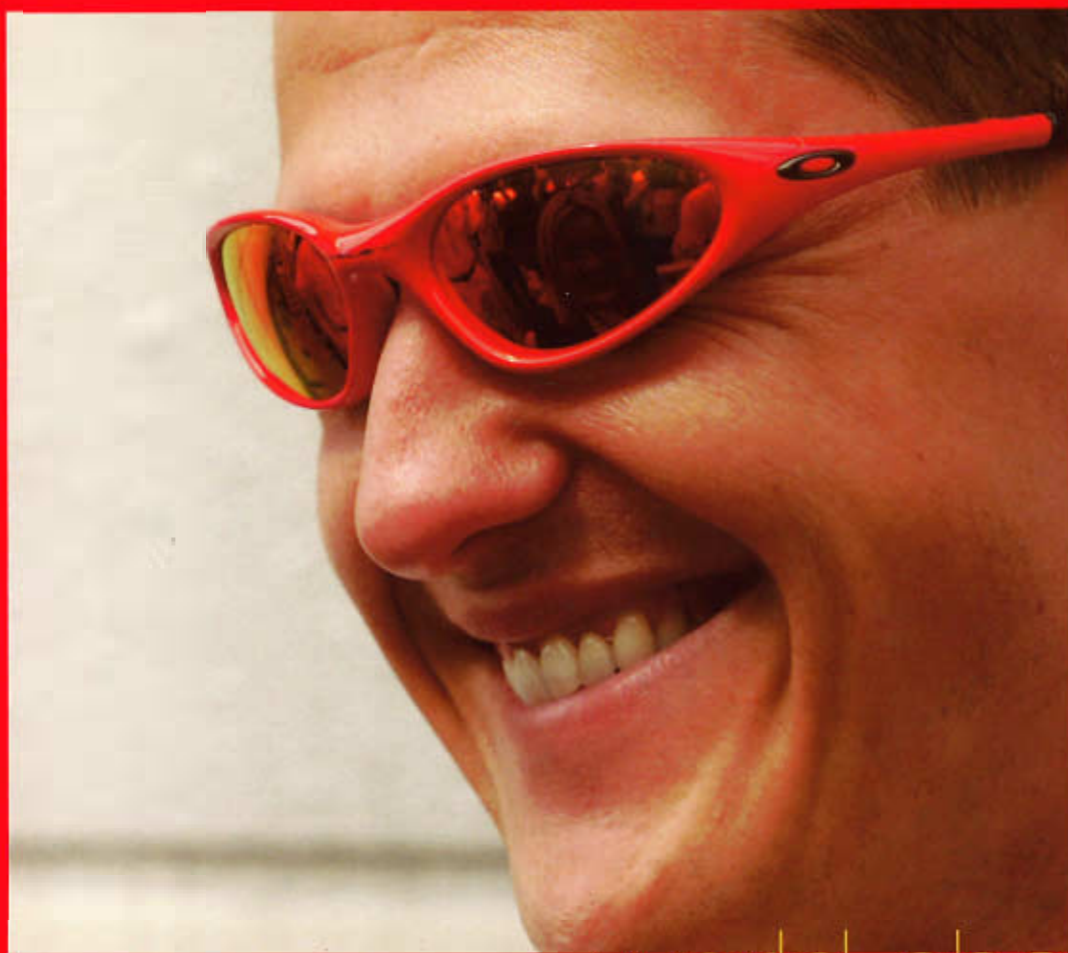


orld champion!



world champion

9



250 GT 2+2

SEDUTO DIETRO SITTING IN BACK ASSIS A L'ARRIERE

BRUNO ALFIERI

Enzo Ferrari, com'è noto, non costruì mai vetture a quattro porte e quattro posti. Come Colin Chapman, era stato pilota ma, mentre Chapman prediligeva l'architettura dei telai e usava "banali" motori di serie un po' elaborati, l'idea principe di Ferrari per un'auto era un veicolo munito di un motore potente e sofisticato e di due sedili comodi o scomodi.

