

DEUTSCHE
AUSGABE

NUMMER 5 · DM 12,80 · SFr 12,80 · ÖS 95,- · HfI 16,-

Ferrari

W O R L D

ZUM SAMMELN:
RENÉ STAUD-POSTER



FORMEL 1:
WINDSBRAUT

250 GTE 2+2:
GRAND MIT VIEREN

UHREN:
ZEITMASCHINEN

PROFILE:
GOODBYE GILLES

MUSEEN:
ROSSO BIANCO

TECHNIK:
SCHWARZWÄLDER
SPEZIALITÄTEN



HEEL

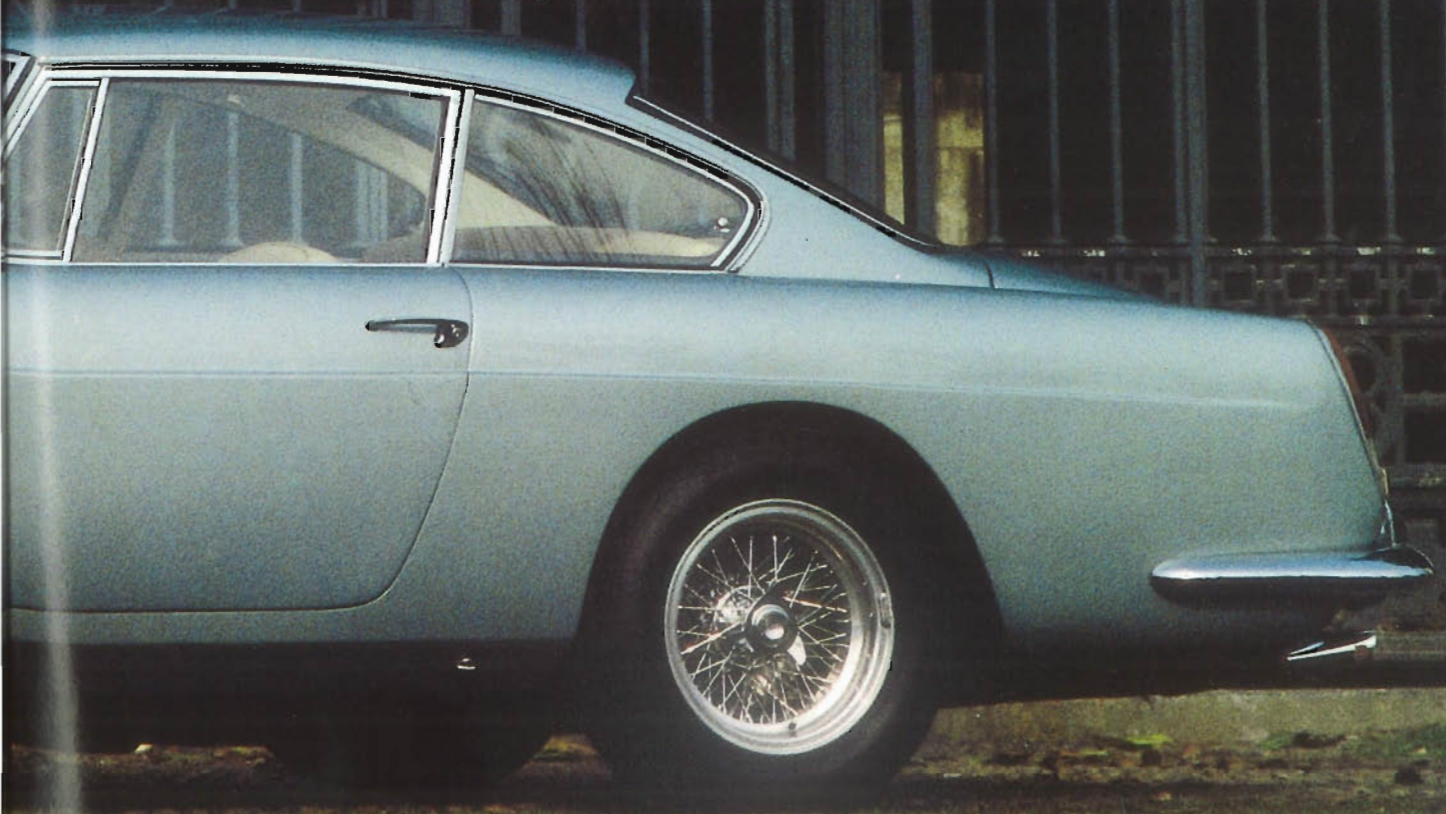


250 GTE 2+2

Grand mit Vieren

Der erste echte Viersitzer aus dem Hause Ferrari begründete eine langjährige Tradition, die noch in diesem Jahr mit der Vorstellung eines Nachfolgers für die vor knapp zwei Jahren abgesetzte Baureihe 412 eine glanzvolle Fortsetzung feiern wird.

von Cristiano Zaffaroni





Die Briten nannten ihn einen „businessman's express“, und in der Tat war der 2+2-sitzige Ferrari mit Zwölfzylinder-Frontmotor ein idealer Reisebegleiter für Geschäftsleute und Familienväter mit einem Sinn für stilvolle, sportliche Fortbewegung.

Nehmen wir die bevorstehende Premiere einer neuen Modellgeneration zum Anlaß, um uns auf die Ursprünge dieser prächtigen Renommierstücke zu besinnen, die jahrzehntelang das Rückgrat der Ferrari-Produktion bildeten. Die Ehre, diese Tradition begründet zu haben, gebührt freilich den Karosiers vom Schlage eines



Die zeitlos elegante Linienführung des 250 GTE macht das 2+2-Coupé zu einem absoluten Klassiker.



Pinin Farina oder Ghia, die lange vor dem großen Commendatore die Wichtigkeit und Luhrativität dieses ganz speziellen Marktsegments erkannt hatten.

