

# RALLEJA PÄIVÄNTASAAJALTA NAPAPIIRILLE

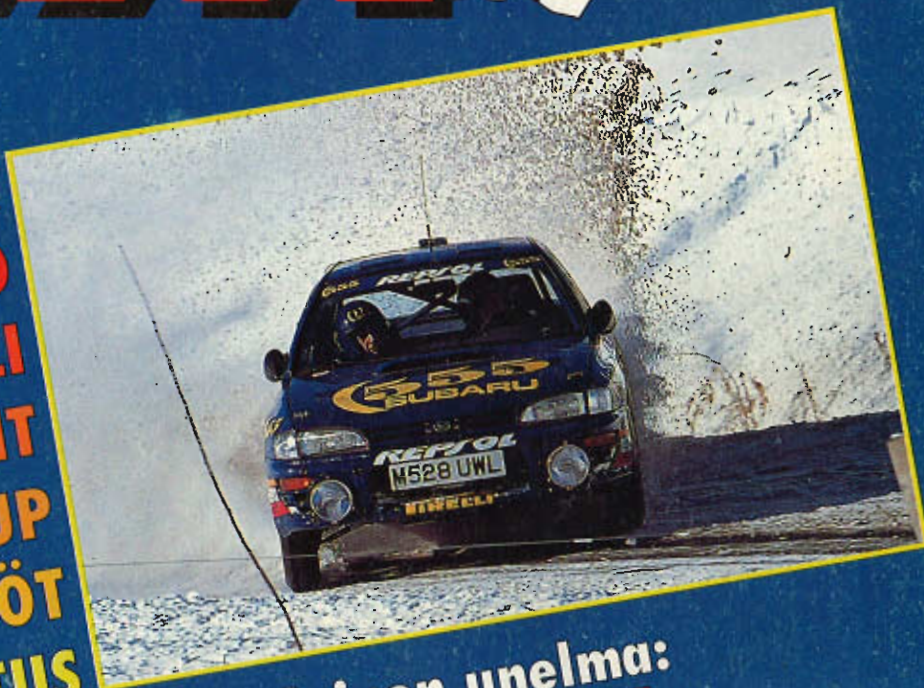
Moottoriurheilun ykköslehti **VAUHDIN MAAILMA** IRTONUMERO 27,00



2 • 95

HENKILÖKUVASSA  
**MARIO  
ANDRETTI**

**GRANADA-DAKAR**  
**MM MONTE CARLO**  
**EM TUNTURIRALLI**  
**SM NAISET JA JUNIORIT**  
**F-CUP**  
**UUDET MM-SÄÄNNÖT**  
**RALLIAUTOJEN VEROTUS**



Suomalainen unelma:  
**FERRARI 250 GTE -61**  
Amerikkalainen painajainen:  
**9,4 L CAMARO**



PALVKO 9510



95002



414889005065  
900506-9502



**T**ämän Ferrarin ensimmäinen prototyyppi esiteltiin suurelle yleisölle ensimmäistä kertaa kesäkuussa 1960 Le Mansin 24-tunnin kilpailun "Pace Carina". Varsinainen virallinen ensiesiintymisen tapahtui hiukan myöhemmin, Pariisin autonäyttelyssä lokakuussa samana vuonna.

Näin Maranello vastasi Maseratin ja Aston Martinin haasteeseen yltyvillä 2+2 markkinoilla. Ferrarin nimen takaa oli aikaisemminkin löytenyt mallimerkintöjä 2+2, mutta neljän hengen kuljetuskapasiteetin kanssa niillä ei ollut mitään tekemistä.

Ensimmäinen oikea neljän hengen Grand Touring-malli suunniteltiin samalle alustalle kuin SWB (lyhyt akseliväli 260 cm) kaksipaikkaiset mallit. Kaivattu lisäjalkatila taka-

penkkimatkustajille saatiin aikaan siirtämällä moottoria 20 cm eteenpäin.

Näin myös Ferrarilla oli vuosimallista -61 lähtien tarjota auto, joka sopi yhtä hyvin neljän hengen rivakkaan liikkumiseen maantietellä tai täysin juhlapukeisiin somistautuneen kahden pariskunnan siirtyminen tyylikkästi ja vaattelta rypistämättä vaikka paikkakunnan kasinolle.

