

RUOTECLASSICHE

PROVA SU STRADA

Jaguar «XJC 4.2»
e «XJC 5.3»:
l'eleganza ha due
sole porte

AL VOLANTE

Ferrari
250 GT 2+2

Abbiamo guidato l'esemplare
che fu del pilota Scarfiotti



ANNI 60

Simca «1000 GL»
l'utilitaria
secondo i francesi

PERSONAGGI

Giovanni Michelotti
lo stilista che volle
rimanere nell'ombra





300 all'ora Promessa di Maranello

300 Km/hr--Promise from Maranello*

*This is a joke based on the Italian saying "promessa di marinaio"--literally "sailor's promise" or false promise--here transformed into promessa di Maranello.



IMPRESSIONI DI GUIDA

Ferrari
«250 GT 2+2» 1962

DRIVING IMPRESSIONS

Ferrari
1962 250 GT 2+2

**THE DECEIVING
SPEEDOMETER**

The instrument (left of title) shows a top speed of 300 Km/hr (187 Mph). In the early 60s no other GT car was so daring: little boy's fantasy was excited.

**IL TACHIMETRO
CHE ILLUDE**

Lo strumento (a sinistra del titolo) riporta sul fondo scala i 300 orari. Nei primi anni 60 nessun'altra GT faceva altrettanto: la fantasia dei ragazzini si scatenava.

Perhaps nobody believed it even 40 years ago, but at that time we were dreamers and that "300" seemed irresistible. In reality, performances are more "earthly," but allow it to face modern sporty cars. Horsepower is 240 and thoroughbred. Furthermore, this GT is a four-seater, docile in traffic, and in spite being a Ferrari, is affordable (140 million Liras or around \$70,000).

Forse non ci credeva nessuno neppure quarant'anni fa, ma allora si era tutti un po' più sognatori, e quel «trecento» suonava irresistibile. In realtà, le prestazioni sono più «terrene», ma consentono di tenere a bada moderne vetture sportive. I cavalli sono pur sempre 240, e sono di razza.

In più, questa granturismo ha quattro posti, è docile nel traffico e, per essere una Ferrari, non costa neanche troppo: 140 milioni

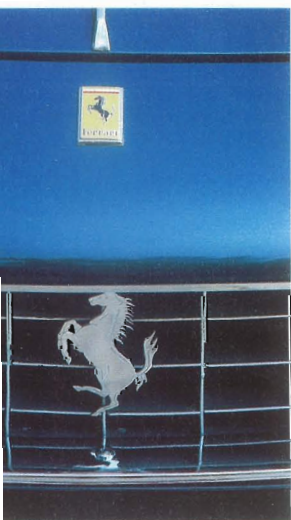
di Fulvio Zucco, foto di Alfredo Albertini

by Fulvio Zucco, photos by Alfredo Albertini.

Ferrari
«250 GT 2+2» 1962



Pininfarina è riuscito a donare slancio al profilo della «2+2», nonostante l'ampio padiglione che consente il trasporto di quattro persone.



UNA RICCA SCUDERIA

I Cavallini rampanti abbondano sulla «250 GT», sia all'esterno sia all'interno; quello sul cofano, smaltato, è stato recuperato dopo lunghe ricerche. Questi stemmi vengono oggi riprodotti in maniera fedele all'originale, ma Roberto Olivo non poteva accontentarsi di una replica.

A volte basta un numero a suggestionare la fantasia. Per il bambino Roberto Olivo quel numero era il 300. In vacanza sulla Riviera Ligure, vedeva parcheggiata sul lungomare una Ferrari e lui, sbirciando dal finestrino, s'incantava davanti a quell'incredibile 300 km/h sul tachimetro: che cosa fantastica doveva essere guidare a 300 all'ora! In effetti, le Ferrari erano le uniche automobili al mondo a sfoggiare un tachimetro col fondo scala a 300. Non che li raggiungessero davvero ma, con un parco auto che raramente superava i 130 orari, quel numero sul quadrante era sufficiente, nel 1961, per impressionare chiunque. Le Jaguar «E» non avevano prestazioni molto diverse, ma erano meno spudorate, limitandosi a segnare 280. Non importa: Roberto è stato inseguito tutta la vita dall'immagine di quel tachimetro, finché non si è comprato la sua «250 GT 2+2». Magari «bugiarda», ma sua. Oggi, le «2+2» non sono più così diffuse perché, sebbene siano state le prime vetture di Maranello a superare le mille unità prodotte (esattamente 1002, 952 «250» prima e seconda versione, più 50 «330 GT 2+2», identiche nell'aspetto ma dotate del nuovo motore di 4 litri) sono rimaste a lungo trascurate dai collezionisti che, anzi, le hanno spesso «cannibalizzate» per recuperare ricambi per le più prestigiose «SWB», «GTÖ», «Spider California» e così via. Talvolta, sono state addirittura il punto di partenza per realizzare vere e proprie truffe, «travestite» con la carrozzeria di una delle varie versioni più preziose. Questo esemplare, scelto da Roberto fra una quindicina dello stesso modello, era rosso con gli interni neri. Una livrea da «vorrei ma non posso»? Forse sì, perché solo il due o tre per cento di queste vetture veniva



