

# MARKT

Heft 9 September 1986  
Lit. 3000,- sFr.3,- öS.25,- DM 3,-  
1Y1281E



für klassische Automobile  
und Motorräder

Deutschlands größte  
Oldtimer - Zeitschrift

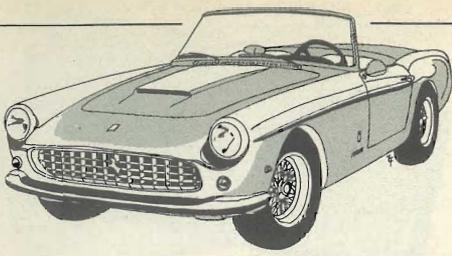


Borgward Isabella Coupé



Mondial

Megola  
Ferrari 250



## Im Zeichen des springenden Pferdes Enzo Ferrari und die Typen 250



von Dieter Günther

Der 11. Mai 1947 ist für alle Ferrari-Kenner ein historisches Datum. Es markiert den Tag, an dem erstmals ein Ferrari zu einem Rennen antrat und damit gleichzeitig sein Debut in der Öffentlichkeit gab. Seit Franco Cortese diesen Tipo 125 S „Barchetta“ in Piacenza pilotierte — Giuseppe Farina war mit einem zweiten 125 S am Start, aber der Wagen sprang nicht an —, haben die Autos aus dem oberitalienischen Maranello alles gewonnen, was es im Rennsport zu gewinnen gibt, und sich dabei einen Ruf erworben, wie ihn auf der ganzen Welt nur noch eine Handvoll anderer Autofirmen — Bugatti etwa oder Rolls Royce — genießt. Maßgeblichen Anteil an dieser Entwicklung haben die 250-GT-Modelle, mit denen wir uns hier etwas intensiver beschäftigen wollen.

Auch wenn im Mai 1947 die ersten Autos mit dem Markennamen Ferrari bei einem Rennen auftauchten: Die Geschichte der Firma beginnt natürlich schon viel früher. Sie ist untrennbar mit der Person Enzo Ferraris verbunden.

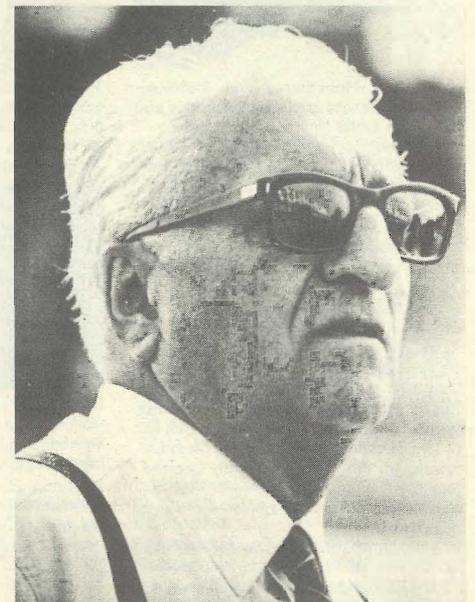
Geboren am 18. Februar 1898 — wegen des Schnees, der damals lag, konnte ihn sein Vater erst zwei Tage später ins Gemeinderegister eintragen lassen —, kam der Junge schon frühzeitig mit Autos in Berührung — durch seinen rennbegeisterten Vater, der ihn zu vielen Sportveranstaltungen mitnahm. Der junge Mann war fasziniert — und beschloß, Rennfahrer zu werden!

Er verfolgte dieses Ziel mit Ausdauer und Beharrlichkeit — bis er 1919 tatsächlich am Volant eines Rennwagens saß. Sozusagen als Werkspilot der heute fast vergessenen Firma CMN (Costruzioni Meccaniche Nazionale) beteiligte er sich an verschiedenen Rennen, nahm sogar an der Targa Florio teil, ohne aber das Ziel zu erreichen. Ein Jahr später, 1920, wechselte Enzo Ferrari zu Alfa Romeo und begann eine große Karriere — nicht als Rennfahrer (obwohl er bei der Targa Florio von 1920 immerhin den 2. Platz belegte), sondern als Rennleiter, Konstrukteur und Planer. Hier konnte das Multitalent seine vielen Fähigkeiten ausspielen, hier reifte der Plan, später einmal selbst einen Sportwagen zu entwickeln.

Den ersten Schritt in diese Richtung tat Ferrari Anfang 1929, als er bei Alfa ausschied und sein eigenes Unternehmen gründete, das sich mit der Wartung und dem Verkauf von Alfa Romeos befaßte. Aber diese Tätigkeit befriedigte Ferrari auf Dauer nicht: Er brauchte den Rennsport. Also gründete er am 1. 12. 1929 die „Scuderia Ferrari“, die ihren Sitz in Modena hatte. Da Alfa Romeo mittlerweile in wirtschaftliche Schwierigkeiten gekommen war und ernsthaft seinen Rückzug vom Rennsport erwog, machte Ferrari dem Mailänder Werk einen interessanten Vorschlag. Um auf das Prestige von Rennerfolgen nicht zu verzichten, die dabei entstehenden Kosten aber zu senken, würde die „Scuderia Ferrari“ künftig als quasi halb-offizieller Firmen-Rennstall die Farben Alfas im Motorsport vertreten.