Bei den 2+2-Sitzern aus der Ferrari-Frühzeit handelte es sich jedoch um reinrassige Sportwagen, deren äußerst knapp benessene Notsitze höchstens Kindern oder durchtrainierten Erwachsenen von knabenhaftem Wuchs eine unverkrampfte Sitzposition

erlaubten. Die Modelle 212 Inter, 340, 342, 375 America und vor allem 250 Europa waren auf Wunsch einiger weniger Enthusiasten entstanden, die zwischen den Rennwochenenden auch einmal mit Frau und Kindern aufs Land fahren wollten. Erst 1959 begann Ferrari sich ernsthaft Gedanken um einen eigenen, in größeren Stückzahlen produzierten 2+2-Sitzer zu machen. Am Anfang stand der Wunsch des

Commendatore nach einem sportlichen Auto, das vier erwachsenen Personen bequem Platz bot. Es sollte so viele Serienbauteile wie möglich enthalten, da der alte Herr vorerst keine Lust hatte, viel Geld in die Entwicklung eines solchen Abenteurers zu investieren.

Der Motor war das kleinste Problem: Hier konnten die Ingenieure auf das „gezähmte“ Drei-





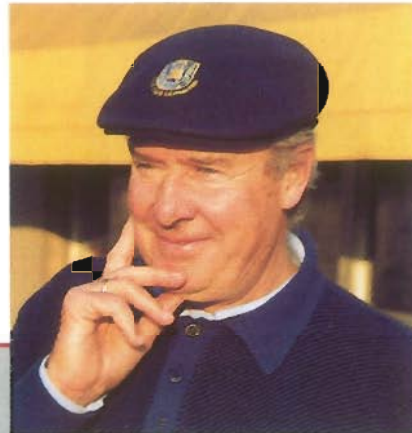
Pinin Farina verstand es geradezu meisterlich, seiner für die Ferrari-Modellfamilie entworfenen Grundkonzeption treu zu bleiben und gleichzeitig neue Impulse zu setzen, die den europäischen Automobilbau auf Jahre hinaus beeinflussen sollten.



liter-Aggregat des PF-Coupés zurückgreifen. Eine neue Bodengruppe hätte die Entwicklungskosten enorm verteuert, doch zur Freude Ferraris gelang es Pinin Farina, einen Karosserieentwurf auf der Basis des Standard-Chassis zu realisieren, der trotz des knappen Radstands von 2600 mm über ein üppiges Platzangebot im Innenraum verfügte.