consegnato così. Molto più richiesti i colori metallizzati e sobri, dal momento che la «2+2» era più elegante che aggressiva e mirava ad un pubblico poco o nulla interessato alle gare. La nostra, in effetti, era nata grigio antracite con gli interni rosso scuro, abbinamento che a Roberto, però, non piaceva. Dovendo provvedere alla riverniciatura, ha scelto così il Blu Notte metallizzato, come quello della «2+2» di Aristotele Onassis, che aveva un numero di telaio molto vicino alla sua. Gli interni, in ordine ma non perfetti, sono stati completamente rifatti in color cuoio naturale dopo aver confrontato svariate «2+2» mai restaurate, in modo da essere certi su ogni particolare. La meccanica, invece, era già stata interamente e correttamente ripristinata dal precedente proprietario. È stata la ragione che ha convinto Roberto Olivo a scegliere questa macchina, perché il ripristino di un dodici cilindri Ferrari ►



LA TECNICA

Motore

12 cilindri a V di 60° - Cilindrata 2953 cm³ - Alesaggio 73 mm - Corsa 58,8 mm - Potenza 240 CV CUNA a 7000 giri/min - Rapp. di compr. 8,8:1 - Coppia 26,7 kgm a 5000 giri/min - Alimentazione con 3 carb. doppio corpo Weber 36 DCI. - 2 alberi a camme in testa.

Trasmissione

Frizione monodisco a secco - Cambio a 4 marce + overdrive - Leva centrale - Pneumatici 6.50-15.

Corpo vettura

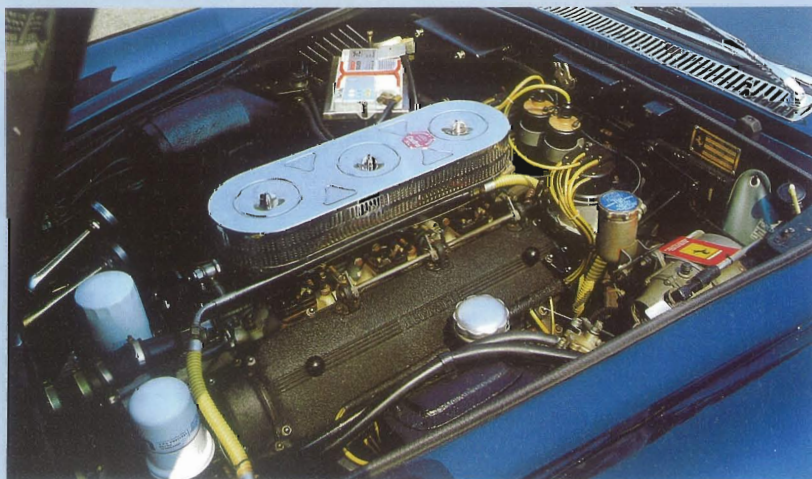
Coupé 2+2 posti, 2 porte - Autotelaio in tubi ellittici - Sosp. ant. a ruote indipendenti, doppi bracci triangolari, molle - Sosp. post. ad assale rigido, bracci longit., balestre - 4 freni a disco Dunlop - Sterzo a vite e rullo.

