

virage^{auto}

Translate to English

de

1959 à 1969

les Ferrari 2+2

essais

photos

de

de

phillipe de barsy

michel vanden eekhoudt

Je n'ai jamais considéré la Ferrari comme une voiture exceptionnelle et j'ai toujours été étonné des contraintes qu'elle imposait à son propriétaire, mais comme je n'ai aucune expérience personnelle de longue durée au volant de ces voitures, je m'abstiendrai de porter un quelconque jugement.

Quand il s'agit d'engins aussi coûteux, deux attitudes sont également possibles soit l'on passe sur tout en songeant que pour un Ferrariste, les problèmes matériels n'existent pas et de supposer que cet heureux homme possède d'autres véhicules dans son écurie; soit l'on exige que le produit soit au niveau du prix et l'on ne pardonne rien.

A l'origine, les Ferrari étaient de véritables voitures de sport, bien que la première Ferrari ait été baptisée 125 GT. Elle était carrossée par Touring et son moteur V 12 développait 72 chevaux à 5.600 t/m.

Un modèle surtout s'est imposé dans ce style la 166 Mille Miglia. Carrossée en spider et en coupé par Touring, ce modèle a vraiment dominé son époque. Dès ce moment-là, Ferrari prit la succession de Bugatti.

J'ai eu la chance, plus tard bien entendu, de connaître la 166 Mille Miglia. Avec la berlinette 250 GT Scaglietti (celle du Tour de France du temps d'Olivier Gendebien), elle représente pour moi le sommet Ferrari. D'une manière générale, les Ferrari de sport ont été sensiblement supérieures aux modèles GT. C'est logique, somme toute la technique Ferrari est demeurée assez rudimentaire jusqu'à ces dernières années. Dans un contexte purement sportif, le moteur primait et faisait oublier tout le reste... Dans les GT, par contre, les lacunes apparaissaient plus nettement.

Depuis peu, Ferrari a, sous la pression d'une concurrence dynamique et l'influence déterminante de Pininfarina, revu complètement son optique Grand Tourisme et la série 365 (GTC/GTS, GT 2+2/GTB 4) est tout entière imprégnée de cette nouvelle vision.

Les véritables Ferraristes, fidèles à la tradition passée, s'intéressent moins à ces voitures qu'aux prototypes anciens ou récents qu'ils font amoureusement préparer en usine puis équiper ou aménager par de petits carrossiers de Modène pour avoir le plaisir de posséder de vraies voitures de sport. L'histoire de ces Ferrari-là est passionnante.

N'est-il pas vrai, après tout, qu'une P 3 roadster ou coupé est l'exact équivalent aujourd'hui de ce que fut la 166 Mille Miglia en son temps !

M. Pozzi, importateur de Ferrari en France, a réuni trois voitures à mon intention une 250 GT, une 330 GT et une 365 GT 2 + 2.

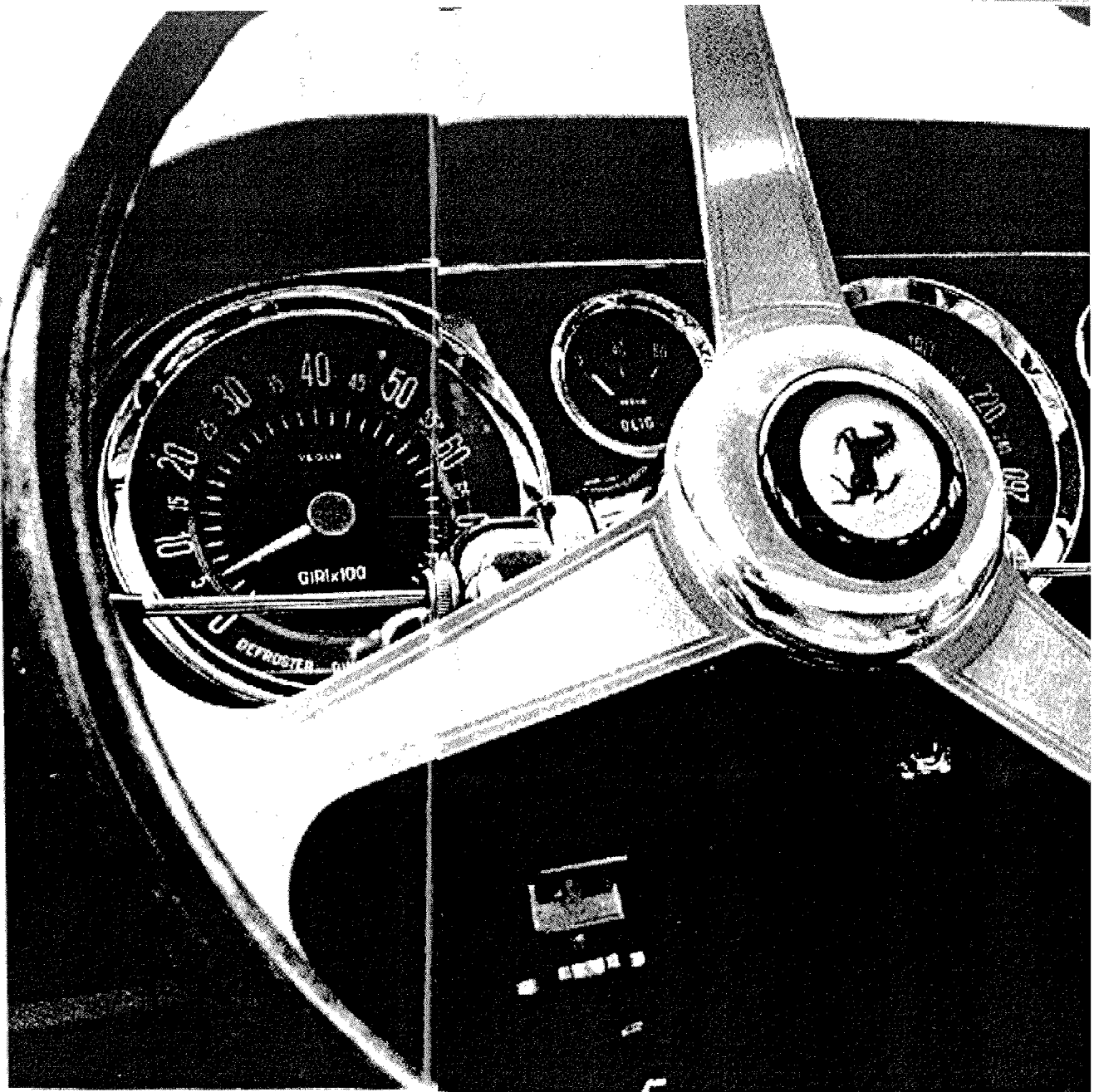
J'ai brièvement conduit ces trois voitures et partiellement estimé leur potentiel. Les deux premières étaient des voitures d'occasion.

