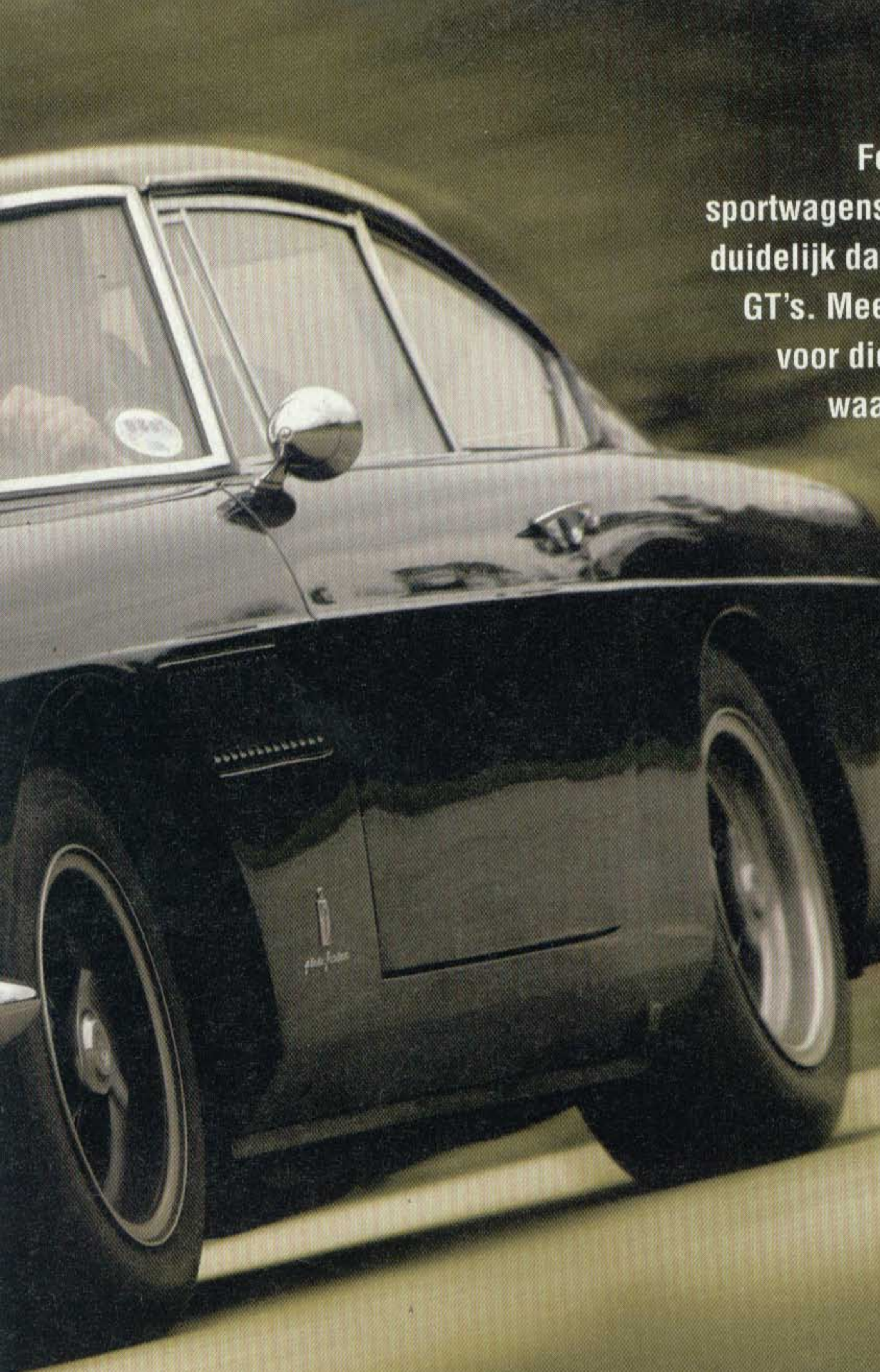


RETROTEST

FERRARI 250 GTE (1961)



