

Historie do roku 1997

V roce 1975 představil výrobce nové Dino 308 GT/4. Jak napovídá označení, automobil dostal nový motor, čtyřváčkový vidlicový osmiválec o objemu 2927 cm³ a výkonu 176 kW. Není bez zajímavosti, že autorem karoserie byl v tomto případě výjimečně [Bertone](#). O rok později na tento vůz konstrukčně navázal model Ferrari 308 GT/4.

Nástupcem Ferrari 308 GT/4 se v roce 1980 stal model Mondial 8, jehož motor V8/2926 cm³ byl vybaven elektronickým vstřikováním Digiplex a nabízel výkon 157 kW. Výroba Mondialu 8 skončila v roce 1982 montáží 703. exempláře. Plynulý vývoj této řady pokračoval přes Mondial Quattrovalvole se čtyřmi ventily ve válci, Mondial 3,2 a skončil poslední verzí vyráběnou ještě v roce 1993 nazvanou [Mondial T](#), která měla motor o výkonu 221 kW.

Na Turínském autosalonu v roce 1971 debutoval prototyp 365 GT/4 BB, sériově se však tento model začal vyrábět až v říjnu 1973. Motor V12 s úhlem rozevření válců 180 stupňů a dvěma páry vačkových hřídelů měl objem 4390 cm³ a výkon 280 kW. Jeho konstrukce vycházela jako obvykle z motorů Ferrari F1. Tutéž pohonnou jednotku s mírně zmenšeným výkonem použila automobilka v roce 1976 u podvozkově a karosářsky vylepšeného modelu 512 BB. V roce 1981 byl motor vybaven elektronickým vstřikováním paliva a výkon nového modelu 512 BBi poklesl na 250 kW. Snížení výkonu však nebylo krokem zpět, naopak, motor byl při jízdě pružnější a temperamentnější.

Důstojným nástupcem modelu 512 BBi se stal v roce 1984 typ [Testarossa](#), jehož podobně koncipovaný dvanáctiválcový V-motor 4942 cm³ disponoval výkonem 287 kW. [Pininfarina](#) využil vzadu širokých boků, které ve vyšších rychlostech vytvářely potřebný přítlak na zadní kola. Testarossa dosahovala rychlosti až 291 km/h a zrychlovala z klidu na 100 km/h za 5,3 s. Pokračovatelem tohoto vysokovýkonného stroje bylo v roce 1992 Ferrari 512 TR, které se mohlo pochlubit výkonem 315 kW.

Na podzim roku 1994 přišla poslední modifikace, která dostala označení F 512 M. Kromě modernizované čelní masky a nového uspořádání světlometů bylo automobilu přidáno několik koní navíc. Výkon se pohyboval až na hranici 342 kW. Poslední kusy typu F 512 M, tedy Ferrari s motorem V12 (úhel rozevření válců 180 stupňů) byly vyrobeny v červenci roku 1996.

V roce 1972 se změnil čtyřmístný model 365 GT/4 2+2, když dostal zcela novou karoserii. Pininfarina tentokrát navrhl poměrně hranaté tvary, které se vymykaly tradicím značky. Technika byla modernizována, v základě však odpovídala staršímu modelu. Rychlé kupé s 4,4 litrovým motorem V12 o výkonu 235 kW se vyrábělo do roku 1976, kdy ho nahradily opticky velmi podobné modely 400 GT a 400 Automatic s dvanáctiválcem objemu 4823 cm³/250 kW. Ferrari 400 Automatic bylo vůbec prvním automobilem značky se samočinnou převodovkou. Evoluční vývoj doplnil v roce 1979 motor se vstřikováním Bosch K-Jetronic a některé další retuše. Dalším vývojovým stupněm tohoto "hranatého" Ferrari byl v roce 1985 model 412 a 412 Automatic. Kompletně modernizovaný automobil byl vybaven pětilitrovým motorem/250 kW a protiblokovacím systémem [ABS](#). Za dvanáct let výroby modelů 400 a 412 se jich prodalo téměř 2000 kusů. Pokračovatelem tradice pohodlného čtyřmístného automobilu Ferrari je současný model 456 GT a 456 GTA, který automobilka prezentovala v roce 1993.