Ermöglicht wurde die Vergrößerung der nutzbaren Innenraumlänge durch das Verschieben der Motor-/Getriebeeinheit (und mit ihr der gesamten Motorspritzwand einschließlich Armaturenbrett und Vordersitzen) um

knapp 20 Zentimeter nach vorn. Die Sitzfläche der Rücksitzbank konnte genau auf dem Aufwärtswinkel des Fahrzeugbodens über der starren Hinterachse positioniert werden, so daß in dem verlängerten hinteren Karosserieüberhang Platz für einen aus-



Das Objekt der Begierde

Gastone Crepaldi, seit 1953 Ferrari-Händler, erinnert sich an den 250 GTE 2+2.

Enzo Ferrari konnte sich ausgangs der fünfziger Jahre nicht länger den Forderungen seiner Kunden nach einem familientauglichen Granturismo verschließen, zumal Konkurrenten wie Aston Martin und Maserati die lukrative Marktnische schneller 2+2-Coupés bereits für sich entdeckt hatten. In Zusammenarbeit mit Pininfarina entstand so in Maranello der 250 GT 2+2, der auf Anhieb zu einem Verkaufserfolg und mit 950 gebauten Exemplaren gleichzeitig zum meistproduzierten Modell der 250er-Baureihe wurde.

Die schlichte, mit wenig Zierat beladene Karosserie überzeugte durch großzügige Glasflächen und machte mit ihren stattlichen Überhängen keinen Hehl aus ihrer üppigen Innenraumgröße. Zu den Annehmlichkeiten für Fahrer und Beifahrer zählten lederne Sitzpolster und eine gegen Aufpreis erhältliche Klimaanlage. Die Heckscheibe war ziemlich stark geneigt,

doch sorgte eine kleine Stufe in der Dachpartie unmittelbar darüber für ausreichende Kopffreiheit im Fond.

Die Modellbezeichnung GTE stammt eigentlich aus der Motornomenklatur, weil das 2+2-Coupé von einem V12 des Typs 128E beflügelt wurde. Dieser unterschied sich von seinen Vorläuferversionen in erster Linie durch neue Zylinderköpfe mit außenliegenden Zündkerzen, einzelnen Ansaugkanälen und Schrauben-Ventilfedern.

Die sechziger Jahre waren für Italien eine aufregende Zeit. Das Land erblühte in neuem Reichtum, und wer davon profitierte, sonnte sich im Lichterglanz des süßen Lebens, dem „dolce vita“. Industrielle ließen sich in der Öffentlichkeit gerne mit „Commendatore“ anreden und waren natürlich bestrebt, diesem Titel nach außen hin gerecht zu werden. Das „Outfit“ war entscheidend: Anzüge, Schuhe, Frauen – und Autos. Enzo Ferrari kannte die Schwächen seiner Landsleute nur zu genau und erklärte mir bei einem unserer sonntäglichen Mittagessen, wie ich sie zu nehmen hatte. Ich war zu jener

gedehnten, wenn auch etwas flachen Kofferraum blieb.

Aufgrund der Verlagerung der Motormasse in Richtung Vorderachse stimmte die Gewichtsverteilung jedoch nur bei voller Zuladung, weshalb ein allein mit dem Fahrer besetzter GTE eine ausgeprägte Untersteuertendenz an den Tag legte, die sich auch durch verschiedene Modellpflegemaßnahmen nie ganz beseitigen ließ.

Dieser Umstand schien die zahlreichen GTE-Käufer jedoch herzlich wenig zu stören. Schließlich waren die Tage des Allround-

Zeit der einzige Ferrari-Händler in Italien, und Enzo hatte natürlich ein begründetes Interesse an meinem Erfolg.