Zwart




Ferrari staat vooral bekend als fabrikant van volbloed sportwagens, maar de kakelverse 612 Scaglietti maakt opnieuw duidelijk dat de Italianen minstens even sterk zijn in superieure GT's. Meer dan veertig jaar geleden legden ze reeds de basis voor die rijke traditie, die helaas niet altijd even sterk naar waarde wordt geschat. Onze dvd-actie leek ons dan ook een geschikt moment om de zweep eens te laten knallen over de 250 GTE. Een zwart steigerend paard op leeftijd, maar met een elegant lijf en een razend hart. Tekst: Bart Lenaerts. Foto's: Peter Staes

Niet alles valt altijd even makkelijk te verklaren. Terwijl 37 uitverkorenen ooit een fortuin neertelden voor een Ferrari 250 GTO, terwijl de rijken der aarde elkaar bijna de strot afsnijden voor één van de unieke 250 Tour de France-exemplaren, terwijl kooplustigen met de ogen dicht een miljoen euro neertellen voor een 250 GT SWB en dat voor een 250 GT Spyder California graag nog eens overdoen, springen de onfortuinlijke eigenaars van een 250 GTE uit dezelfde periode al een gat in de lucht als hun Cavallino Rampante een prijskaartje haalt dat aan de goede kant van 50.000 euro zit. Nochtans kan de eigenaar van 'onze' 250 GTE nauwelijks wakker liggen van dat magere resultaat, maar dat komt vooral omdat hij pertinent weigert zijn auto's als een belegging te zien. Zijn klassiekers worden liefdevol in de familiale schoot opgenomen om nooit meer weg te gaan. Bij hem primeert liefhebberij op rendement. En groot gelijk heeft hij. Maar nadat we deze knappe Italiaan over het zacht glooiende Ardeense asfalt mochten jagen, bleven er toch enkele vragen door ons hoofd spoken. Hoe komt het dat deze Ferrari zo laag wordt ingeschat door het klassieke volkje? Waarom is de 250 GTE het zwarte schaap van de familie?

Vertrouwde lijnen

Aan zijn uiterlijk zal het in ieder geval niet liggen. Net zoals bijna alle andere confectie-Ferrari's komt deze aristocratische coupé uit de pen van Pininfarina. En de Italiaanse grootmeester was duidelijk in grote vorm. Met zijn 4,7 meter balanceert het nobele slagschip in de grootorde van een nieuwe BMW 6 en is hij zelfs een fractie langer dan een Mercedes SLR, maar zonder meetstok zou geen kat dat vermoeden.

De 250 GTE is een heel gedistingeerde Ferrari met een nobel karakter. Veel meer dan sommige schreeuwlelijken van hetzelfde huis die later het levenslicht zagen en die zelfs op de Croiset van Saint-Tropez nog pijn doen aan de ogen. Ook in vergelijking met zijn broertjes van toen (zusjes heeft hij niet, de 250-familie is exclusief mannelijk) komt hij 

schaaap

RETROTEST
Ferrari 250 GTE (1961)

waardig voor de dag. Terwijl zijn familieleden in joggingpak verschenen bij races (250 GTO, 250 SWB en 250 Tour de France) of in Burberry paradeerden op de golfcourse (250 Spyder California), jakkerde de GTE stijlvol in maatpak over de grote Europese routes. Niet voor niets staat zwart hem veel beter dan het obligate Ferrari-rosso.

Het traditionele front met de typische eierdoosgrille en de twee bolronde koplampen, de aflopende daklijn die elegant verdrinkt in de zware rug en de volle kont met de recht-opstaande achterlichten doen echter wel heel sterk denken aan iets anders. 'De Peugeot 404 coupé uit 1962', bevestigt de eigenaar knarsetandend. Blij is hij daar niet mee, met het feit dat Pininfarina voor de lieve centjes zijn deuntje voor meer dan één opdrachtgever zong. Maar deze Italiaanse kruideniersgeest is een kwaal van alle tijden. Kreeg Pininfarina immers niet precies hetzelfde verwijt naar zijn hoofd geslingerd toen hij enkele jaren na de Ferrari 456 GT diens onvolprezen lijnen nog eens dunnetjes overdeed voor de - ja hoor - Peugeot 406 Coupé?