#### ANTEEKSI KUKA?

Korimalliltaan Pinin Farinan suunnittelema GTE 2+2 oli aivan uusi jatkaen kuitenkin Maranelлон perinteistä etumoottoristen V-12 linjaa.

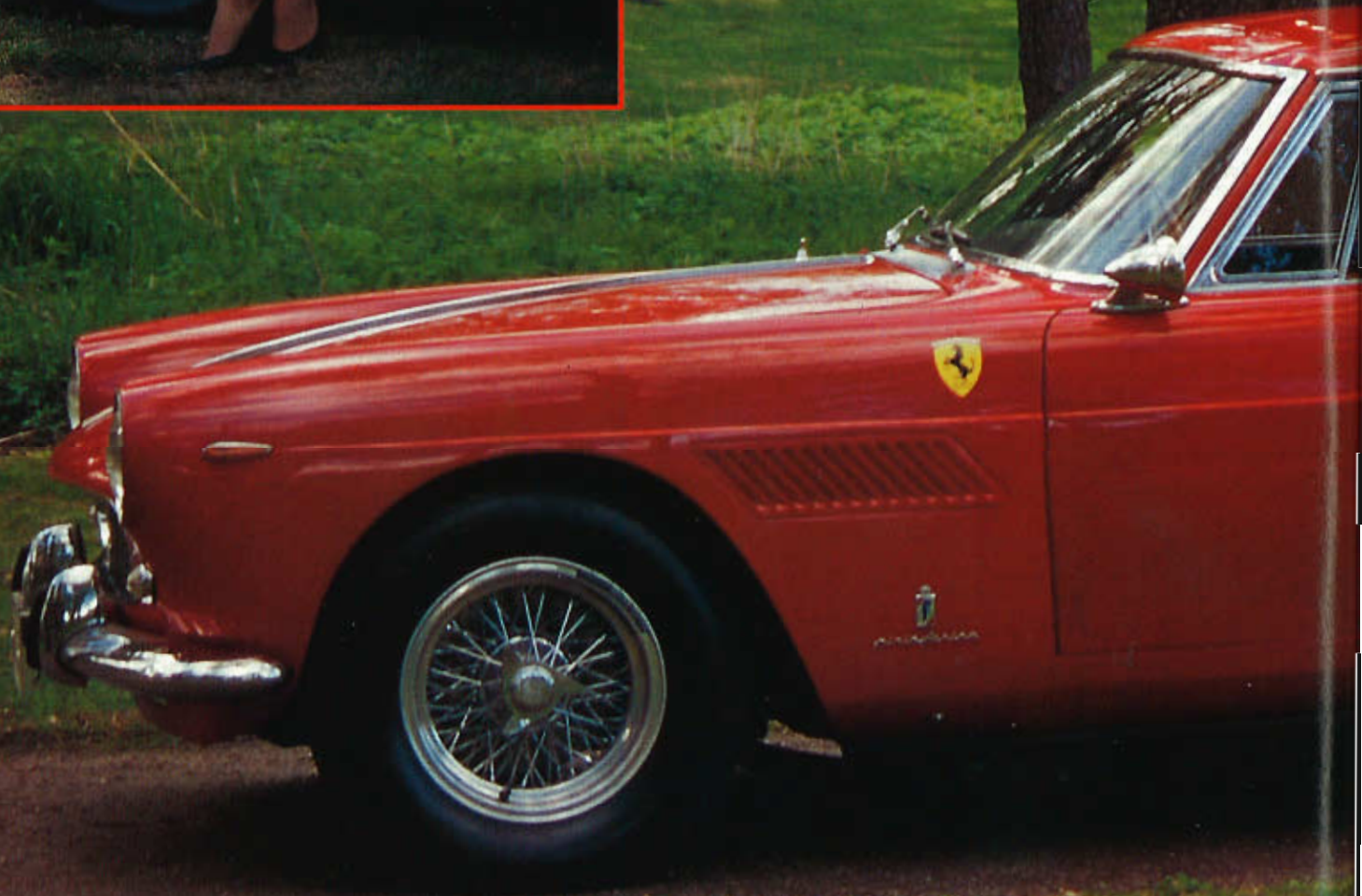
Kyseessä ei ole kirjoitusvirhe Pinin Farinan suhteen, herra Giovanni Battista Giuseppe "Pinin" Farina muutti sukunimekseen Pininfarinan vasta vuonna 1961, joka nimi esittäytyikin uudempien Ferrarien kyl-