Questi due personaggi erano in fondo artigiani amanti del brivido e non riuscirono mai a diventare veri industriali. Curiosamente, un altro ex pilota, Vincenzo Lancia, si aprì allo scenario della produzione di serie, e altrettanto curiosamente Ferdinand Porsche e suo figlio Ferry intuirono invece le possibilità di motori sportivi adatti alla serie.

Ferrari temette sempre di diventare "troppo grande" e diffidò dei canti da sirena di chi gli proponeva un futuro popolato di Ferrari-limousine. L'ultima sirena fu la Pininfarina che, nel 1980, gli mostrò l'interessante prototipo della Pinin, una GT a quattro porte, bella anche se un po' enfatica (oggi nella collezione di Jacques Swaters in Belgio). Il Commendatore ringraziò la Pininfarina per quella proposta e tirò dritto per

As we all know, Enzo Ferrari never built four-door, four-seat cars. Like Colin Chapman, he had been a driver, but while Chapman preferred the architecture of the frame and used "banal" series engines with some modifications, Ferrari's dominant idea of a car was a vehicle with power, sophisticated engine and two seats, comfortable or otherwise.

These two personages were basically thrilling craftsmen who could never become true industrialists. Curiously, another former driver, Vincenzo Lancia, opened up to the concept of series production, and equally curiously Ferdinand Porsche and his son Ferry intuited the possibility of adapting racing engines to series cars.

Ferrari always feared becoming "too big" and distrusted the siren songs that proposed a future populated with Ferrari limousines. The last siren was Pininfarina, which in 1980 showed him the interesting prototype of the Pinin, a four-door GT, beautiful though a bit emphatic (now in the collection of Jacques Swaters in Belgium). The Commendatore thanked Pininfarina for that proposal and proceeded

On sait qu'Enzo Ferrari n'a jamais construit de voitures à quatre portes et à quatre places. Il avait été pilote comme Colin Chapman, mais, alors que ce dernier privilégiait l'architecture des châssis et employait de "banaux" moteurs de série un peu poussés, l'idée maîtresse de Ferrari pour une voiture, c'était un véhicule avec un moteur puissant ainsi que de deux sièges confortables ou inconfortables.

Ces deux personnages étaient au fond des artisans amoureux du frisson, ils ne devaient jamais arriver se transformer en véritables industriels. Curieusement, un autre ex-pilote, Vincenzo Lancia, devait s'attaquer au scénario de la production en série, et tout aussi curieusement Ferdinand Porsche et son fils Ferry devaient avoir l'intuition des possibilités des moteurs de sports adaptés à la série.

Ferrari avait toujours la crainte de devenir "trop grand", il se méfiait aussi des sirènes de ceux qui lui proposaient un avenir peuplé de Ferrari-limousines. La dernière sirène fut Pininfarina qui, en 1980, devait lui montrer l'intéressant prototype de Pinin, une GT à quatre portes, belle malgré un peu d'emphase (aujourd'hui dans la collection de Jacques Swaters en Belgique). Le Commendatore devait remercier Pininfarina pour sa proposition et ne

la sua strada. Oggi possiamo dire che aveva ragione: la Ferrari, entrando nel campo delle ammiraglie, avrebbe dovuto lottare con giganti dell'industria, mentre restando nel praticello dei bolidi a due porte e due posti secchi, o al massimo delle 2+2, aveva ben poche rivali.

Già, le 2+2. Ferrari le amò o le tollerò? Diciamo che due sedili scomodi situati dietro a quelli del pilota e del passeggero non snaturavano troppo la linea del padiglione, e poi, come si vide subito, facevano vendere meglio le macchine.

Quando la Ferrari, nel 1960, iniziò a costruire la 250 GT 2+2, naturalmente con il design e la collaborazione della Pininfarina, doveva contrastare la bella Maserati 3500 GT (1957) carrozzata dalla Touring e progettata dall'ingegner Giulio Alfieri. La Maserati era affusolata, montava un 6 cilindri con tre carburatori Weber da 42 e montava componenti di serie in parte inglesi (ricordiamo, ad esempio, la frizione Borg & Beck e i freni Girling). La 250 GT 2+2 dignificava un bel sorriso e si inarcava su linee tese, equipaggiata con un 12 cilindri di 3 litri con tre carburatori Weber da 40. Certamente la Maserati costava meno

down his own road. Today we can acknowledge that he was right: had Ferrari entered the flagship field, they would have had to wrestle with the giants of the industry, while by remaining in the small pasture of two-door, two-seat sports cars, or 2+2 at the most, they had very few rivals.