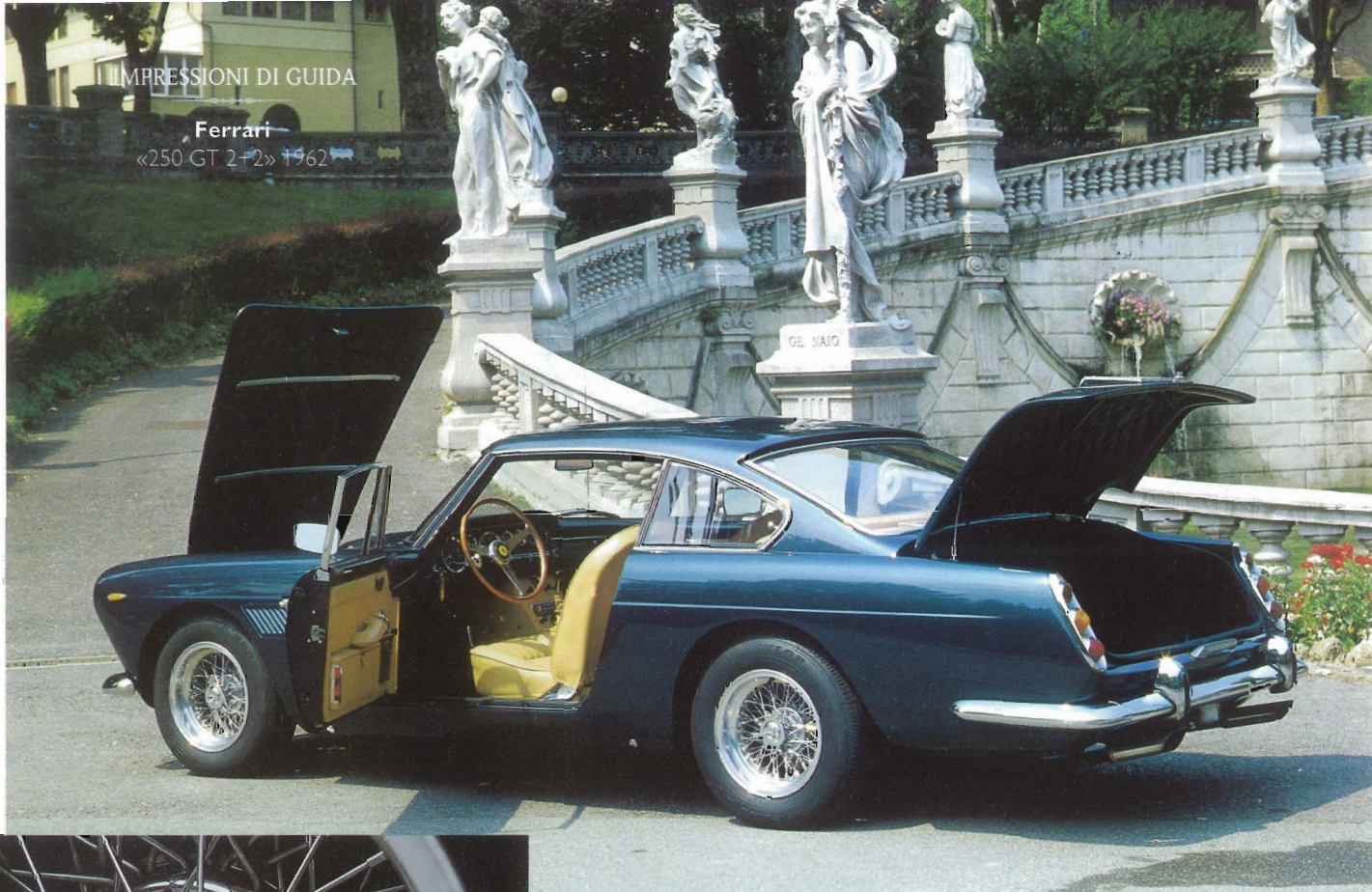
Dimensioni e peso

Passo 2600 mm - Carreggiata ant. e post. 1350 mm - Lung. 4700 mm - Largh. 1710 mm - Peso 1280 kg.

Prestazioni

Velocità da 202 a 252 km/h secondo i rapporti al ponte.





► comporta conti vertiginosi. A bordo, si viene avvolti dal profumo e dalla morbidezza della pelle Connolly; lo sguardo corre sulle scintillanti cromature, sui raffinati pomelli e sugli eleganti strumenti: sa di Rolls Royce e di Jaguar questa Ferrari. Finché è ferma. Appena accesa, l'atmosfera britannica scompare. Ci sono dodici cilindri emiliani che si schiariscono la voce, tanto possente da rendere inutile l'autoradio, una volta in marcia. Anche le sospensioni sono secondo la tradizione di Maranello, cioè rigide, brusche nelle reazioni. D'altra parte, devono tenere in strada una granturrisno, mica coccolare i

▷ **IL POSTO DEL «CUMENDA»**
Abbondante ed elegante la dotazione di strumenti. Raffinato anche il volante a tre razze con corona in legno. Il bloccetto d'accensione è all'estrema sinistra, come sulle Porsche.