Romig interieur

Het meubilair van de 250 GTE kan ook nauwelijks een reden zijn om deze Ferrari te geringschatten. Zelden werd onder de stalen koets van een auto zo'n festijn der zinnen gevat. De compacte kuipjes kregen crèmekleurig leder aangemeten, dat allerbest combineert met het zwarte huidje van de auto. Dezelfde romige tint wordt voortgezet in de tapijten, de deurpanelen en de onderste rand van het dashboard. Mooi in al zijn eenvoud. De kleine stoeltjes zitten bovendien verrassend goed en zelfs achteraan zit een volwassene meer dan behoorlijk.

De boordplank kan nauwelijks zo genoemd worden, want het zwartgelakte oppervlak lijkt onafgebroken deel uit te maken van de auto.



Geef toe, je hebt zelden zo'n mooi interieur mogen aanschouwen.

De 250 GTE was de allereerste vierzits-Ferrari en in die hoedanigheid de stamvader van een indrukwekkende familie.



Het diepdonkere stuurwiel met drie glanzend gepolierde spaken die het steigerende paardje centreren, is een meesterwerk op zich. Het rad is groot en dun als het roer van een jacht, een hemelse schoonheid vergeleken met de hedendaagse plastic gedrochten, zwanger van plofgrage airbags. Doorheen de spaken priemen twee grote klokken, links voor het toerental en rechts voor het tempo. Er tussenin zit nog een klein metertje dat alles vertelt over de toestand van de elektrische installatie. Daarnaast staan vier kleinere tellers opgelijnd voor respectievelijk olie- en watertemperatuur, benzinevoorraad en de tijd, alles gevat in gedistingeerd chroom. Omdat het Siberisch koud was en we ons tempo aanpasten aan de respectabele leeftijd van de auto, vertoonden de temperatuurmeters nauwelijks activiteit. Koppig bengelden ze links onderaan, alsof ze wilden vertellen dat de auto wel wat meer kan hebben vooraleer hij van de kook raakt. Het klokje leek dan weer door de duivel bezeten, maar dat was waarschijnlijk slechts een subjectieve beleving omdat de tijd zo verschrikkelijk snel passeert achter het stuur van zo'n gulle auto. De standvastige benzine-meter was echter de grootste verrassing. We hadden verwacht dat de dikke twaalfpitter zo gulzig klokkend met het zwarte goud aan de haal zou gaan dat de benzine-meter recht evenredig zou dalen naarmate de toerenteller in de hoogte ging, maar hij roerde zich nauwelijks. Abusievelijk beschuldigden we het wijzertje reeds van een defect, maar de eigenaar wist apetrots te melden dat de Ferrari amper 15 liter nodig heeft om 100 kilometer asfalt tussen zijn kiezen te vernalen. Erg keurig.