*Legendaarisen Ferrarin ensimmäinen "oikea" vastaus Maseratin ja Aston Martinin 2+2 haasteeseen. Coupe totteli tyyppiä 250 GT.*

HEIKKI MALINEN

Ferrari 250 GTE 2+2 Pinin

# Täysiverinen



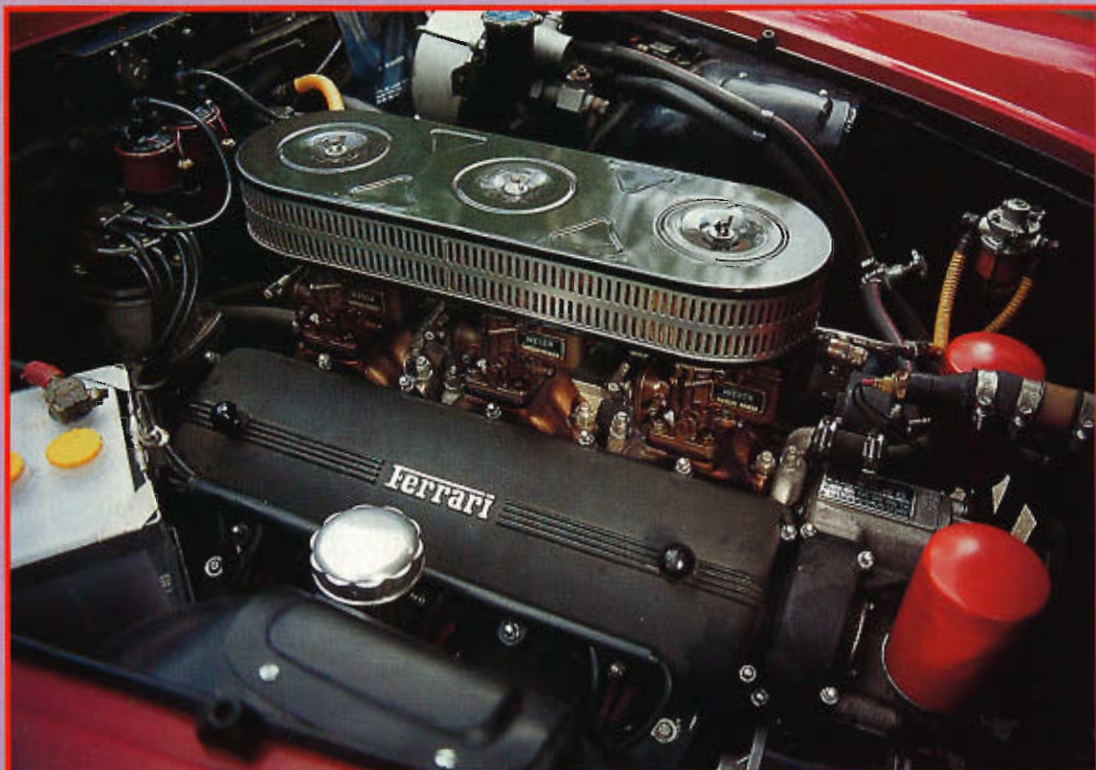
jissä.

Alustarakaisut pysyivät samoina kuin urheilullisemmissä kaksipaikkaisissa. Ajo-ominaisuudet muuttivat hiukan enemmän aliohjautuviksi, johtuen eteenpäin siirretystä moottorista. Se ei kuitenkaan ole mikään ongelma Ferrarista puhuttaessa sillä sekä ohjaus että V-12 moottori ovat osaavalle kuljettajalle uskollisia ja auto pysyy hanskassa kerrassaan loistavasti.

#### MARANELLON PONIT

Koko auton sydän on Maranellon valmistama ja Colombon suunnittelema 60-asteinen kaksitoistapyttyinen voimanolahde. Sama moottori on vauhdittanut eri versioina lukuisia aikaisempia ja myöhäisempiä korimalleja. Yksittäiset kannen yläpuoliset nokka-akselit ja kolmen pystyimu tupla-Weberin patteristo ovat tuttua tavaraa.