Seine Verkaufsstrategie war simpel: Man mußte die neuen Modelle möglichst schnell an ein paar Vertreter der Zielgruppe der „Commendatori“ verkaufen; diese würden keine Gelegenheit auslassen, sich in ihrem neuen Wagen zu zeigen, und Freunde, Feinde, Kollegen, Konkurrenten und Nachbarn würden alles daransetzen, selbst einen neuen Ferrari zu besitzen.

Ich erkannte bald, daß Ferrari recht hatte, denn diese Leute rannten mir buchstäblich die Türen ein, um sich nach dem neuen Modell zu erkundigen. Wenn sie dann das Scheckheft bereits in der Hand hielten, spielte ich Enzos Trumpfkarte aus und sagte: „Tut mir leid, dieser Wagen ist schon verkauft, aber ich nehme Sie gerne in die Warteliste auf.“

Das war natürlich geflunkert, aber Ferrari wußte, daß etwas, das man weder für Geld noch für gute Worte bekommt, dadurch automatisch noch viel begehrenswerter wird. Und genau so war es.

Gastone Crepaldi



250 GTE 2 + 2



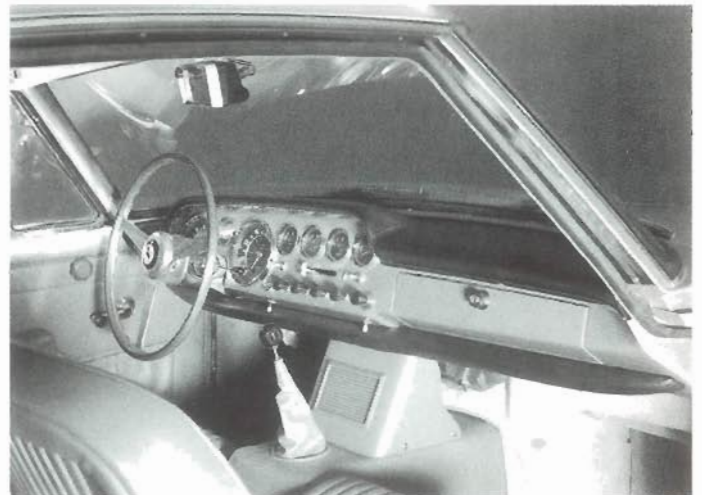
Sportwagens ohnehin gezählt, wie die bald darauf vorgestellten Dreiliter-Modelle GTO und Lusso belegten, die eine deutliche Abkehr vom „Alleskönner“ demonstrierten und sich klar zu ihren bevorzugten Einsatzgebieten bekannten.

Der 250 GTE 2+2 war nicht für die Rennstrecke geboren. Um so erstaunlicher erscheint daher die Tatsache, daß sich Ferrari für die Präsentation des neuen Modells eine der traditionsreichsten Rennstrecken Europas aussuchte. Anstatt wie die Konkurrenz den nächsten Automobilsalon abzuwarten, um seine jüngste Kreation dem staunenden Publikum vorzustellen, überließ er einen der beiden Prototypen dem Streckenmarschall des 24-Stunden-Rennens von Le Mans, der den Rennbesuchern die neue 2+2-Limousine „in action“ präsentierte.

Der Wagen brachte Ferrari Glück, denn Olivier Gendebien und Paul Frère fuhren in jenem Jahr auf ihrem 250 Testa Rossa für die Scuderia einen schönen Sieg nach Hause. Der GTE-Prototyp ging indes zurück nach Italien,



Die Karosserieform des GTE blieb über den gesamten Produktionszeitraum, der bei 950 Exemplaren immerhin drei Baureihen umfaßte, bemerkenswert unverändert, wie der direkte Vergleich des hier in schwarz-weiß wiedergegebenen Prototyps (Pariser Salon 1960) mit unserem Titalexemplar aus der dritten Serie zeigt.





wo er vor seinem offiziellen Debüt auf dem Pariser Salon im Herbst des Jahres 1960 noch ein paar tausend Testkilometer zu absolvieren hatte. Der große Commendatore und frischgebackene Ehrendoktor der Universität von Bologna saß übrigens oft selbst am Steuer des flaschengrün lackierten Testwagens, während sein zur Ohnmacht verdammter Lieblingschauffeur „Peppino“ kreidebleich seine Fingernägel in

Die aufwendige Lederpolsterung der durch eine Mittelarmlehne voneinander getrennten Rücksitze gestattete den Fondpassagieren eine komfortable Sitzposition, wenn auch der Fußraum ziemlich knapp bemessen war.

die Lederbezüge des Beifahrersitzes krallte.

