros, ya que para alcanzar una potencia mínima de 400 CV se tenía que recurrir a la sobrealimentación por **dos turbocompresores IHI que soplaban a 0,8 bares** por encima de la presión atmosférica.

Esta sobrepresión, unida a la inyección electrónica Weber-Marelli y la distribución con doble árbol de levas en cabeza y 4 válvulas por cilindro permitían a Ferrari presumir de que su 288 GT0 rendía 400 CV con mucho carácter, capaces de hacerle superar la barrera de los **300 km/h y acelerar de 0 a 100 km/h en menos de 5 segundos**.

Ferrari 288 GT0: así era un supercoche hace 35 años

Las cifras del Ferrari 288 GT0 eran estratosféricas en 1984, pero algunas de ellas nos parecerán ridículas hoy en día. Por ejemplo, ¿te imaginas un superdeportivo de este nivel con **unas**

llantas de sólo 16 pulgadas en un mundo en el que un utilitario como el Seat Ibiza las monta incluso de 18 pulgadas?. Pues así eran los locos años ochenta: ni frenos ABS, ni control de estabilidad, ni amortiguadores pilotados, ni rodillos de apisonadora.



Aunque compartía algunos elementos con el Ferrari 308 (pilotos, faros y algunos detalles estéticos) el Ferrari 288 GT0 era un automóvil creado prácticamente desde cero, con un chasis muy mejorado y aligerado. Mientras que el 308 era un coche de calle de aspecto amenazante, **el 288 GT0 era un verdadero automóvil de competición adaptado para poder ser matriculado.**

Si las llantas de 16 pulgadas nos pueden parecer poca cosa, tampoco sus 400 CV parecen muchos cuando prácticamente los podemos encontrar en un Honda Civic Type R, pero es que el GT0 tenía un peso en orden de marcha de sólo 1.160 kg, cuando un

Porsche 911 Turbo en la actualidad pesa media tonelada más.

Sin embargo, prácticamente ninguno de los deportivos actuales con sus enormes llantas y potentísimos motores lograrán llegar a la categoría de mito que se ha ganado merecidamente **el irrepetible Ferrari 288 GT0**.

Fuente: autocasion.