Moottorin jatkona on yksilevyinen kytkin, synkronoitu nelivaihteinen ja Laycock de Normanville overdrive. Suora veto nelosella ja overdrive viitosella, perävälityksen ollessa 4,57:1.



Etupellin alta löytyvät Ferrarin laukkaavat hevoseset. Ilmanpuhtari kätkee alle kolmen tupla-Weberin patteriston, Colombon suunnitteleman moottorin takaosassa kahdet puolat ja kahdet jakajat.

in Farina -61

# salonkivaunu

Takaluukku koristaa Ferraritekstiä sekä Pinin Farinan ja Ferrarin liput ristissä.



Ferrarin vastaus kiihtyville 2+2 markkinoille oli vuoden -61 alusta tarjolla ollut 250 GTE. Tämä yksilö löytyy pääkaupunkiseudulta ja toinen samantyylinen Joensuusta. Norjassa tiedetään myös olevan yhden mutta vuosiväliltä ei ole tietoa.



## LÖYTYY SUOMESTA

Aivan tarkkaa valmistusmäärää ei ole tiedossa, mutta vuosina 1961 – 63 näitä kaks-plus-kakkosia on valmistettu eri tietolähteitä lainaten 900 – 1 000 kpl.

Maranellon ilmoittamat valmistusmäärät saattavat Italian tapojen ja kyseisessä maassa vallitsevan kulttuurin syistä johtuen heitellä jonkun verran.

Joka tapauksessa, yksi näistä kaunokaisista löytyy pääkaupunkiseudulta. Omistaja itse haluaa pysytellä tuntemattomana. Suomeen auto on tuotettu Saksasta vuonna -87.

Ferrarin nimeen liitetyt GTE kirjaimet paljastavat kyseessä olevan Grand Touring Export-vientimallin. Kyseisen auton historiaa ei valitettavasti ole dokumentoitu parhaalla mahdollisella tavalla. Edellisistä omistajista tiedetään vain menneisyydestä auton majailleen Napa Valleyn seudulla San Rafaelissa Kaliforniassa. Olisiko kyseessä ollut jo-

*Aikaisempi sisustus on suomessa saanut tehdä tilaa tyylinmukaiselle vaalealle englantilaiselle Connolly-nahalle. Ei kulkissa Ferrareissa ollut musta sisustus tehtaalta lähtiessä. Mittaristo on varsin täydellinen. Kierroslukemitarissa riittää lukemia 8 000 kierrokseen, nopeusmittarissa lukemia aina 180 mp/h asti. Öljynpainemittari istuu klerros- ja nopeusmittarin välissä. Omana rivistönään keskellä majallevat öljynlämpötila- (vas), vedenlämpötila-, polttoainemittarit ja ylimelisenä kello.*



*Keulasta puuttuu perusvarusteisiin kuuluneet ylimääräiset ajovalot maskin edestä, ovatko ne poistettu tarkoituksella?*

ku paikallinen viinimoguli?! Oli miten tahansa, maantieteelliset olosuhteet ovat joka tapauksessa tarjonneet vertaansa vailla olevia nautinnollisia ajohetkiä vuoriston ympäröimän viinilaakson alueella.

Toisaalta auton menneisyyteen saattaa liittyä ripaus kilpailuhistoriaa. Parhaiten tästä kielii juuri tämän Ferrarin jäykkä jousitus ja muuteltu ohjaus. Normaalisti poikkeavaa on myös keulan jäähdytysaukon edestä puuttuvat vakiovarustukseen kuuluneet ylimääräiset ajovalot. Onko ne poistettu tarkoituksellisesti paremman jäähdytyksen toivossa?

## HYVÄSSÄ KUNNOSSA

Kuinka vaikeata onkaan kirjoittaa harvinaisista autoista joiden aikaisempaa historiaa ei ole kovin hyvin dokumentoitu. Alaan liittyvät eepokset tuntevat mallin hyvin, kyseessä ei kuitenkaan ole kaikkein harvinaisin tai arvostetuin Maranellon tuotteita.