La 250 GT, carrossée par Pininfarina en coupé 2 + 2, est en quelque sorte le prototype de la 365 2 + 2' contemporaine. Avec ce modèle, Ferrari partait pour la première fois à la conquête d'un nouveau champ d'utilisation de ses voitures : la Grand Tourisme familiale.

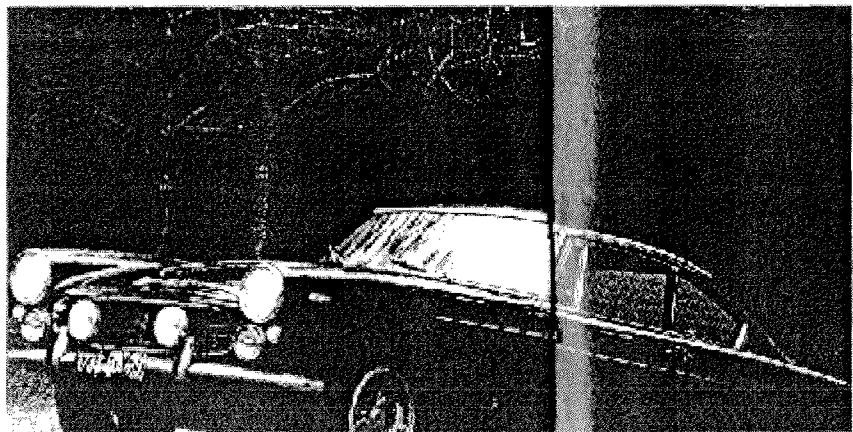
La 330 GT 2 + 2 Pininfarina a porté ce thème à un niveau d'homogénéité beaucoup plus élevé.

Enfin, la 365 GT 2 + 2 marque le terme de cette évolution.

250 GT



Jusqu'à ces toutes dernières années, une Ferrari, c'était un moteur et une carrosserie... Le V 12 et Pininfarina. Quand on pilote la 250 GT, par exemple, on ressent vivement cette impression. Le moteur domine, s'impose... Par son chant d'abord, par sa race et ses caprices, Il semble parfait en valeur absolue, mais curieusement empêtré dans l'attirail GT dont il est paré. Irrésistiblement, l'on pense à une



filles superbe et charmante
emmitouflée dans un accoutrement de nonette.

La 250 a 10 ans ... Un moteur et des roues.

Le niveau sonore de l'habitacle est comparable, à peu de chose près, à celui d'une Mini de compétition; c'est dire qu'il ne semblerait pas déplacé de se protéger les tympans. La conversation est rigoureusement impossible à soutenir dès 200 km/h et cette situation, qui paraîtrait normale dans un coupé de compétition, semble déplacée dans le contexte de l'habitacle de la 250 GT 2 + 2 avec ses gros sièges en cuir.

Le V 12 a, lui, toutes les excuses pour son exhubérance. Avec 81,2 ch./ litre, il était en son temps un véritable aristocrate et il demeure aujourd'hui encore réellement fascinant pour l'amateur.

Il faut théoriquement être un peu plus qu'un amateur, déjà un fanatique pour acquérir d'occasion un engin comme la 250 GT 2 + 2. C'est cela qui fausse complètement le jugement que l'on pourrait émettre aujourd'hui sur un tel engin. Pourtant, je ne pense pas que le véritable fanatique de Ferrari s'intéresse spécialement à la 250 GT 2 + 2.

Je suis totalement insensible à cet engin auquel je ne trouve, moteur mis à part, que des qualités fort moyennes. Reste le climat: Pininfarina avait su trouver d'emblée un compromis très valable. L'habitacle est vaste. L'impression d'espace est accentuée par la nette séparation des sièges avant et les généreuses dimensions des sièges. Les places sont utilisables et le coffre d'un volume suffisant.

Sur l'autoroute, la 250 GT essayée était, malgré son âge, apte à dépasser les 6.000 t/m. (212,6 km/h) en quatrième overdrive, mais la présence de cet appendice sur la transmission provoque d'insupportables vibrations. Ce dispositif barbare a été abandonné plus tard par Ferrari qui n'y avait eu recours que pour pallier à l'absence d'une transmission ' commerciale ' à cinq vitesses.

Le véritable plaisir, avec une 250 GT 2 + 2, est de musarder sur les petites routes avec comme fond sonore le chant du douze cylindres. Dans ces circonstances, le moteur est roi.

Le V 12 de 2.953,21 cc. (alésage : 75 mm; course: 58,8 mm) de la 250 GT 2 + 2 appartient au premier groupe de moteurs Ferrari. Il descend en ligne directe de la série 125/159/166/212/225/250. Seul le moteur 125 avait une course de 52,2 mm. Tous les autres furent bâtis avec une course de 58,8 mm pour des alésages de 60, 65, 68, 70 et 73 mm.