Die Idee sagte den Verantwortlichen zu, eine entsprechende Vereinbarung wurde ge-

troffen — und von nun an zierte nicht mehr ein vierblättriges Kleeblatt, sondern ein sich aufbäumender schwarzer Hengst die von der Scuderia eingesetzten roten Renner! Wie Enzo Ferrari zum „cavallino rampante“ kam, ist nicht ganz klar. Der einen Version zufolge wollte er einen Flieger namens Baracca ehren, der während des Ersten Weltkrieges ums Leben kam; da der Rappen Teil des Familienwappens der Baraccas war, wählte Ferrari diesen Weg, um seine



Die Persönlichkeit hinter dem Namen: Enzo Ferrari.

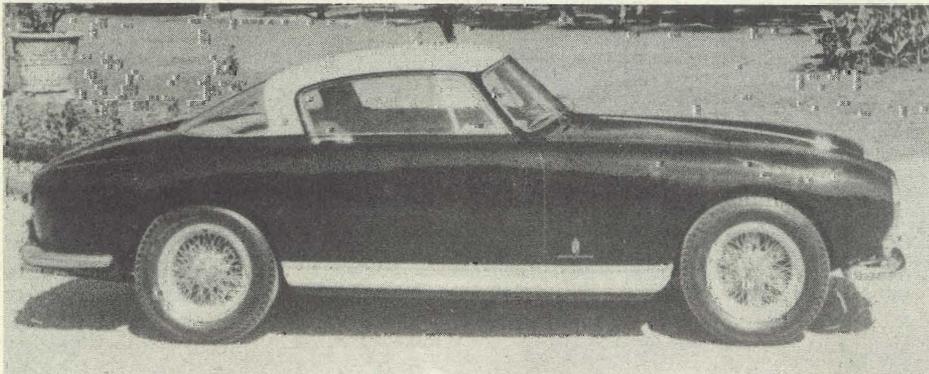
Verehrung auszudrücken. Eine andere Version besagt, daß Ferrari damit an seinen ebenfalls im ersten Weltkrieg gefallenen Bruder erinnern wollte. Dieser Bruder war in der von Baracca befehligten Flieger-Einheit, der Squadriglia 91a — und deren Symbol war eben jenes schwarze Pferd.



Ein 250 GT/L — auch Berlinetta Lusso genannt — des Jahrgangs 1963. Mit diesem von Pininfarina meisterhaft gezeichneten Modell lief die 250er-Baureihe aus.



Eines der im Rennsport erfolgreichsten Ferrari-Modelle, das auch für den Straßenverkehr geeignet war: die sogenannte short-wheelbase-Berlinetta.



Schlichte Eleganz: ein 250 GT von 1954/55. Dieses Modell markierte den Beginn der langen und erfolgreichen Zusammenarbeit von Ferrari und Pininfarina.

Wie auch immer: Fest steht, daß das schwarz-gelbe Emblem auch nach 50 Jahren nichts von seiner Faszination eingebüßt hat!

Während der dreißiger Jahre beteiligte sich die „Scuderia Ferrari“ erfolgreich an Rennen auf der ganzen Welt und beschäftigte

so prominente Fahrer wie Louis Chiron, Adolfo Vanzani, Tazio Nuvolari, Graf Carlo Trovati, Giuseppe Farina und Graf Antonio Brivio, um die bekanntesten zu nennen. Allerdings vermochte auch die Scuderia seit etwa 1935 nur wenig gegen die Überlegenheit deutscher Grand-Prix-Wagen auszu-

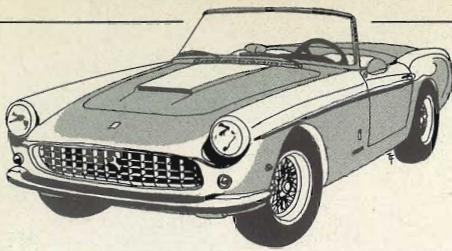
richten — die Auto Union und Mercedes schienen unschlagbar. Um dies zu ändern und auch anderen Marken wieder eine Chance zu geben, wurde 1937 für die nächste Saison eine neue Rennformel angekündigt — mit dem Erfolg, daß sich auch Alfa Romeo wieder offiziell an Wettbewerben beteiligte!

Enzo Ferrari wurde Rennleiter, aber nur für kurze Zeit: Gewöhnt an unabhängiges Arbeiten, fühlte er sich in seiner neuen Position schon rasch unwohl. Dazu kam, daß er sich weder mit Alfa-Chef Ugo Gobbato noch mit Chef-Ingenieur Wilfredo Ricart (der später den „Pegaso“-Sportwagen bauen sollte) gut verstand. Er verließ jedenfalls Alfa Romeo — zusammen mit einigen anderen Alfa-Leuten — und gründete „Auto Avio Costruzioni“, ein unabhängiges Konstruktionsbüro. Mittlerweile blickte er auf 20 Jahre Erfahrung im Renngeschäft zurück und machte sich unverzüglich daran, seinen Plan vom selbst konstruierten und gebauten Auto zu verwirklichen! Er bewies, daß er nicht nur ein brillanter Renn-Strategie und Designer, sondern auch ein hervorragender Geschäftsmann war, der obendrein ein untrügliches Gespür hatte, die richtigen Mitarbeiter zu finden.