Nykyisen omistajan tietojen mukaan auto on alkuperäisessä Maranellon punaisessa väriyksessä. Sisustus on Suomessa uudestaan ommeltu vaaleasta englantilaisesta Connolly-nahasta alkuperäisen mallin mukaan.

Ferrarin kori lepää hitsatun putkirungon ympärillä. GTE:n valmistusnumero on 2339 ja kyseisen auton moottori on tyyppimerkinnältään 128F. Tilavuutta V-12 moottorista löytyy 2 953 kuutiocenttimetriä. Ilmoitetut tehokkeudet ovat 235 hv/7 000 rp/m, puristuksen ollessa 9,2:1. Moottorin käyntiäänä on tietysti mitä kauneinta kuunneltavaa.

Huippunopeudesta ei ole tietoa, eikä nykyinen omistaja tiedosta edes väliä. Pääasia on että Ferrari pääsee tilaisuuden tullen verryttämään jäseniään kauniina kesäpäivinä.

Linjoiltan hyvin ajatonta suunnitelua edustava GTE 2+2 on hillitty. Silti keulamaskin legendaarinen Il Cavallo Rampante paljastaa mistä on kyse, tarvittaessa tämä jalorotunen hevonen on valmiina laukkaamaan. Kuten olla pitääkin on tässä Ferrarissa Carlo Borranin valmistamat pinnavanteet ja tietyt keskimutteri knock-off kiinnityksellä.

Mahdollisille spekulioijille, keräilijöille tai lottovoittajille voidaan ilmoittaa, että tämä Ferrari ei ole myytävänä. Omistaja jolla on ollut useita erikoisia autoja omistuksessaan on varsin tyytyväinen ajokkiinsa.

## TEKNIKKAA:

<b>Moottori:</b>	Colombon suunnittelema 60-asteinen V-12
<b>Lohko:</b>	73 x 58,8 mm
<b>Poraus x iskunpituus:</b>	2 953 cc
<b>Tilavuus:</b>	Yksi nokka-akseli molemmissa kansissa
<b>Venttiilikoneisto:</b>	9,2:1
<b>Puristussuhde:</b>	235 hv/7 000 rpm
<b>Teho:</b>	
<b>Voimansiirto:</b>	Synkronoitu nelivaihteinen, vildes ylivaihe
<b>Vaihteisto:</b>	Yksivaihteinen
<b>Kytkin:</b>	4.57:1
<b>Perävälitys:</b>	
<b>Yleistä:</b>	
<b>Etujousitus:</b>	Erillisjousitettu eripituuisilla A-tukivarsilla, kierrejouset ja teleskooppi iskunvaimentimet
<b>Takajousitus:</b>	Erillisriipustus semi-elliipittisillä jousilla ja rinnakkaisilla tukivarsilla
<b>Jarrut:</b>	Levyt ympäriinsä
<b>Runko:</b>	Hitsattu putkirunko
<b>Akseliväli:</b>	260 cm
<b>Raideväli edessä:</b>	1 354 mm
<b>Raideväli takana:</b>	1 394 mm
<b>Paino:</b>	1 410 kg



*Carlo Borranin pinnavanteet knock-off-kiinnityksellä ovat kuin piste erään kirjaimen päälle. Renkaiksi Ferrari suosittelee 185-15 Pirellä tai 6.50-15 Dunlopia. Prototyypistä poiketen tuotantomallin varustettiin etulokasuojien sivujen tuuletusaukoilla.*

## **Translation of the article in VM 2/1995**

### **Fullbreed saloon: Ferraris first real answer to Maserati's and Aston Martin's challenge. The coupé was called 250 GT.**

The first prototype of this car was introduced to the public as the pace car of the 1960 Le Mans 24 hour race. Official introduction followed in the Paris show in October 1960.

Maranello answered the challenge of Maserati and Aston Martin in the growing market for 2+2-cars. A few 2+2 Ferraris were made in the early years but these studies were far from being true 4-seaters.

First true 4-seater Grand Touring was designed on the same 260 cm wheelbase chassis as the swb 2-seaters. Leg room was increased by moving the engine forward by 20 cm.

So Ferrari had a 4-seater to offer from the beginning of 1961, a car capable of providing four people a fast travel or a smooth drive to the local casino.