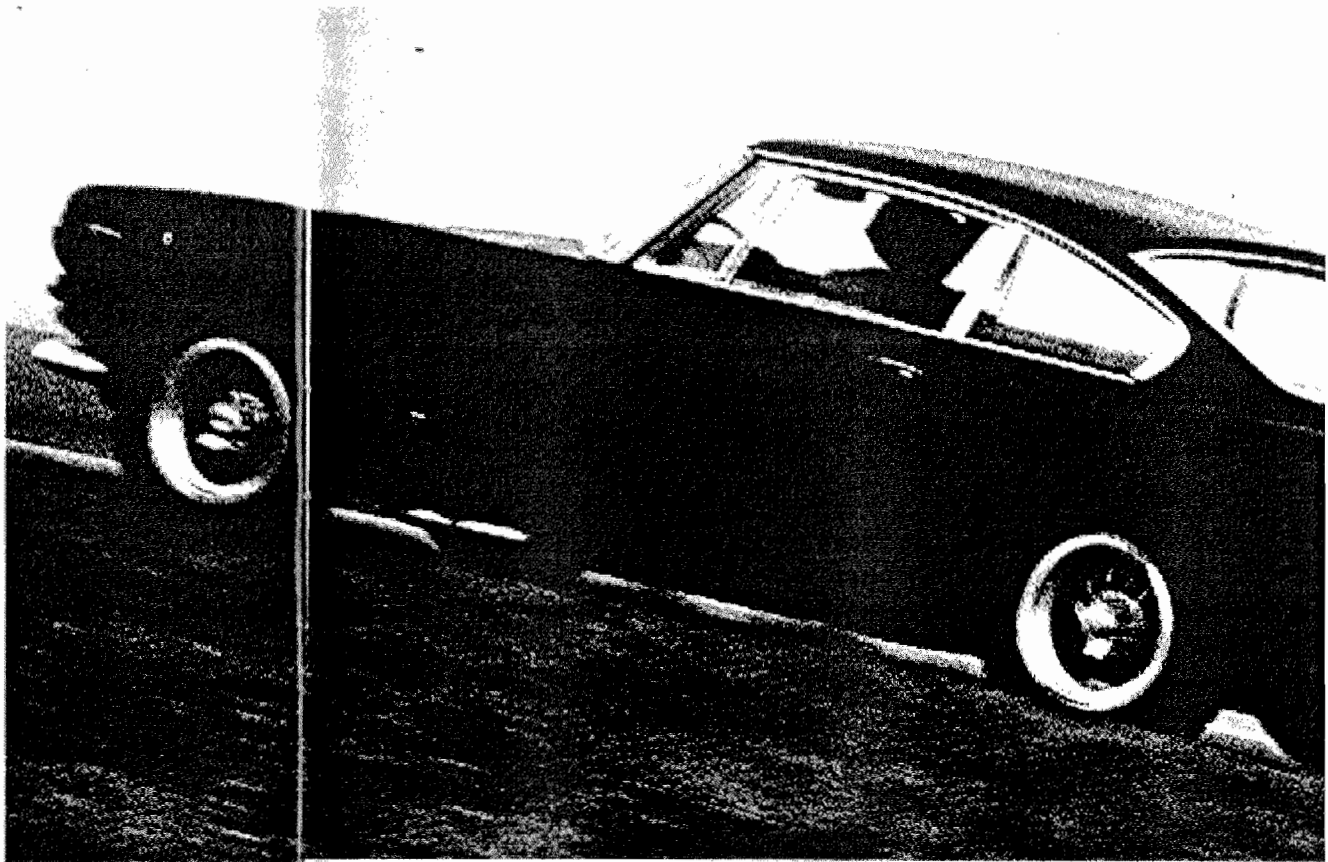
Les premiers moteurs 250 ont été réalisés en 1952. Le premier était un moteur Sport d'une puissance officielle de 280 chevaux à 7.500 t/m. Le chevaux à 7.000 t/m. Les deux moteurs second, baptisé GT, développait 240 étaient alimentés par trois carburateurs double corps.

La même année, Ferrari avait à son programme un autre 3.000 cc. (2963,45 cc.) avec des cotes de 68 x 68 mm. Ce moteur dérivait du 275S de 3322,34 cc. (72 x 68 mm) créé en 1950 et développé successivement en version 340 (4101,66 cc) et 375 (4493,73 cc) pour la Formule I; en 1954, la cylindrée de ce moteur fut portée à 4961,57 cc. (88 x 68 mm).

Le moteur 250 à course courte a servi de base au développement de la véritable production Ferrari qui débuta réellement avec la 250 GT, la première Ferrari homologuée en catégorie Grand Tourisme.