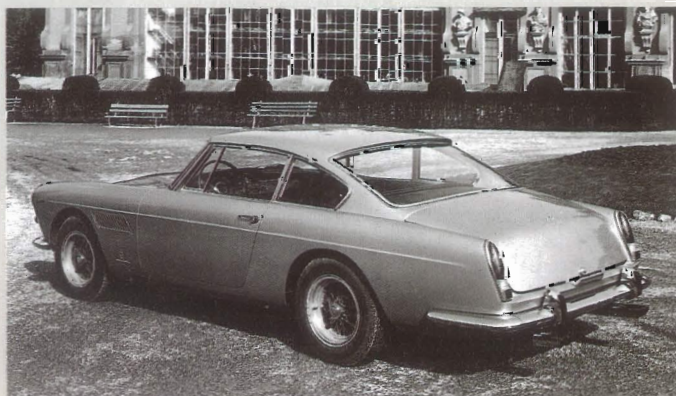
TRE MODELLI E DUE MOTORI

La più vecchia è anche la più bella

La «250 GT 2+2» venne presentata alla 24 Ore di Le Mans del 1960, ma entrò in regolare produzione solo all'inizio del '61; l'esemplare del servizio fa parte di questa prima versione

della coupé modenese. A cavallo tra la fine del '62 e l'inizio del '63 nacque la seconda serie, nelle foto sotto, riconoscibile per gli antinebbia esterni alla calandra, le ghiere cromate sui fari

e, dietro, per i fari verticali, non più a tre gemme separate. A fine '63 sarà introdotto il nuovo 3967 cm³. A gennaio '64 la «330 GT» sostituirà questa famiglia di modelli.



◀ **ARMI E BAGAGLI**

Anche il vano bagagli è realizzato pensando alle esigenze di quattro passeggeri; può pertanto contenere un discreto numero di valige.

▷ **DIVANETTO PER DUE**

Un rigonfiamento al centro dei pozzetti posteriori, in corrispondenza del passaggio degli scarichi, non consente di appoggiare comodamente i piedi.

passaggeri. A dire il vero, si ha la sensazione di andare più forte di quanto i cronometri misurino: non che la «250» sia priva di muscoli, ma il rumore inebriante, la rigidità e qualche scarto del ponte rigido posteriore danno l'impressione di correre anche a velocità contenuta. I 240 cavalli del motore sono comunque in grado, sulle salite che portano alla basilica di Superga, alle porte di Torino, di mettere in difficoltà la Mercedes «C 200 Kompressor» che utilizziamo come vettura d'appoggio, soprattutto e sorprendentemente quanto a tenuta di strada: la «250 GT 2+2» rolla un po', ma sale senza scomporsi, pur con un certo sottosterzo. Alla stessa andatura, la Mercedes fa fischiare le gomme a ogni curva e sembra ben più vicina al proprio limite, anche se non perde aderenza. Insomma, una Ferrari per la famiglia, ma ▶



Ferrari

«250 GT 2+2» 1962



LA FERRARI MENO ROSSA

I colori metallizzati sono i più adatti alla «2+2»; il rosso, infatti, all'epoca era solo sul 2-3% degli esemplari. Il pubblico cui si rivolgeva era costituito più da facoltosi professionisti che da piloti o aspiranti tali.