Autosalon v Paříži roku 1975 byl místem představení významné novinky - typu 308 GTB s plastovou karosérií navrženou ve studiu Pininfarina. Novinka v sobě kombinovala šasi z modelu Dino 246 GT a motor V8/ 2927 cm³ z modelu 308 GT/4. O dva roky později měl premiéru logický souputník - model 308 GTS s karosérií targa. Zmenšeninami typu 308 GTB/GTS se staly 208 GTB/GTS s motorem objemu 1991 cm³ a výkonem 114 kW, jež především na domácím trhu nahradily modely Ferrari 208 GT/4. Modely 308 GTB/GTS se staly po dvou modernizacích nejúspěšnějším modelem značky posledních dvaceti let, když se jich od roku 1976 do 1985 prodalo přes 12 000 kusů.

Kompletní modernizace typu 308 GTB/GTS proběhla v roce 1985, novinka nesla označení [328 GTB/GTS](#), měla zcela přepracovaný interiér a nový motor V8 o objemu 3185 cm³ a výkonu 199 kW. Po čtyřech letech přišel další vývojový stupeň nejmenších automobilů Ferrari - modely 348 TB a 348 TS s výrazněji modifikovaným vzhledem a výkonnějším motorem 3,4 l. Továrna inzerovala nejvyšší výkon 220 kW, největší rychlost 275 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h za 5,9 s. V roce 1993 navázal na tuto typovou řadu plnohodnotný kabriolet Ferrari 348 Spider a na podzim téhož roku byl zvýšen výkon motoru na 235 kW. Výroba tohoto mimořádně úspěšného Ferrari skončila v roce 1995, kdy ho nahradil dodnes vyráběný typ F 355.

V roce 1982 se začaly vyrábět automobily Ferrari vybavené přeplňovanými dvoulitrovými motory. Model 208 GTB Turbo se odlišoval od původního typu 208 GTB/GTS turbodmychadlem KKK, elektronickým vstřikováním Bosch K-Jetronic a výkonem větším téměř o 50 kW. Milníkem dalšího vývoje

typu 208 byl jarní autosalon v Turínu roku 1986, kdy motor V8 již disponoval výkonem 187 kW .

V Ženevě 1984 debutovalo Ferrari 288 GTO, které oslňovalo svými jízdními výkony. Výrobce potřeboval vůz vyrobit v počtu nutném pro homologaci ve skupině B. Automobil tvarově vycházel ze siluety 308 GTB, srdcem automobilu byl také osmiválec, ale s objemem 2855 cm³ a největším výkonem 294 kW. Oproti původnímu podélnému uložení byl motor upevněn napříč a vybaven turbodmychadly IHI a elektronickým vstřikováním Weber-Marelli. Cestovní verze, vybavená mimo jiné klimatizací, dosahovala rychlosti 305 km/h a zrychlovala z 0 na 100 km/h za 5 s. V letech 1984 až 1986 se vyrobilo 272 těchto pozoruhodných vozů.

V lednu 1987 při příležitosti 40. výročí založení automobilky připravilo vývojové oddělení další supersportovní model - typ Ferrari F40. Automobil měl uprostřed uložený vidlicový osmiválec 2936 cm³, který se dvěma turbodmychadly poskytoval úctyhodný výkon 352 kW. Trubková struktura vozu nesla skvěle aerodynamicky zpracovanou kevlarovou karoserii. Její tvůrce - věhlasný Sergio Pininfarina vtiskl automobilu nezaměnitelný charakter, který z něj udělal legendu. Produkce Ferrari F40, které dosahovalo rychlosti 324 km/h, byla zahájena v roce 1988 a skončila po 1331 vyrobených vozech v roce 1992.

Enzo Ferrari stál v čele svého podniku od roku 1947 do své smrti v roce 1988. Vozy Ferrari zvítězily během Enzova působení ve firmě v 5000 závodech a získaly 25x titul světového šampióna v různých automobilových disciplínách. Po smrti Enza Ferrariho se Fiat stal majoritním akcionářem firmy, neboť zvýšil svůj podíl ve Ferrari na 90 %.

Ferrari a vzpínající se černý kůň ve znaku jsou symbolem sportovních automobilů moderní poválečné generace. Slávu si vydobily nejen udávanými největšími rychlostmi, výkonem a karoseriemi navrhovanými nejznámějšími italskými designéry, ale především bezpočtem vítězství na závodních tratích. Dodnes je automobilka pevně spjata s automobilovým sportem.