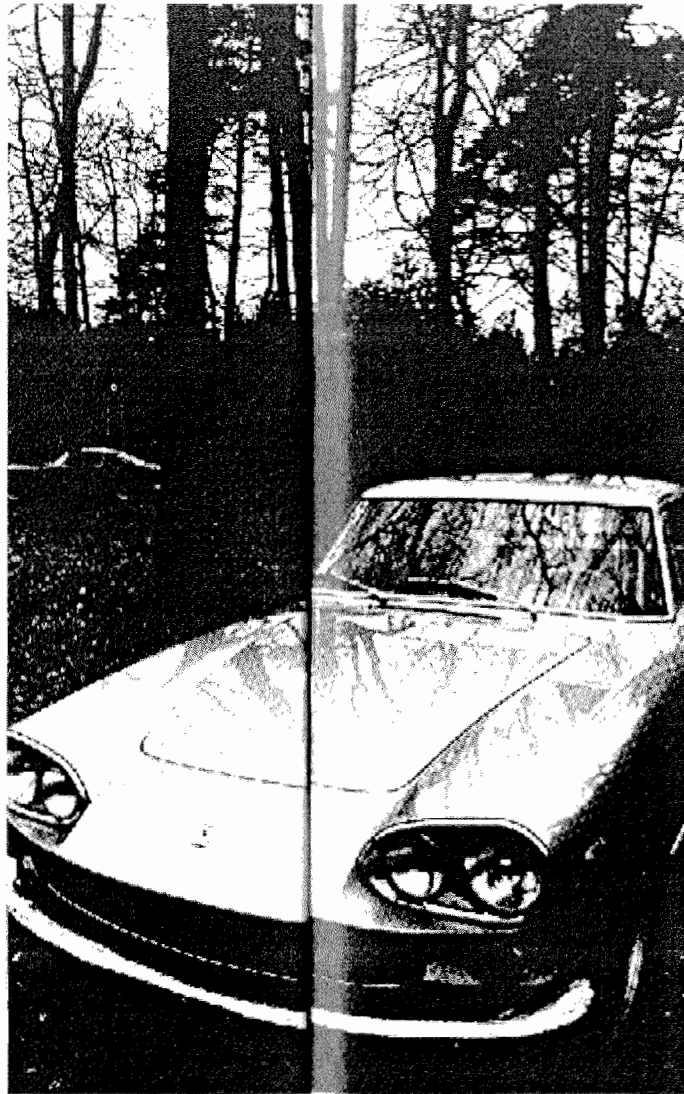
Jusqu'alors, la production de Ferrari était aussi variée que limitée et plusieurs carrossiers se partageaient les châssis. Avec la 250 GT s'est concrétisée l'association industrielle Ferrari-Pininfarina, avec Scaglietti comme partenaire pour la production des versions légères ou spécialisées.

De la 250 GT, Ferrari et Pininfarina ont dérivé la 250 '2 + 2'. Ce modèle n'était pas la première Ferrari à quatre places. En 1949-50 déjà, Ghia avait assuré une petite production de 212 Inter à quatre places.



Les performances de la 250 sont très convenables même comparées à des voitures actuelles

330 GT 2 + 2



La 330 marque une nette évolution.

Celle que nous avons essayée est une 1965.

La 330 GT 2 + 2, présente au Salon de Bruxelles en 1964, marqua, par rapport à la 250 GT, une double évolution. D'une part, le groupe motopropulseur avait été adapté aux exigences du grand tourisme et, d'autre part, Pininfarina avait réussi à modifier la position de conduite de telle manière que le volant ne soit plus dans le champ de vision du conducteur, comme il l'était précédemment sur presque tous les modèles Ferrari.

Le V 12 Ferrari avait déjà atteint, dans la 330 GT, une douceur et un silence de marche remarquable. Cette qualité, accentuée par l'isolation plus soignée de la carrosserie, transforme la personnalité de la voiture.

Le gros V 12 de 3967,44 cc., appartenant à la sixième génération de V 12 Ferrari, créée en 1960 pour la 400 Superamerica, est une mécanique beaucoup moins agressive que celle de la 250. On n'éprouve nullement, à 5.000 t/m., cette sonorité particulière qui, dans le 3000 cc., annonce la venue de la puissance. Tout au contraire, la puissance surgit avec un velouté de turbine.

Par rapport à la 250 GT, la 330 GT apporte un gain d'environ 20 km/h en vitesse de croisière. Celle-ci est de 200 km/h chrono, la vitesse de pointe de ce modèle étant de 230 km/h environ.

Avec ce modèle, Ferrari a entamé la conversion de sa production de série aux moteurs de grosse cylindrée, réservés jusqu'alors à ces voitures d'exception qu'étaient les Superamerica.

Le couple disponible (33,2 mkg à 5000 t/m.) est transmis fidèlement aux roues grâce à un différentiel autobloquant ZF dont l'action est très sensible et même un peu brutale sur sol mouillé dans les petites

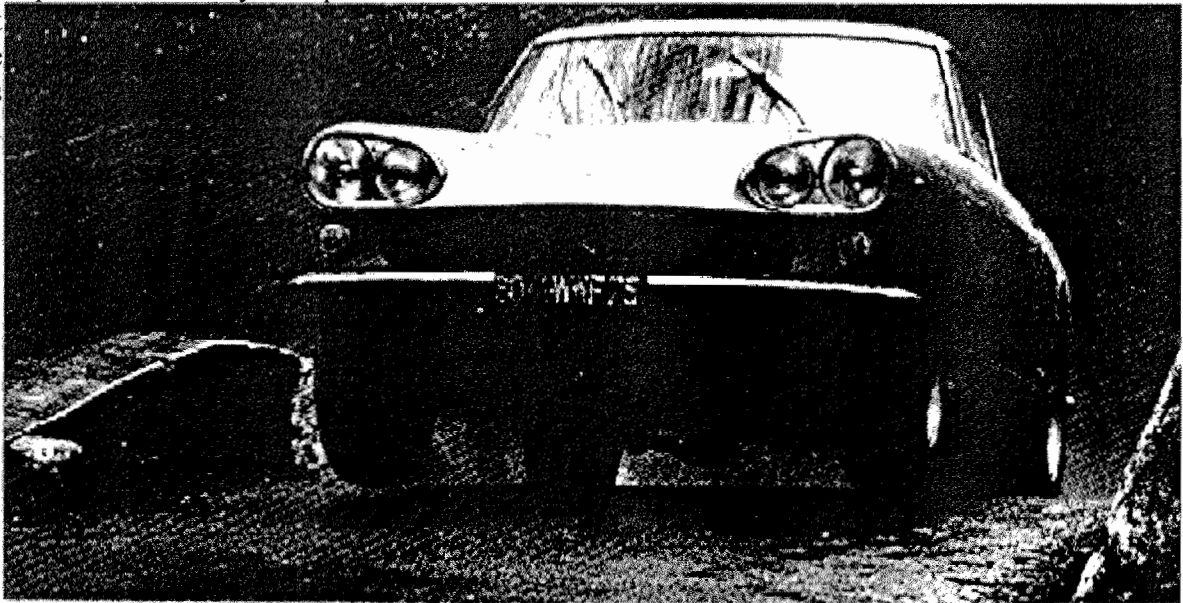
courbes. L'essieu arrière rigide est bien guidé et les pneus 205 HR 14 contribuent pour une bonne part aux qualités du comportement routier de ce coupé qui, à vide, pèse près de 1.400 kg.