Die zeitlos-elegante Form der Pinin-Farina-Karosserie erfuhr bis zum offiziellen Serienanlauf nur kleine Modifikationen, die

beispielsweise den Wegfall der Entlüftungsschlitze in der C-Säule betrafen. Die zunächst von einem breiten Chromring eingefassten Scheinwerfer wurden bei den Fahrzeugen der Serien I und II dezent versenkt in den Kotflügeln montiert, um mit Erscheinen der Serie III wieder einen Chromring zu erhalten und aus ihren Vertiefungen hervorzutreten.

Als der Gesetzgeber seitliche Zusatzblinker forderte, erhielt



der GTE zuerst runde, danach tropfenförmig auslaufende Kunststoffleuchten an den vorderen Kotflügeln, die hinter den Radausschnitten mittlerweile

auch über Motorraum-Entlüftungsschlitze verfügten. Die Auspuffendrohre wurden irgendwann mit den aus dem Rennsport bekannten und in den sechziger

Jahren äußerst beliebten „Tira-gas“-Blenden verziert, doch erst mit der Serie III erfolgte eine etwas tiefergehende kosmetische

DER EXPERTENTIP



*Wenn Sie Fragen haben:
Dipl.-Ing. Klaus Kleophas
Sachverständiger für das
Kraftfahrzeug-, Verkehrs-
und Maschinenwesen
Goethestraße 75
4000 Düsseldorf
Tel.: 02111671014*

Liebe Leser,
Der 250 GTE 2+2 zählt zu den notorisch unterbewerteten Ferrari-Modellen. Den in den siebziger Jahren respektlos als „Gebrauchtwagen“ abgestempelten Exemplaren wurde von nicht minder respektlosen Ersatzteiljägern übel mitgespielt, die es vor allem auf seine mechanischen Innereien abgesehen hatten, die zur Rettung manches GTO, California Spyder oder SWB erhalten mußten. Die ausgeweideten Hüllen wechselten in den USA für eine Handvoll Dollar den Besitzer und siechten

dann, mit Chevrolet- oder Buick-Triebwerken ausgerüstet, einem viel zu frühen Ende entgegen. Heute gelten 250 GTE trotz ihrer vergleichsweise hohen Produktionszahlen als echte Raritäten auf dem Sammlermarkt, was aber zum Teil auch daran liegen mag, daß sich GTE-Besitzer meist nur ungern von ihrem Fahrzeug trennen. Ein zum Verkauf stehendes Exemplar sollte in jedem Fall genau geprüft werden - und werfen Sie vorsichtshalber einen Blick unter die Haube, ob da auch tatsächlich 12 Zylinder am Werke sind!



Die erste Baureihe ist an ihren in den breiten Kühlergrill einbezogenen Zusatzscheinwerfern ...

Behandlung. Untrügliches Erkennungsmerkmal dieser letzten GTE-Baureihe sind die länglichen Rückleuchteinheiten, die die bislang verwendeten Dreiergruppen kleiner Rundleuchten ersetzen. Die anfangs in den äußeren Ecken des breiten Kühlergrills eingelassenen, runden Zusatzscheinwerfer (die zwischenzeitlich als rechteckige Nebelleuchten unter die Stoßstange verbannt worden waren) fanden nun ihren endgültigen Platz direkt unterhalb der Scheinwerfer. Das Armaturenbrett hatte ebenfalls einige kleinere Modifikationen erfahren. Der Zwölfzylinder-V-Motor des 250 GTE war ein alter Bekannter. 1948 als 1992-ccm-Triebwerk von Gioacchino Colombo für den Ferrari 166 konstruiert, war er im Laufe der Jahre (bei unverändertem Hub von 58,8 mm) auf volle 3 Liter Hubraum angewachsen. Das zur Abgrenzung gegen die von Aurelio Lampredi geschaffene, geringfügig länger bauende Konstruktion als „kurzer Zwölfzylinder“ bekannte Triebwerk hatte sein Dreiliter-Debüt im GT Europa von 1954 gegeben und war seitdem mehrfach geringfügig überarbeitet worden. Im GTE verrichtete die 128E genannte Version ihren Dienst, die ihre Zündkerzen äh-