Indeed, 2+2s. Did Ferrari like them or simply tolerate them? Let's say that two cramped seats behind those of driver and passenger did not distort the roof lines too much, and then they boosted car sales, as he would soon find out.

When in 1960 Ferrari began building the 250 GT 2+2, with the design and collaboration of Pininfarina of course, they had to do battle with the handsome Maserati 3500 GT (1957) bodied by Touring and engineered by Giulio Alfieri. The Maserati was streamlined, mounted a 6-cylinder with three Weber 42 carburetors and a standard package of partly British components (such as a Borg & Beck clutch and Girling brakes). The 250 GT 2+2, snarling a fine smile and arching on tight lines, was equipped with a 3-liter V12 with three Weber 40 carburetors.

pas dévier d'un pouce de la route qu'il s'était tracée. Aujourd'hui nous pouvons dire qu'il avait raison : Ferrari, en entrant dans le domaine des voitures amirales, aurait dû lutter avec les géants de l'industrie, tandis qu'en restant dans le pré carré des bolides à deux portes et deux places comptées, ou au maximum des 2+2, il n'avait que de rares rivaux.

Et oui, les 2+2. Ferrari les aime-t-il ? Ou fut-ce tout juste une tolérance ? Disons que deux sièges inconfortables situés derrière ceux du pilote et du passager ne dénaturaient pas trop la ligne du pavillon, et puis, comme on le vit tout de suite, ils faisaient vendre. Quand Ferrari, en 1960, commença à construire la 250 GT 2+2, naturellement avec le design et la collaboration de Pininfarina, il dut s'opposer à la belle Maserati 3500 GT (1957) carrossée par Touring et projetée par Giulio Alfieri. La Maserati était fuselée, elle montait un 6 cylindres avec trois carburateurs Weber de 42 et montait des composants de série en partie anglais (rappelons l'embrayage Borg & Beck et les freins Girling). La 250 GT 2+2 avait un beau sourire et s'arçait sur des lignes tendues, équipée d'un 12 cylindres de 3 litres avec trois carburateurs Weber de 40. Il est certain







La 250 GT 2+2 appare per la prima volta alla 24 Ore di Le Mans nel 1960, utilizzata come vettura di servizio dalla direzione di corsa.

The 250 GT 2+2 made its first appearance at the 1960 Le Mans 24 Hours as the race directors' service car.

La 250 GT 2+2 apparut pour la première fois au 24 Heures du Mans de 1960, utilisée comme voiture de service par la direction de course.

– al costruttore – della Ferrari, la quale dovette però rinunciare a buona parte del profitto per tenere il prezzo di listino al livello della concorrente. Fu un duello impari, nel quale la Casa del Tridente vendette in totale 1972 esemplari, mentre quella del Cavallino rampante soltanto 950 unità, comprese quelle della seconda serie, presentata nel 1963.

Un mio amico, industriale farmaceutico romano, abbandonò la bellissima Flaminia Coupé Pininfarina, comodissima nei lunghi e brevi tragitti, per una delle due duellanti. Ricordo che, a casa, leggeva continuamente i due dépliant ed era sempre più incerto. Alla fine, gloriosamente, scelse la Ferrari. Era un bell'esemplare color argento foderato di pelle nera. Anche nell'interno piaceva per la plancia "tecnica" – molto più bella di quella della successiva 330 GTC – e per la selleria.

Un giorno, nell'autunno del 1963, capitò a Milano con la moglie, diretto a Parigi. Per combinazione dovevo recarmi anch'io nella capitale francese e lo avrei fatto, come ogni mese, con la mia MGA azzurra. A quei tempi la Francia non aveva ancora le autostrade, a parte il pezzetto da

Certainly the Maserati cost less – to the constructor – than the Ferrari, which had to relinquish much of the profit to hold the list price at the competitor's level. It was an uneven duel, in which Maserati sold 1,972 units, while the Ferrari managed only 950 units, including those of the second series, presented in 1963.