Edele mechaniek

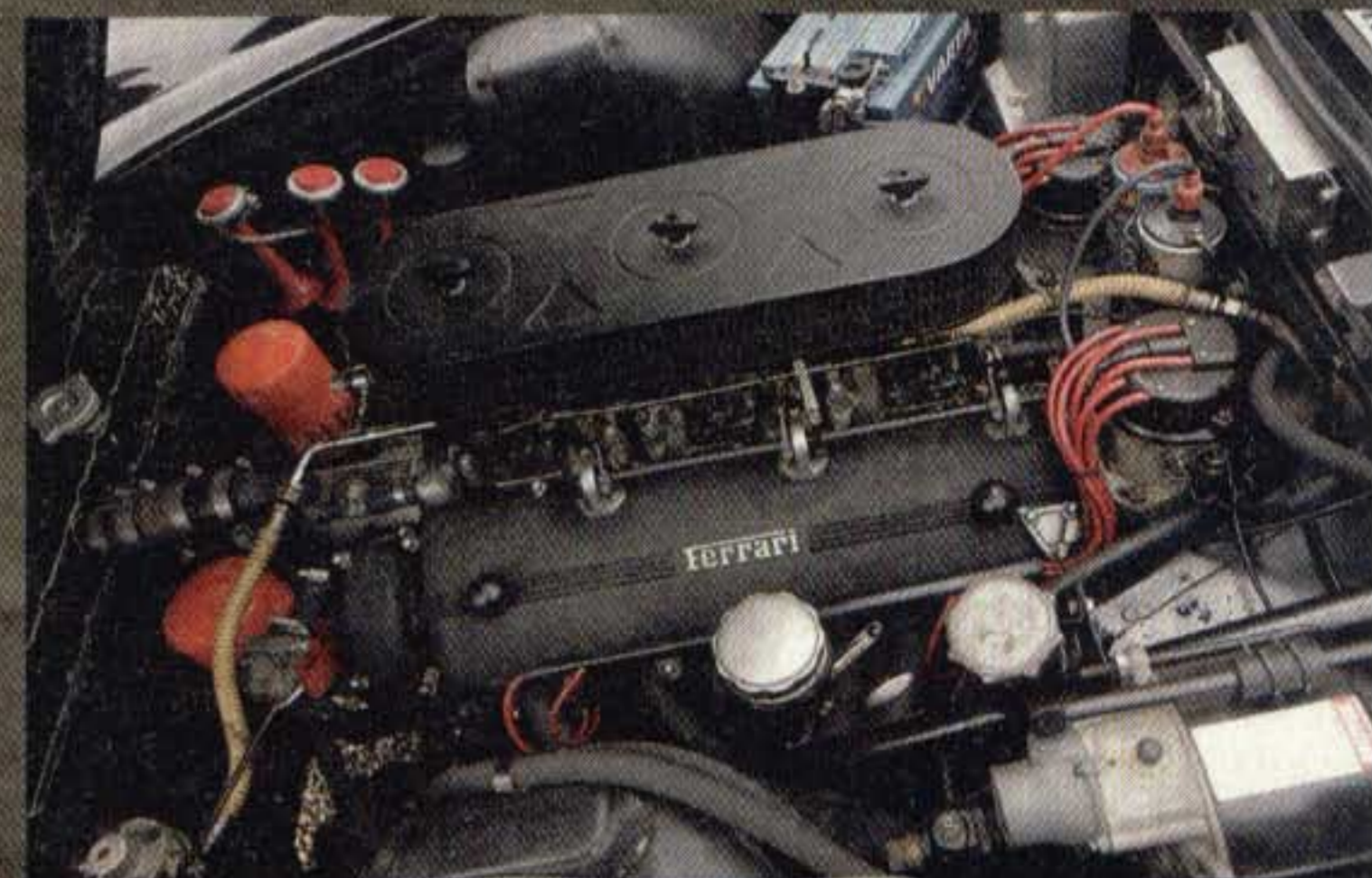
Nochtans huist er voorin niet bepaald een bescheiden jongen. De 250 GTE kreeg immers de V12 mee van de hand van de befaamde ingenieur Gioachino Colombo. Die motor was aanvankelijk bedoeld als tweeliter, maar door de jaren groeide het

warmbloedige hart tot een flinke drieliter. Ferrari bouwde zelfs een 1500 cc-variant voor de Formule 1, met zuigers die amper een koffiekopje groot waren, maar zelfs in drielitertrim kan je in iedere *piston* niet eens een vers getapte Stella kwijt.

De 250 GTE komt er qua motorisering dus niet bepaald bekaaid af. De 3 liter-V12 is immers een echte racemotor die in de GT SWB's en GTO's talloze overwinningen boekte alvorens hij ook in de vierzits-250 GTE werd gelepeld. Over edele mechaniek gesproken: op het rode laklaagje na kreeg de motor identiek dezelfde cilinderkoppen aangemeten als die op de Testarossa's waarmee onze landgenoot Olivier Gendebien in de jaren '50 zo'n indrukwekkend Le Mans-palmares bij elkaar koerste.

Dankzij drie dubbele Webers braakt de Colombo-motor 240 pk uit, zodat de 250 GTE in goed zeven seconden naar 100 km/u dendert en op 230 km/u topt. Ongehoorde prestaties voor die tijd en enkel en alleen mogelijk omdat in het klassieke lijf een rasecht sporthart bonkt. Vertaald naar vandaag zou het betekenen dat de nieuwe Scaglietti de 660-pk sterke krachtpatser uit de Enzo ingebouwd kreeg.