► pur sempre una Ferrari. Roberto Olivo l'ha voluta anche per questa ragione: avendo due figli, non erano molte le vetture d'epoca di Maranello che gli permettessero di spostarsi con moglie e pargoli. La frenata è più che buona, grazie ai quattro dischi, e anche il cambio ha più pregi che difetti: forse quello maggiore è estetico: non ha la tipica griglia per la selezione delle marce. La frizione, a caldo, tende a strappare un po': Roberto assicura che non necessita di una messa a punto, è così e non c'è niente da fare. Tornati a Torino, ci chiediamo se, nel traffico intenso, la «250» comincerà a starnutire o se si alzeranno presto le temperature. Mentre apprezziamo l'eccellente elasticità del motore, spieghiamo queste nostre perplessità al proprietario. La risposta è secca: «Chi dice che queste macchine hanno problemi nel traffico non ne ha mai vista una

in ordine: se tutto funziona a dovere non c'è il minimo problema. Anzi, ci si può persino dimenticare il cambio». Dopo parecchi chilometri a passo d'uomo, non possiamo che essere d'accordo. Neppure l'abitacolo si è scaldato in maniera fastidiosa. Roberto ci confida che la ventola di raffreddamento ha quattro pale, invece che tre come l'originale, ma solo perché quest'ultima non è ancora riuscito a trovarla: «Comunque la temperatura salirebbe solo di poco» ci assicura. Visto il valore indicato dal termometro, c'è da credergli. Scendiamo mal volentieri dalla «250 GT 2+2», abbastanza Ferrari da essere eccitante ad elevata velocità e abbastanza mansueta da potersi proporre come auto «quotidiana». Un vero peccato averne eliminate così tante a favore delle «solite» berlinette tutte pista e sprint. ■

MUSCOLI IN DOPPIOPETTO



CONDIZIONI DELLA PROVA

Temperatura 23° C, umidità 50%, vento da 0 a 1,5 metri/sec. Peso della vettura durante le rilevazioni (pilota a bordo, apparecchiature di prova, carburante): kg 1550

VELOCITÀ MASSIMA

km/h 215,7 in IV marcia

ACCELERAZIONE

1 km con partenza da fermo: sec. 29,9 (vel. d'uscita km/h 174,3)

RIPRESA

1 km con partenza da 40 km/h: sec. 32,0 (vel. d'uscita km/h 162,2)

Velocità km/h	Tempo in secondi
0 - 60	4,8
0 - 80	6,2
0 - 100	9,2
0 - 120	12,8
0 - 140	18,5
0 - 160	24,8

Velocità km/h	Tempo in secondi
40 - 60	5,2
40 - 80	6,9
40 - 100	13,8
40 - 120	18,7
40 - 140	23,8
40 - 160	31,4



Ferrari



**È eccitante ad alta velocità
e a suo agio nel traffico cittadino.
Potrebbe persino essere
l'auto per tutti i giorni**

RUOTECLASSICHE n. 150 ñ May 2001

(front cover)

Behind the steering wheel

Ferrari 250 GT 2+2

We tested the car that was owned by (Ferrari) driver Scarfiotti

(Page 52 ñ title)

300 Km/h ñ Promise from Maranello *

(*this is a joke based on the Italian say ìpromessa di marinaioî ñ literally ìsailorís promiseî or false promise ñ here transformed into promessa di Maranello)

(Page 52 ñ right on the picture)

Driving impressions ñ Ferrari 250 GT 2+2 1962

The deceiving speedometer

The instrument (left of title) shows a top speed of 300 Km/h (187 Mph). In the early 60s no other GT car was daring so much: little boys fantasy was incited.

Perhaps nobody believed it even 40 years ago, but at that time we all were dreamers and that ì300î seemed irresistible. In reality, performances are more ìearthlyî, but allow anyhow to face modern sporty cars. HPs are 240, and thoroughbred. Furthermore, this GT is a 4 seater, is smooth in the traffic and, to be a Ferrari, it is also affordable (140 million Liras ñ around 70,000 \$)

By Fulvio Zucco, photos of

Alfredo Albertini

(Page 54 ñ top left)

Pininfarina was able to slender this 2+2 profile, in spite of the cabin size, big enough to carry 4 people.

(Page 52 ñ left)

A rich stable

Prancing horses are abundant on the ì250 GTî, either on the exterior or the interior. The painted badge on the nose, original from the 60s, has been found after long research. These emblems are faithfully reproduced nowadays, but for Roberto a replica was not enough.

(Page 52 and following ñ text)

Sometimes a number is enough to stimulate fantasy. For a little boy called Roberto Olivo that number was 300. During his holidays on the Italian Riviera, any Ferrari parked on the sea-front (lungomare), was irresistible. He used to peep inside from the side window, and was always enchanted by that magical 300 Km/h: it would be fantastic to drive at 300 Km/h he thought! As a matter of fact Ferraris were the only cars in the world to display such a top speed on their speedometers. This was not meaning that they were actually able to reach such a speed but, with a running car parc that was rarely able to exceed 130 Km/h (81 Mph), that number on the instrument was enough, in 1961, to impress everybody. Jaguar E Type had similar performances, but was less impudent, showing a mere 280!