Malgré cette masse importante, la direction demeure légère, mais elle manque de vie; le rappel est extrêmement faible. Le diamètre de braquage est franchement énorme pour une voiture de 4,84 m. de longueur 13,70 m. !

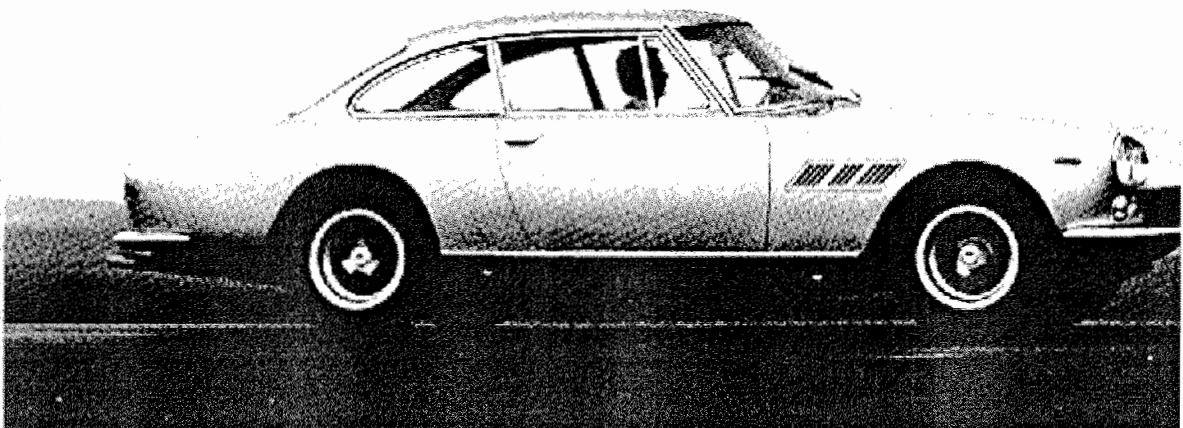
Le poids, encore lui, et la qualité des suspensions procurent aux passagers de la 330 GT un confort de marche remarquable aux allures normales de la voiture. Ce n'est qu'à basse vitesse que la fermeté apparaît, mais jamais la présence de l'essieu arrière rigide ne se manifeste de façon évidente, même sur route mouillée.

La 330 GT a presque toutes les qualités de la voiture de grand tourisme; elle manque un peu de coffre cependant et les maniaques de l'étape non-stop apprécieront que les 90 litres du réservoir leur permettront de parcourir en moyenne plus de 350 km.

La 330 est restée proche des Ferrari à l'état pur.



Une cote qui tient, avec 40.000 km au compteur et 5 ans d'ancienneté 35.000 nouveaux francs !



365 GT 2+2



En 1969, la 365 est peut-être la voiture la plus parfaitement discrète du monde.

Avec la 365 GT 2 + 2, Ferrari et Pininfarina ont poussé l'expérience GT à ses limites. Au terme du bref essai qu'il m'a été donné de faire, je réalise qu'il s'agit vraiment d'une très agréable automobile. Toutes les qualités que l'on souhaite trouver dans une voiture sont réunies dans un contexte extrêmement classique.

Dans l'évolution cependant, la Ferrari elle-même a perdu une part essentielle de sa personnalité au point que l'on ne sait pas s'il faut plus apprécier l'écoute du magnétophone stéréo ou telle ou telle caractéristique. En vérité, ceci est le plus beau compliment que l'on puisse adresser à Enzo Ferrari et à Pininfarina. Ils ont réussi une véritable 2 + 2 de Grand Tourisme qui est aussi à l'aise dans le plus parisien des embouteillages que sur une autoroute. De plus, le pilotage de cette voiture, mise à part la maîtrise des hautes vitesses, est à la portée de la première conductrice venue.

J'en suis tellement convaincu que je ne me choquerais même plus d'entendre un riche industriel hésiter entre une Cadillac Eldorado, une Bentley ou une Ferrari 365 GT 2 + 2.

Après tout, le réalisme me pousse à admettre que la 365 GT 2 + 2 n'est pas du tout une voiture jeune ou sportive et que la clientèle à laquelle elle s'adresse sera bien plus séduite par ses vertus bourgeoises que par sa vitesse maximum.

C'est pourquoi je ne m'étonne pas de son succès qui me paraît mille fois mérité. Dans cette optique, je comprends aussi la volonté de Ferrari de faire habiller sa voiture de façon rigoureusement classique : il

ne souhaite pas effrayer sa clientèle, ni la faire remarquer. C'est un point de vue strictement commercial.

Avant de poursuivre ces réflexions, je précise encore que les quelques kilomètres parcourus au volant de cette merveilleuse Grand Tourisme l'ont été en père de famille : environ 228 km/h sur l'autoroute et une conduite tranquille dans Paris. Il m'est dès lors strictement impossible de décrire la façon dont la 365 GT se comporte sur un parcours varié ou en montagne. Mais à première vue, ce doit être sans problème à en juger par la qualité du freinage à haute vitesse et la maniabilité assez surprenante de ce coupé qui passe allègrement les 1.500 kg.