Bovendien heeft de GTE nog meer technische hoogstandjes onder de leden. De motor is weliswaar iets meer vooraan gepositioneerd, zodat het dashboard enkele centimeters kon opschuiven en er binnenin plaats vrijkwam voor een volwaardige achterbank, maar verder is de GTE onderhuids identiek aan zijn meer sportief georiënteerde broertjes. Chassis, versnellingsbak, remmen, ophanging... Allemaal precies hetzelfde. In die zin was Ferrari destijds een echte trendsetter. Veertig jaar voordat Volkswagen grote sier maakte met haar fameuze modulestrategie, lukte het Ferrari namelijk al om met dezelfde technische componenten een handvol verschillende types te bouwen zonder daarbij de pedigree van het merk te verloochenen of in de eigen kuiten te bijten.



Een vermogen van 245 pk, voor die tijd heel wat.

Het eerste seriemodel

Wegens die onaangetaste bloedlijn is het des te onbegrijpelijk dat de 250 GTE vaak tot twintigmaal minder naar waarde wordt geschat dan zijn familieleden. Waarschijnlijk een kwestie van exclusiviteit. Terwijl de GTO slechts een oplage haalde van 37 stuks, de 250 SWB verkocht werd op 150 exemplaren en de Tour de France maar net het honderdtal haalde, was de GTE de allereerste Ferrari die in serieproductie werd gebouwd. Stel je daar wel niet te veel bij voor. Het bleef nog altijd beperkt tot minder dan een auto per werkdag, zodat er tijdens zijn vierjarige carrière net geen duizend stuks in elkaar werden geschroefd.

Bovendien zijn er ondertussen ook al behoorlijk wat GTE's gesneuveld, want precies door het enorme waardeverschil tussen de verschillende bloedverwanten zagen veel malafide handelaars er geen graten in een 250 GTE op te offeren en zijn organen te transplanteren naar nep-GTO's of SWB's. De eigenaar van onze GTE denkt trouwens dat precies daarom de marktwaarde van de GTE in de komende jaren zeker zal klimmen. De auto speelt bovendien een erg belangrijke rol in de geschiedenis van het merk. Het is immers de allereerste vierzits-Ferrari en aldus de wortel van een erg indrukwekkende stamboom, waarvan de takken verder



TECHNISCHE STEEKKAART

Model	250 GTE
Motor	V12
Cilinderinhoud (cm ³)	2953
Max. vermogen (pk bij opm)	240 bij 7000
Max. koppel (Nm bij opm)	245 bij 5000
Transmissie	achterwielaandrijving, manuele vierbak met elektrische overdrive
Remmen voor/achter	schijven rondom
Lengte/breedte/hogte (mm)	4699/1778/1359
Wielbasis (mm)	2591
Rijklaar gewicht (kg)	1406
Topsnelheid (km/u)	240
0 tot 100 km/u (sec)	7,1
Normverbruik (l/100 km)	15
Prijs vanaf (euro, incl. btw)	toen ca. 27.000, nu ca. 60.000

worden gevormd door de ranke 330 GT, de weinig flatterende 365 GT 2+2 (door zijn logge voorkomen ook weleens de Queen Mary genoemd), de indrukwekkende 400 GT, de elegante 456 GT en de zeer recente 612 Scaglietti. Zoals zo vaak mag ook hier het origineel als de knapste van de groep beschouwd worden, met de 456 GT als een goede tweede.

Wolf in schaapskleren

Met al die wetenschap op zak kunnen we enkel maar vermoeden dat de Ferrari stuurt als een overladen sloep op wilde baren. Een andere reden kunnen we immers niet meer verzinnen om zijn matige populariteit te verklaren. Maar niets blijkt minder waar. Het vergt weliswaar enkele seconden om te wennen aan de ietwat vreemd gepositioneerde, rechtop staande pedalen en het grote, verticale stuurwiel, maar verder rijdt de GTE als een droom. Na een druk op de sleutel (gouden tip voor alle constructeurs die nu geforceerd aanmodderen met de onhandige combinatie van een stuurslot en een aparte startknop om toch maar het racewagengevoel te benaderen) stampst de V12 zichzelf laaiend enthousiast in gang. Even kruipt er een koude rilling door de auto, maar daarna draait de motor zijdezacht. Het gaspedaal reageert wat stroef, maar de motor draait gretig toeren en laat een goedaardige brom horen. Daar kan geen V6 of V8 tegenop. Omdat de synchromeshen van de vierbak niet (meer) helemaal top zijn, vergt het enig geduld als je kraakvrij een tandje lager wilt. Maar de versnellingen liggen wel mooi waar je ze verwacht en de bak schakelt heerlijk precies. Naar huidige standaarden zijn de schij-