It doesn't really matter, Roberto had always that image impressed in his memory and, finally, has got his own ì250 GT 2+2î. Maybe deceitful, but his own one.

Nowadays the 12+2s are not that frequent anymore, in spite of the fact that they have been the first cars from Maranello to be produced in more than 1,000 units (to be precise 1,002 of which 952 1250 GT 2+2 1st and 2nd series, plus 50 1330 GT 2+2 with the same look, but with the new 4 liter engine). They have been for long time neglected by collectors and even parted out (cannibalised) to recuperate parts and components for the most prestigious 1SWBs, 1GTOs, 1Spider Californiais and so on. They have also been the basis for transformation into replicas or fake cars, that sometimes have been sold as original causing juridical disputes.

This car, chosen by Roberto between about fifteen of the same model, was red over black leather.

A color match that sounds a little bit as if it like to be a SWB? Maybe, because just about 3% of these cars have been produced painted in red. Much more popular were more sober and metallic paints, due to the fact that the 12+2 was more elegant than aggressive and was aimed to a target not that interested to car races.

Our car, as a matter of fact, was originally charcoal metallic gray over red leather, a color match that was not Roberto's favourite choice.

Having to repaint the car, he has chosen the 1Night Blue Metallic, the same color of Aristotele Onassis's car, a car that was produced just before Roberto's one.

Interiors were in order, but far from being perfect and therefore they have been totally remade in Connolly Tan leather, after a thorough research of pictures of original cars, in order to be sure about the correctness of any single item.

The mechanics, on the contrary, had been entirely and properly restored by the previous owner.

This was the main reason to convince Roberto to choose this car, also because a complete overhaul of a 12 cylinder historical Ferrari is quite expensive.

Once on board, you feel wrapped around by the flavour and the softness of the Connolly leather, your sight can linger on the shining chromes, on the refined knobs as well as on the elegant Veglia instruments: there is a certain Rolls Royce and Jaguar atmosphere on this Ferrari.

Until it stands still.

As soon as you start the engine, the British atmosphere fades away. There are 12 Aemilian (from Emilia Romagna, the Region of Maranello and Modena) cylinders ready to clear their throat, so loudly to cover the sound of the radio while driving. Even the suspensions are rigid and crisp in their reactions, following Maranello's tradition. On the other hand they have been designed to keep a GT on the road, rather than to pamper its passengers. To tell the truth, you have the impression to drive faster than reality, as recorded by the chrono. It doesn't mean that the 250 is not a muscle car, but the intoxicating engine noise, the suspension's rigidity and some swerve of the rear axle give you the impression of driving fast even at reasonable speed. The 240 bhp delivered by the engine are anyhow able to give some troubles on the steep winding road that brings to Superga, on the hills close to Torino, to the Mercedes Benz C200 Kompressor that we are using as service car for this test.

Surprisingly enough, it's the roadholding and the handling ability of the 250 GT 2+2 that really impresses, the car rolls a bit, but climbs the hill without any trouble, while at the same speed the Mercedes tyres are squealing at any corner and the car looks much closer to its limit, even if doesn't lose grip.

In short, a family Ferrari, but a real Ferrari too.

Roberto has chosen this car also for this reason. Having two children and looking for an historical Ferrari, there were not many options left.

Brakes are quite good, thanks to 4 Dunlop discs, and also the gearbox has more plusses than minusses, the worse aspect being probably a pure aesthetic detail: it doesn't show the typical Ferrari steel selector grille!

The clutch, at high temperature, tends to lose effectiveness, but Roberto says it is not a problem of registration and you have to get accustomed to it. Back to Torino, we ask ourselves if the 250 in stop and go traffic would suffer and running temperatures would rise. But the engine is extremely smooth and the running temperatures remain nearly unchanged. While appreciating the impressive engine elasticity, we express our perplexities to the owner. His answer is straight: who says that these cars suffer in the traffic has probably never driven a car in really good condition. If everything is in order, there are no problems whatsoever. You can even pick up in 2nd or 3rd gear from very low revs. After several kms in the town traffic, we must agree with him. Even the cabin was far from being overheated. Roberto admits that the radiator fan has 4 blades, instead of the original 3. It was a modification made by a previous owner and Roberto is actually looking for an original fan, but so far without success. He says: anyhow, with the original fan the water temperature would raise just a bit. A simple look at the temperature shown by the gauge is enough to believe him. Our test is over and we must, reluctantly, step off the 250 GT 2+2. A Ferrari exciting enough at full speed and smooth enough to be also used as everyday car. A real pity that so many of them have been sacrificed in favour of the usual berlinettas so racy and sporty!