Technische Daten Ferrari 250 GTE 2+2

Motor

12 Zylinder in V-Form, Zylinderwinkel 60° - Bohrung x Hub 73 x 58,8 mm - Hubraum 2953 ccm - Verdichtungsverhältnis 8,8:1 - Leistung 240 PS bei 7000/min - Motorblock aus Leichtmetall (Silumin) mit eingeschrumpften Grauguß-Laufbüchsen - siebenfach gelagerte Pleuelstange mit paarweise angeordneten Pleuelstangen - V-förmig hängend im Zylinderkopf angeordnete Ventile, über rollengelagerte Kipphebel und je einer obenliegenden, kettengetriebenen Nok-



lich wie der Testa-Rossa-Motor an den Außenseiten der Zylinderreihen trug und über Schraubenfedern an den Ventilen verfügte. Bestückt mit drei Weber-Doppelvergasern leistete das Aggregat 240 PS, die den GTE auf eine Höchstgeschwindigkeit von deutlich über 200 km/h beflügelten.

Die Karriere des GTE endete nach 950 produzierten Exemplaren, doch bevor der 330 GT 2+2 seine Nachfolge antrat, entstanden noch einmal knapp 20 Fahrzeuge mit der alten Karosserie, aber dem auf vier Liter Hubraum aufgebohrten Triebwerk des Nachfolgemodells. Einige dieser als „330 America“ bekannten, seltenen Stücke trugen als Erkennungszeichen ein kleines „America“-Schildchen am Kofferraumdeckel.

Noch eine kleine Anekdote zum Schluß: Zu den illustertesten GTE-Käufern zählte die italienische Polizei, die mit ihren betagten Alfa Romeo 1900 gegen die in (selbstverständlich gestohlenen) Sportwagen flüchtenden Schurken immer häufiger das Nachsehen hatte. Mit zwei auf die Erfordernisse des Polizeialltags umgerüsteten, dem Spitznamen „Panther“ der italienischen Streifenfahrzeuge entsprechend

... sowie an den drei in einer tropfenförmigen Chromblende zusammengefaßten Rundleuchten zu erkennen.



... sowie an den drei in einer tropfenförmigen Chromblende zusammengefaßten Rundleuchten zu erkennen.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern und Schraubenfedern mit Teleskopstoßdämpfern vorn – Starrachse an Längsblattfedern und Schubstreben mit Teleskopstoßdämpfern hinten – separater Stahlrohr-Chassisrahmen – Kugelumlauflenkung – hydraulisch betätigte Scheibenbremsen rundum – mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend – Radstand 2600 mm – Spur vorne/hinten 1354/1394 mm – Leergewicht 1280 kg – Kraftstofftankinhalt 100 l – Kraftstoffverbrauch ca. 16 l/100 km – Drahtspeichenräder mit Leichtmetall-Hochschulterfelgen – Reifengröße 650 x 15 oder 185/15.

schwarz lackierten 250 GTE wollte man der mobilen Einsatztruppe der Autobahnpolizei endlich wieder zu ein paar Erfolgserlebnissen verhelfen. Einer der beiden „springenden Panther“ fiel zwar noch vor Ende seiner Einfahrzeit bei einem Fahrerlehrgang auf dem Modeneser Autodrom einem allzu beherzt agierenden Polizisten zum Opfer, doch der andere erlebte in den kundigen Händen von Brigadiere Spatafora in den sechziger Jahren noch einige aufsehenerregende Verfolgungsjagden, die in der italienischen Boulevardpresse gebührend gewürdigt wurden. ♦