A friend of mine, a drug manufacturer from Rome, decided to abandon his gorgeous Flaminia Coupé Pininfarina, comfortable on both long and short hauls, for one of the two rivals. I recall that at home he continuously read the two brochures and could never make up his mind. Finally, gloriously, he picked the Ferrari. It was a beautiful silver model with black leather interior. He even liked it inside because of the "technical" dashboard – much more attractive than that on the successive 330 GTC – and the upholstery.

One day, in the autumn of 1963, he stopped off in Milan with his wife on the way to Paris. By coincidence I, too, was bound for the French capital and was going to drive it, as I did every month, in my sky-blue MGA. In those days there were no superhighways in France yet, except for

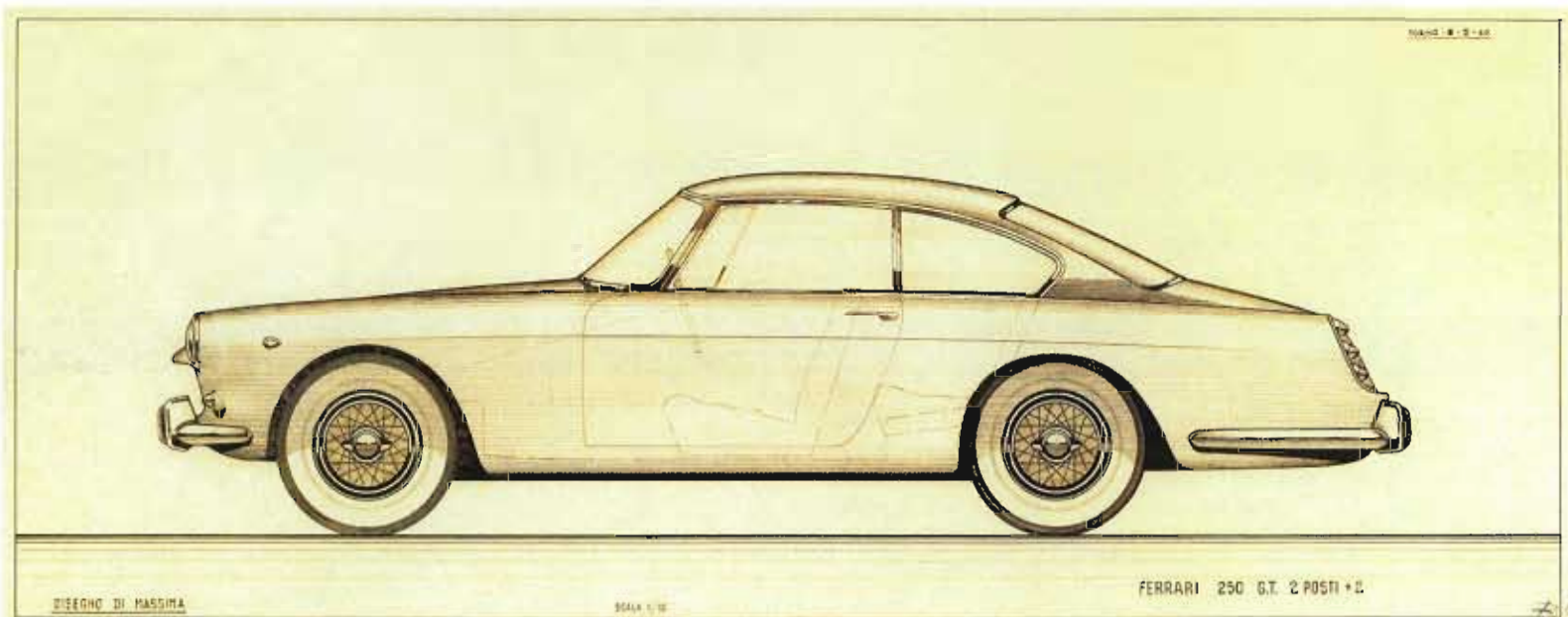
que la Maserati coûtait moins cher – au constructeur – de la Ferrari, laquelle dût toutefois renoncer à une bonne partie de son bénéfice pour maintenir son prix au niveau de celui de sa concurrente. Ce fut un duel inégal, dans lequel la firme au Trident vendit 1972 exemplaires en tout, tandis que celle de Ferrari n'arriva qu'à 950 unités, en comptant ceux de la deuxième série, présentée en 1963.