Dans le sillage des 250 et 330 GT, la 365 apparaît comme un développement logique et inéluctable : la 250 était trop sportive, trop bruyante; la 330 n'était pas encore assez luxueuse et déjà un peu trop lourde en dépit de son moteur 4 litres; la 365 est à la fois bien équipée et vive... Cela se paie d'une bien plus grande complexité mécanique (servo-direction, suspension arrière avec correcteur de niveau...), mais au moins le résultat est équilibré.

Pour la 365 GT, le V 12 a des cotes de 81 x 71 mm, soit une cylindrée de 4390 cc. Alimentée par trois carburateurs Weber double corps, soigneusement étouffés par un gros filtre à air, cette mécanique développe 320 chevaux DIN à 6.600 t/m. et fournit un couple maximum de 34 mkg à 5.000 t/min.

Le style turbine annoncé par la 330 GT atteint dans la 365 une véritable perfection qu'exalte encore la qualité de la boîte de vitesses et la légèreté de toutes les commandes.

La servo-direction fait oublier, même en ville et au parking, que les pneus de 205 x 15 sont montés sur des jantes de 7". Ceci est d'autant plus remarquable que la précision du mécanisme n'en souffre pas. Toutefois, la démultiplication est un peu trop grande et le diamètre de braquage trop important. Enfin, à haute vitesse, l'action du vent latéral est moins facile à prévoir; le conducteur peut seulement corriger.

La suspension à quatre roues indépendantes est parfaite, bien que ferme à basse vitesse. La carrosserie, bien rigide, ne vibre cependant pas de façon gênante sur pavés.

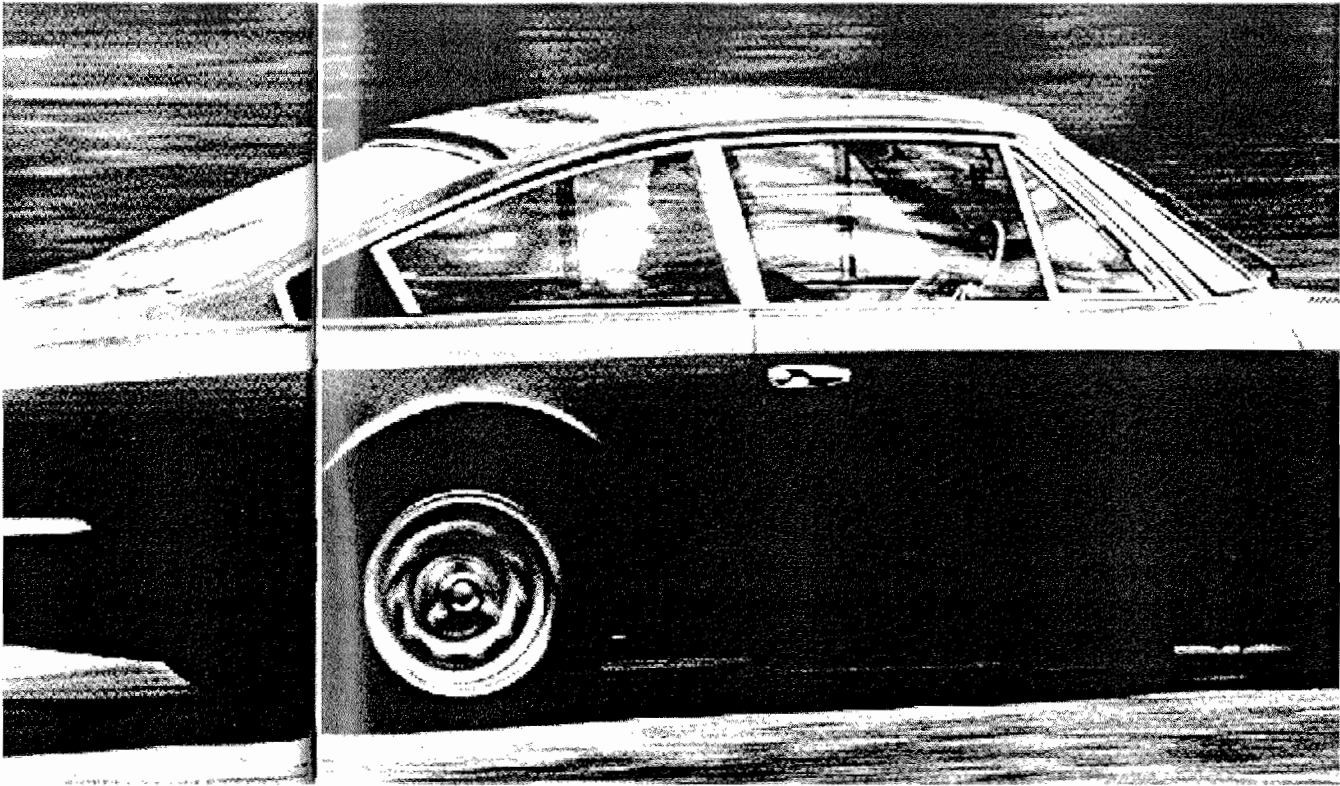
La 365 GT m'a séduit en quelques minutes et j'avoue qu'il m'intéresserait de poursuivre ces relations trop vite interrompues.

La 365 est moins une
Ferrari
qu'une panacée
de toutes les
qualités (le toutes
les voitures 1969.

On hésite au volant de la
plus
Ferrari entre la

récente des 2 + 2
performance a
plus de 240 km/h
et la stéréo à
plus de 200 km/h.
Le confort est de
toute façon idéal.