#### **How do you spell it?**

The body designed by Pinin Farina was brand new but built to noble tradition of front-engined V-12 cars. Pinin Farina is not a spelling error as Mr Giovanni Battista Giuseppe "Pinin" Farina changed his name to Pininfarina first in 1961. This name is also displayed on the front fenders of newer cars.

The chassis remained the same as seen on former 2-seaters. A slight under-steer occurs because the relocation of engine. This is hardly a problem and driving characteristics are magnificent.

#### **The Maranello horses**

The heart of the car is a Colombo designed 60° V-12 manufactured in Maranello. The different versions of the engine can be found in several older and newer Ferraris. Familiar single overhead camshafts and 3 Weber carburetors are there as they used to be.

A single plate clutch hands the power to a fully synchronised 4-speed transmission equipped with Laycock-de-Normanville overdrive. Rear end is equipped with 4.57:1 ratio.

#### **Exists in Finland**

The total production figures aren't available. Different references talk about a series of 900-1000 cars. The varying figures can be explained with local culture and tradition.

One example has found its way to Helsinki. The owner wants to remain anonymous. The car itself was imported from Germany in 1987.

The letters GTE stand for Grand Touring Export. The history of this particular car is not known. We know that the car has seen San Rafael in Napa Valley region, California. Could the former owner have been a local winegrower? Whoever he may have been, the region sure offers unique driving experiences with mountains surrounding the valley.

The car might as well have racing history as the suspension is very hard, the steering has been modified and the standard equipment fog lights have been removed for some reason. Was the cooling insufficient or what?

#### **In good shape**

How hard can it be to write about cars whose history is unknown! The literature provides much information about this particular model, even though it cannot be described as one of the most interesting Maranello products.

To the knowledge of current owner the car has it's original red colour. The interior has been reupholstered in Finland to the original pattern with British Connolly-leather.

The body lies on welded tubular steel chassis. Serial number of the car is 2339 and the engine is of type 128F. The cylinder capacity is 2953 cc and the power rating is 235 hp at 7 000 rpm. Compression ratio is 9.2:1. The engine sounds are just wonderful.

The top speed is not known and who cares! The car is nowadays taken out on beautiful summer days every once in a while.

The undated design is very discreet. The noble horse is always ready to gallop though. Wheels made by Carlo Borroni are knock-off type.

For the possible speculants and big-time money winners we have to say that the car is not offered for sale. The owner has had a number of exotic cars through the years and is quite satisfied with this particular vehicle.

### **Pictures**

Under the bonnet we find the prancing horses. Here you can see the Weber carburettors, dual coils and distributors of the Colombo-engine.

On the trunk lid we find Ferrari's and Pininfarina's crossed flags.

The Ferrari way to take care of growing market for 4-seaters: The 250 GTE was offered from the beginning of 1961. This example lives in Helsinki. Another car is found in Joensuu and one example of undetermined age is known to exist in Norway.

The former upholstery was replaced with light tan Connolly leather. The black leather interior was never the only option offered. The rev-counter has readings up to 8000, the speedo is good for 180 mph. Oil pressure gauge sits between the rev-counter and speedometer. Then there are thermometers for oil and water temperatures, fuel gauge and furthest of all a clock.

The standard fog lights are missing. Removed on purpose?

The knock-off steel wire wheels take the car further up to perfection. Pirelli 185-15 or Dunlop 6.50-15 tyres were recommended by the manufacturer. Unlike the prototype the production cars were equipped with air vents on front fenders.

### **Facts:**

Engine block:	Colombo designed 60° V12
Bore and stroke:	73 x 58.8 mm
Capacity:	2953 cc
Valve system:	Single overhead camshaft
Compression ratio:	9.2:1
Output:	235 hp at 7000 rpm
Gearbox:	Fully synchronised 4-speed gearbox with overdrive
Clutch:	Dry single-plate clutch
Rear end ratio:	4.57:1
Front suspension:	A-arms of unequal length, coil springs and telescopic shock absorbers
Rear suspension:	Independent rear suspension with semi-elliptical leaf springs
Brakes:	Disks in all corners
Chassis:	Welded tubular steel frame
Wheelbase:	260 cm
Track front:	1 354 mm
Track rear:	1 394 mm
Weight:	1 410 kg