Un de mes amis, industriel en pharmacie romain, devait abandonner sa très belle Flaminia Coupé Pininfarina, très confortables dans les trajets longs et courts, pour une des deux duellistes. Je me souviens qu'à la maison il n'arrêtait pas de lire les deux dépliant et qu'il était de plus en plus incertain. Il finit glorieusement par opter pour la Ferrari. C'était un bel exemplaire, couleur argent doublé de cuir noir. Même ses intérieurs étaient agréables par sa planche "technique" – beaucoup plus belle que celle de la 330 GTC qui la suivit – et pour sa sellerie. Un jour, à l'automne 1963, il arriva à Milan avec sa femme, en route pour Paris. Il se trouva que je devais moi aussi me rendre dans la capitale française, et je l'aurai fait comme chaque mois avec ma MGA bleu ciel. A cette époque la France n'avait pas encore ses autoroutes, à part le petit morceau

Figurino finale della Pininfarina con la presentazione dei componenti tecnici sottostanti: sedili, volante, pedali, pianale.

Final rendering by Pininfarina with the presentation of technical components below: seats, steering wheel, pedals, floorpan.

Croquis final de Pininfarina avec la présentation des éléments techniques intérieurs : sièges, volant, pédales, plancher.





Le immagini si riferiscono a un esemplare di pre-serie pressoché definitivo. Caratteristica l'architettura della parte posteriore, con baule inquadrato da parafranghi tronchi con fanalini di testata. Nella parte anteriore, particolare il montaggio dei fari con cornice incassati sulla testata dei parafranghi.

The pictures refer to a virtually definitive pre-production model. Characteristic architecture of the rear with trunk framed cut off in mudguards with taillights. Particular fitting up of the framed lights on the front mudguards.

Les images se réfèrent à un exemplaire de avant-série à peu près définitif. L'architecture de la partie arrière est caractéristique, avec coffre encadré par les garde-boue tronqués avec feux de tête. Le montage des phares antérieures avec cadre encaissés sur la tête des garde-boue est original.





La 250 GT 2+2 fu la prima Ferrari a quattro posti destinata a essere prodotta industrialmente, in una serie di circa mille unità. Lungamente utilizzata per i collaudi, fu per un certo periodo la vettura personale di Enzo Ferrari.

The 250 GT 2+2 was the first four-seater Ferrari to be mass-produced in a series of about one thousand units. A long time utilized for testing, it was for a certain period the personal car of Enzo Ferrari.

La 250 GT 2+2 fut la première Ferrari à être produite industriellement en une série d'environ mille unités. Longuement utilisée pour les essais, ce fut la voiture personnelle d'Enzo Ferrari pendant un certain temps.

Orly alla Porte d'Orléans, e il viaggio non era uno scherzo: si dovevano valicare le Alpi al Sempione oppure al Moncenisio. Accettai il passaggio e così iniziò il mio *road test* di passeggero posteriore di una Ferrari 2+2. Rannicchiato sul semisedile destro, dovevo allungare le gambe verso sinistra, oppure appoggiarmi con il gomito sinistro al semisedile sinistro e cercare di allungare le gambe, solo in parte, verso destra. La Ferrari rombava che era un piacere e quel rombo degli scarichi, unito alle riprese brucianti, faceva quasi dimenticare la scomodità della situazione. Come avrei poi dovuto constatare con la mia 330 GTS del 1967, il 3 litri della 250 era molto più divertente e sportivo del 4 litri della 330, e si sa che proprio la cilindrata di 3 litri è stata, storicamente, la più adatta e congeniale alle auto di Maranello.