I never regarded Ferrari as an exceptional car and I was always astonished by the constraints that it imposed to its owner, but as I do not have any personal experience of long duration at the wheel of these cars, I will abstain from making an unspecified assessment. When they are so expensive machines, two attitudes are also possible: one passes on while thinking that for a Ferrariste, the material problems do not exist and to suppose that this happy man has other vehicles in his stable; either it is required that the product or on the one and price level not forgive anything. With the origin, Ferrari were genuine sports cars, although first Ferrari was baptized 125 WP. It was fitted with body by Touring and its engine V 12 developed 72 horses with 5.600 t/m. A model especially was essential in this style the 166 Thousand Miglia. Fitted with body in spider and half-compartment by Touring, this model really dominated its time. As of this moment, Ferrari took the succession of Bugatti.

I had the chance, later of course, to know the 166 Thousand Miglia. With the berlinette 250 WP Scaglietti (that of the Turn of France of the time of Olivier Gendebien), it represents for me the Ferrari top. Generally, Ferrari of sport were appreciably higher than the models WP. It is logical, altogether the Ferrari technique is remained rather rudimentary until these last years. In a purely sporting context, the engine preceded and made forget all the remainder... In the WP, on the other hand, the gaps appeared more clearly. Recently, Ferrari has, under the pressure of a dynamic competition and the determining influence of Pininfarina, completely re-examined its optics Grand Tourism and series 365 (GTC/GTS, WP 2+2/GTB 4) are very whole impregnated of this new vision. True Ferraristes, faithful to the tradition passed, are interested less in these cars than with the old or recent prototypes which they lovingly make prepare in factory then to equip or arrange by small carriage-builders of Modena to be pleased to have true sports cars. The history of these Ferrari is enthralling.

It is not true, after all, that a P 3 roadster or crossed is the exact equivalent one today of what was the 166 Thousand Miglia in its time! Mr. Pozzi, importer of Ferrari in France, joined together three cars with my intention: one 250 WP, one 330 WP and one 365 WP 2 + 2. I briefly drove these three cars and partially estimated their potential. The two first were second-hand cars. The 250 WP, fitted with body by Pininfarina in half-compartment 2 + 2, is to some extent the prototype of the 365 2 + 2' contemporary. With this model, Ferrari left for the first time to the conquest a new field use of its cars: Great Tourism family. The 330 WP 2 + 2 Pininfarina carried this topic on a level of homogeneity much higher. Lastly, 365 WP 2 + 2 mark the term of this evolution.

Until these very last years, Ferrari, it was an engine and a body... V 12 and Pininfarina. When one controls the 250 WP, for example, one feels this impression highly. The engine dominates, is essential... By its song initially, by its race and its whims, it seems perfect in absolute value, but curiously empêtré in the implements WP of which it is avoided. Irresistibly, one thinks of a superb and charming girl emmitouflée in a getup of nonette. The noise level of the cockpit is comparable, with little thing close, to that of Minis of competition; they are to say that it would not seem not moved to protect the tympanums the conversation is rigorously impossible to support as of 200 km/h and this situation, which appears normal in a half-compartment of competition, seems moved in the context of the cockpit of the 250 WP 2 + 2 with its large leather seats. V 12 has, him, all the excuses for its exhubérance. With 81,2 CH liter, it was in its time a true aristocrat and it remains still really attractive today for the amateur.

It is theoretically necessary to be a little more than one amateur, already a fanatic to acquire occasion a machine like the 250 WP 2 + 2. It is that which distorts the judgement completely that one could emit today on such a machine. However, I do not think that the true fanatic of Ferrari is interested especially in the 250 WP 2 + 2. I am completely insensitive to this machine to which I do not find, driving put aside, which extremely average qualities. Remain the climate: Pininfarina had known to find start a very valid compromise. The cockpit is vast. The impression of space is accentuated by the clear separation of the seats before and generous dimensions of the seats. The places are usable and the trunk of a sufficient volume. On the motorway, the 250 WP tested was, in spite of its age, ready to exceed the 6.000 t/m. (212,6 km/h) in fourth overdrive, but the presence of this appendix on the transmission causes unbearable vibrations. This barbarian

device was later abandoned by Ferrari which had had there recourse only to mitigate the absence of a commercial transmission to five speeds. The true pleasure, with one 250 WP 2 + 2, is of musarder on the small roads with like background music the song of the twelve cylinders. In these circumstances, the engine is a king. The V 12 of 2.953,21 DC (boring: 75 mm; race: 58,8 mm) of the 250 WP 2 + 2 belong to the first group Ferrari word. It goes down in hot line from series 125/159/166/212/225/250. Only engine 125 had a race of 52,2 Misters All the others were built with a race of 58,8 mm for borings of 60. 65, 68, 70 E 73 mm.

First engines 250 were produced in 1952. The first was a Sport engine of an official power of 280 horses with 7.500 t/m. Horses with 7.000 t/m. The two engines second, baptized WP, developed 240 were supplied by three carburettors doubles body. The same year, Ferrari had with its program another 3.000 DC. (2963,45 DC.) with dimensions of 68 X 68 mm. This engine derived from the 275Sde 3322,34 DC. (72 X 68 mm) created in 1950 and developed successively in version 340 (4101,66 DC) and 375 (4493,73 DC) for Formula I; in 1954, the cubic capacity of this engine was carried to 4961,57 DC. (88 X 68 mm). Engine 250 with short race was used as a basis for the development of the true Ferrari production which really began with the 250 WP, first approved Ferrari of category Grand Tourism. Hitherto, the production of Shoed laughed was as varied as limited and several carriage-builders shared the frames. With the 250 WP concretized industrial association Ferrari-Pininfarina, with Scaglietti like partner for the production of the light or specialized versions. From the 250 WP, Ferrari and Pininfarina derived the 250 ` 2 + 2 ` . This model was not first Ferrari in four places. In 1949-50 already, Ghia had ensured a small production of 212 Inter four places.