fremmen rondom helaas amper voldoende om de auto tijdig stil te krijgen, hoewel het destijds waarschijnlijk fenomenale stoppers waren. Naast de nooit aflatende duw in de rug telkens je het gas vloert, is de stuurinrichting echter het meest indrukwekkend. Vele koetsen uit die periode sturen erg 'rafelig', maar ondanks de hoge banden rond de Borani-spaakvelgjes laat de grote Ferrari zich millimeterprecies op het asfalt plaatsen en moet je zelden of nooit corrigeren. De ophanging van onze auto was helaas niet helemaal meer in showroomstaat, doch gelukkig nog ruim voldoende om te voelen hoe rotsvast de auto op de weg ligt. Daarom ook is de 250 GTE een Gran Turismo in de ware zin van het woord. Deze wolf in schaapskleren heeft weliswaar een vurige V12, een in de racerij fijn geslepen chassis en een door de wol geverfde ophanging aan boord, maar dankzij zijn feilloze afwerking en het gulle en comfortabele interieur is hij in staat met fabelachtige snelheden grote afstanden af te leggen zonder dat ondertussen het zweet over je rug loopt. 'Hij is comfortabeler dan eender wat uit die periode', verantwoordt de eigenaar zijn keuze voor de sportwagen uit Modena. En dat kunnen we enkel beamen.

Broertje van...

We weten het niet meer. Wat heeft de 250 GTE in godsnaam misdaan om zo stiefmoederlijk te worden behandeld? Tuurlijk, onderdelen en onderhoud kosten al snel een rib uit je lijf, maar die vlieger gaat op voor zowat iedere klassieker en zeker voor de rest van de 250-lijn. Bovendien is de auto volgens de eigenaar verrassend betrouwbaar. Wat is er dan aan de hand? De GTE heeft alles om te be-

koren: een schitterende lijn, een waardige stamboom, edele mechaniek, indrukwekkende prestaties, heerlijke rijeigenschappen... Hij is snel en toch comfortabel en heeft een naam die klinkt als een klok. Hij is sneller en gerieflijker dan een Aston Martin DB5 en kost slechts de helft. Hij heeft een veel edelere mechaniek aan boord dan een Mercedes SL uit diezelfde periode, maar voor de prijs van één ster op je oprit, heb je al snel vijf steigerende paardjes op stal.

Waarschijnlijk heeft deze Ferrari vooral te lijden onder het Ralf Schumacher-syndroom. Ondanks diens fraaie palmares is ook hij het zwarte schaap van de familie, omdat hij nu eenmaal de godsgruwelijke pech heeft de jongere broer te zijn van...

Is de Ferrari 250 GTE daarom minder waard? Voor beleggers misschien wel, voor verzamelaars waarschijnlijk ook en voor historici zeker. Maar soms kunnen kenners door een teveel aan trivia aan het dwalen slaan en zijn ze niet meer in staat de hoofdzaak van de bijzaken te onderscheiden. Zoals een BMW 507 sterk overgewaardeerd wordt omdat hij destijds de enige vuilwitte raaf was in het treurige BMW-gamma, wordt de 250 GTE ondergewaardeerd omdat hij in een schuif vol 24-karaats diamanten 'slechts' een schitterend gepolijste robijn is. Geen enkele connaisseur zal de robijn uit het schuifje opdiepen, maar een liefhebber, iemand die het *cuore sportivo* op de juiste plaats heeft zitten en de dingen naar waarde kan schatten, vist de robijn zo van tussen de flonkerende edelstenen. En hij doet er nog een verdomd goede zaak aan ook. 



Ondanks zijn indrukwekkende geloofsbrieven wordt de 250 GTE door het klassieke volkje (voorlopig) niet echt naar waarde geschat.