Arrivammo a Parigi al tramonto di una giornata che ricordo come un'impresa – per me – sportiva e di sofferenza, con lo stomaco in subbuglio, ma non rinunciai a un pranzo tipicamente parigino sul Boulevard Saint-Germain.

Quando, nel settembre del 1992, Montezemolo presentò a Bruxelles la 456 GT 2+2, dalle forme classiche e accattivanti, non potei fare a meno di spiare i suoi sedili posteriori. Solo al successivo Salone di Parigi riuscii a sedermi, e devo dire che la situazione mi parve molto più tranquillizzante. Devo ancora fare un (lungo) viaggio sul suo sedile posteriore, ma sono convinto che soffrirei meno. Resta tuttavia il fatto che una Ferrari è, per storia, per diritto e per destino, un'automobile inventata per il piacere di chi la guida e per lo stupore ammirativo di chi gli è seduto accanto.

the short stretch from Orly to Porte d'Orléans, and the trip was no laughing matter: you had to cross the Alps at Simplon or Mont Cenis. I accepted a ride and thus began my road test as a rear-seat passenger in a Ferrari 2+2. Huddled in the right half-seat, I had to extend my legs to the left or lean with my left elbow on the left half-seat and try to extend my legs partly to the right. The Ferrari roared for all it was worth, and that rumble of the exhausts, along with the breathtaking accelerations, almost made me forget the uncomfortable accommodations. As I was later to discover with my 330 GTS of 1967, the 3-liter of the 250 was much more fun and racier than the 330's 4-liter, and it is a well-known fact that the 3-liter was historically better suited and more congenial to Ferraris.

We arrived in Paris at dusk on a day that I recall as a sporting exploit – for me – and one of suffering, with my stomach topsy-turvy, but I didn't relinquish a typical Parisian dinner on Boulevard Saint-Germain.

When in September 1992 Montezemolo unveiled the 456 GT 2+2 in Brussels, with the allure of its classic lines, I couldn't help but take a look at the rear seats. Not until the subsequent Paris Show did I manage to sit in them, and I must say that the situation seemed much more reassuring. I still haven't taken a (long) trip on the rear seats, but I am convinced I would suffer less. The fact remains, however, that a Ferrari, by history, right and destiny, is an automobile invented for the pleasure of the driver and the admiring astonishment of the person seated next to him.

d'Orly à la Porte d'Orléans, et le voyage n'était pas une plaisanterie : il fallait franchir les Alpes au col du Sempion ou bien prendre par le Mont-Cenis. J'acceptai le passage et je commençai ainsi mon *road test* de passager arrière d'une Ferrari 2+2. Recroquevillé sur le demi-siège droit, je devais allonger les jambes à gauche, ou bien m'appuyer sur le coude gauche au demi-siège gauche et essayer d'allonger les jambes, uniquement en partie, vers la droite. La Ferrari vrombissait que c'en était un plaisir et le vrombissement de ses échappements, avec ses reprises brûlantes, faisaient presque oublier l'inconfort de la situation. Comme je l'aurai ensuite pu constater avec ma 330 GTS de 1967, le 3 litres de la 250 était plus amusant et sportif que le 4 litres de la 330, et l'on sait que la cylindrée de 3 litres a été, historiquement, celle qui convenait le mieux aux Ferrari. Nous arrivâmes à Paris au crépuscule d'une journée dont je me souviens comme une entreprise – pour moi – sportive et de souffrance, avec l'estomac complètement bouleversé, sans renoncer à un repas typiquement parisien sur le Boulevard Saint-Germain.

Quand, en septembre 1992, Montezemolo presenta à Bruxelles la 456 GT 2+2, aux formes classiques et captivantes, je ne pus m'empêcher de jeter un œil sur ses sièges arrière. Ce n'est qu'au Salon de Paris suivant que je réussis à m'y asseoir, et je dois dire que la situation me parut beaucoup plus tranquillissante. Je dois encore faire un (long) voyage sur son siège arrière mais je suis convaincu que je souffrirai moins. Il reste cependant qu'une Ferrari est, par son histoire, de droit et par son destin, une automobile inventée pour le plaisir de son conducteur et pour la stupeur du passager avant.