The 330 WP 2 + 2, present at the Living room of Brussels in 1964, marked, compared to the 250 WP, a double evolution. On the one hand, the power unit had been adapted to the requirements of great tourism and, on the other hand, Pininfarina had succeeded in modifying the position of control in such a way that the wheel is not any more in the field of vision of the driver, as it was it previously on almost all the Ferrari models. V 12 Ferrari had already reached, in the 330 WP, a softness and a remarkable silence of walk. This quality, accentuated by the neater insulation of the body, transforms the personality of the car. The large V 12 of 3967,44 DC, pertaining to the sixth generation of V 12 Ferrari, created in 1960 for the 400 Superamerica, is a mechanics much less aggressive than that of the 250. One by no means tests, with 5.000 t/m., this particular sonority which, in the 3000 DC, announces the arrival of the power. Quite to the contrary, the power emerges with velvety of turbine. Compared to the 250 WP, the 330 WP brings a profit from approximately 20 km/h of cruising speed. This one is of 200 km/h stopwatch, the dash speed of this model being of 230 km/h approximately. With this model, Ferrari started the conversion of its series production to the engines of big-engined car, reserved hitherto for these cars of exception which were Superamerica. The couple available (33,2 mkg with 5000 t/m.) is transmitted accurately to the wheels thanks to a differential autobloquant ZF whose action is very sensitive and even a little brutal on ground wet in the small curves. The rigid rear axle is well guided and the tires 205 HR 14 contribute to a great extent to qualities of the road behavior of this half-compartment which, with vacuum, weighs nearly 1.400 kg.

In spite of this important mass, the direction remains light, but it misses life; the recall is extremely weak. The diameter of steering is frankly enormous for a car of 4,84 Mr. length 13,70 Mr.! The weight, still him, and the quality of the suspensions get to the passengers of the 330 WP a remarkable comfort of walk to the normal paces of the car. It is only at low speed that firmness appears, but never the presence of the rigid rear axle does not appear in an obvious way, even on wet road. The 330 WP has almost all qualities of the car of great tourism; it misses a little trunk however and the maniacs of the stage not-stop will appreciate that the 90 liters of the tank will enable them to traverse on average more than 350 km. The 330 remained near to Ferrari in a pure state.

With the 365 WP 2 + 2, Ferrari and Pininfarina pushed the experiment WP with its limits. At the end of the short test that it was given to me to make, I realize that it really acts of a very pleasant car. All qualities which one wishes to find in a car are joined together in an extremely traditional

context. In the evolution however, Ferrari itself lost an essential share of its personality so much so that it is not known if it is necessary more to appreciate the listening of the stereo tape recorder or such or such characteristic. In truth, this is the most beautiful compliment which one can address to Enzo Ferrari and Pininfarina. They made a success of true 2 + 2 of Great Tourism which is as at ease in most Parisian of the congestions as on a motorway. Moreover, the piloting of this car, setting with share the control high speeds, is â the range of the first conducting arrival. I am convinced so much by it that I would not shock myself even more to hear an industrial rich person hesitate between Cadillac Eldorado, Bentley or Ferrari 365 WP 2 + 2. After all, realism pushes me to admit that the 365 WP 2 + 2 is not at all a young or sporting car and that the customers to which it address will have been allured much by her middle-class virtues than by her maximum speed. This is why I am not astonished by his success which appears thousand times to me deserved. Accordingly, I include/understand also the will of Ferrari to make equip his car in a rigorously traditional way: it does not wish to frighten its customers, nor to point out it. It is a strictly commercial point of view.

Before continuing these reflexions, I still specify that the few kilometers traversed at the wheel of this marvellous Grand Tourism were it as a father of family: approximately 228 km/h on the motorway and a quiet control in Paris. It is consequently strictly impossible for me to describe the way in which the 365 WP behaves on a varied course or in mountain. But at first sight, it must be without problem â to judge some by the quality of braking at high speed and the handiness enough surprising of this half-compartment which passes 1.500 kg briskly. In the wake of the 250 and 330 WP, the 365 seems a logical and inescapable development: the 250 was too sporting, too noisy; the 330 was not yet rather luxurious and already a little too heavy in spite of its engine 4 liters; the 365 is at the same time well equipped and lives... That is paid of a much greater mechanical complexity (power steering, suspension back with corrector of level...), but at least the result is balanced. For the 365 WP, V 12 has dimensions of 81 X 71 mm, that is to say a cubic capacity of 4390 DC. Supplied with three carburettors Weber doubles bodies, carefully choked by a large air filter, this mechanics develops 320 horses DIN with 6.600 t/m. and provides a stall torque of 34 mkg to 5.000 rpm. The style harnesses announced by the 330 WP reached in the 365 a true perfection that exhale still the quality of the gear box and the lightness of all the orders. The power steering makes forget, even downtown and with the carpark, that the tires of 205 X 15 are assembled on rims of 7". This is all the more remarkable as the precision of the mechanism does not suffer from it. However, reduction is a little too large and the diameter of too important steering. Lastly, at high speed, the action of the cross-wind is less easy to envisage; the driver can only correct. The suspension with four independent wheels is perfect, although firm at low speed. The body, quite rigid, does not vibrate however in an awkward way on paving stones. The 365 WP allured me in a few minutes and I acknowledge that it would interest me to continue these relations too quickly stopped. The 365 is less one Ferrari that a panacea of all qualities (it all the cars 1969).

One hesitates at the wheel of more Ferrari between the recent one of 2 + 2 performance has more than 240 km/h and stereophony with more than 200 km/h. Comfort is in any event ideal.