(Page 53)

Technical specifications

Engine

12 cylinder \approx 6000 V \approx Displacement 2,953 cm³ \approx Bore 73 mm \approx Stroke 58.8 mm \approx Max. Power output 240 bhp (CUNA) at 7,000 rpm - Compression Ratio 8.8/1 \approx Max. Torque 26.7 Kgm at 5,000 rpm - Fuel feed 3 Weber 36 DCL Carburettors \approx 2 Overhead Camshafts.

Transmission

Single-plate clutch \approx 4 speed gearbox + overdrive \approx Central lever \approx Tyres 650 x 15

Car body

2+2 Coupé, 2 doors \approx Elliptical section steel subes chassis \approx Front suspension: double wishbones + coil springs independent suspension \approx Rear suspension: Live axle + semi-elliptic leaf springs \approx

Brakes: 4 Dunlop disc brakes \approx Steering: Worm and wheel

Size and weight

Wheelbase: 2,600 mm \approx Front / Rear Track: 1,350 mm \approx Overall length 4,700 mm \approx Width 1,710 mm \approx Dry weight 1,280 Kg

Performances

Top speed from 202 to 252 Km/h depending on differential ratio

(Page 56 \approx right)

The *Commendatore** seat

(*Commendatore is an Italian title of honour awarded by the Presidency of the Italian Republic to people that honoured with their success and activity the image of Italy abroad. It is normally awarded to entrepreneurs but also to sport champions or artists. Enzo Ferrari himself was awarded *Commendatore della Repubblica Italiana*)

Instrumentation is abundant and elegant. The 3 spoke steering wheel with wooden rim is very refined. The starter key is located to the left of the steering wheel, as on Porsches.

(Page 56 \approx bottom)

Three versions and two engines

The oldest is also the nicest

The 250 GT 2+2 was introduced at the 24 hours of Les Mans in 1960, but production started only in early 1961; the car shown in this article is a 1st series car. Between the end of 1962 and the beginning of 1963 the 2nd series was introduced, differing from the 1st series for the foglamps mounted outside the grille, the chrome rims around the headlamps and the rear taillights, made in just one piece and not showing the three 'gems' any longer. By the end of 1963 a new 3,967 cm³ engine is mounted. In January 1964 the new 330 GT definitively supersedes this series of cars.

(Page 57 - top left)

Weapons and luggage*

(*An Italian way to say 'everything you need')

The luggage compartment has been designed bearing in mind the needs of four people, it can contain an acceptable amount of luggage.

(Page 57 - top right)

A couch for two

The floorpan is not perfectly flat and therefore rear passengers find some problems in terms of legroom.

(Page 58 - top left)

The ~~less~~ red painted Ferrari

infrequent
Metallic colors are the most popular on 2+2s; just 2-3% of these cars were painted originally in the traditional Ferrari red. The main target of this car was represented more by professionals and entrepreneurs rather than by racing drivers or 'would be ones'.

(Page 58 - bottom)

Muscles in 'double breasted suit'

(Test results)

Testing conditions

Outside temperature 23°C, Humidity 50%, wind from 0 to 1.5 m/s. Overall weight of tested car, including driver, fuel and testing instruments: 1,550 Kg

Top speed

215.7 Km/h in 4th gear

Acceleration

1 Km from standstill: 29.9 s

gear: 32.0 s

(final speed 174.3 Km/h)

Pick up

1 Km from 40 Km/h in 4th

(final speed 162.2 Km/h)

Speed
Km/h

Time
s

Speed
Km/h

Time
s

0-60	4.8
0-80	6.2
0-100	9.2
0-120	12.8
0-140	18.5

40-60	5.2
40-80	6.9
40-100	13.8
40-120	18.7
40-140	23.8

0-160 24.8

40-160 31.4

(Page 59 ñ bottom)

It is exciting at high speed and smooth in city traffic.

It could even be an everyday car