Tatsächlich meldete Ferrari zwei Autos zum „Gran Premio di Brescia“, der 1940 ausgetragen wurde. Er hatte in dem begüterten Rennfahrer Graf Rangoni Machiavelli (offensichtlich fuhr der halbe italienische Hochadel Autorennen!) einen potenten Geldgeber gefunden, der das Projekt weitgehend finanzierte. Trotzdem waren natürlich enge Grenzen gesetzt — Ferrari konnte längst nicht alle Vorstellungen, die er von einem Hochleistungs-Wagen hatte, realisieren.

Und doch war eine beachtliche Konstruktion entstanden! Weitgehend auf Fiat-1100-Teile aufbauend, hatten Ferrari und Alber-

# Ferrari

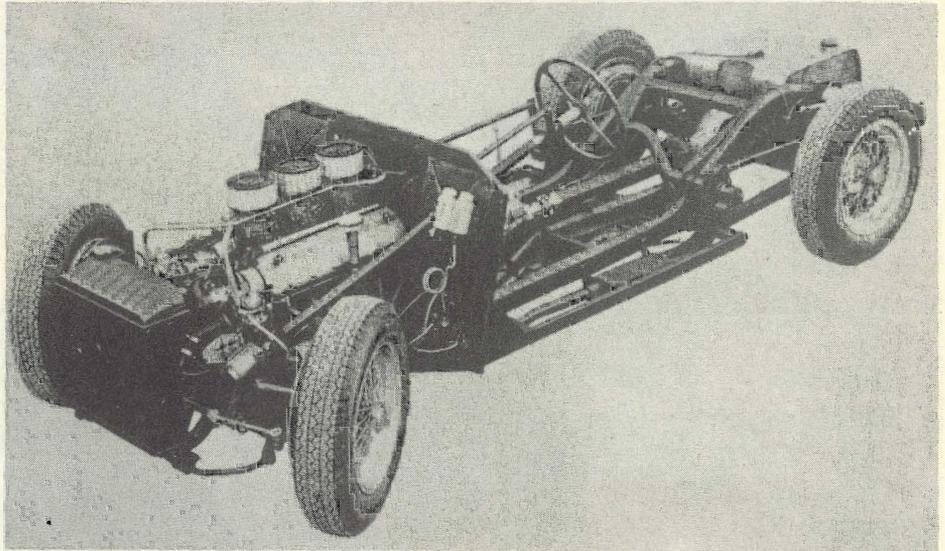


Vorge stellt auf dem Genfer Salon im März 1953, handelte es sich bei dem 250 MM (die Abkürzung stand für „Mille Miglia“) ge-

to Massimino (zusammen mit Gioacchino Colombo zeichneten sie für den Entwurf der legendären Alfetta 158 verantwortlich) zwei Fiat-Motoren zusammengefügt und so einen 1,5 l großen Achtzylinder geschaffen, was sich auch in der Typenbezeichnung ausdrückte. Von Ascari und Machiavelli pilotiert, konnten die beiden „Tipo 815“ (für Zylinder und Hubraum) lange Zeit das Feld anführen, mußten dann aber mit Maschinenschaden aufgeben.

Der Krieg, in den inzwischen auch Italien verwickelt war, machte weitere Arbeiten an dem Projekt unmöglich — und so vergingen mehrere Jahre, bis 1947 der eingangs erwähnte Tipo 125 S als erster „richtiger“ Ferrari mit V12-Motor sein Renndebüt geben konnte. Erfolge — zunächst auf der Rennstrecke, dann auch im Verkauf — stellten sich bald ein und Enzo Ferrari, der inzwischen liebevoll-ehrfürchtig zum „Commendatore“, zum „Oberhaupt“, avanciert war, baute sein Typenprogramm mehr und mehr aus, bis er 1953 schließlich den ersten Ferrari 250 GT lancierte.

Mit den Autos dieser Modell-Reihe schuf der Commendatore nicht nur einen Meilenstein in der Geschichte seiner eigenen Firma, sondern einen Meilenstein in der Geschichte des Automobils überhaupt. Der Ferrari 250 GT wurde zum Inbegriff hervorragender Qualität, genialer Technik und enormer Leistung; mit ihm etablierte sich das kleine Unternehmen endgültig — nicht nur im Motorsport, sondern auch im Kreis der absoluten Super-Autos.



Das 1954 eingeführte neue Chassis, das mit einem Radstand von 2,6 m aufwartete.



Zeigt noch heute die Zähne: swb-Berlinetta bei einem historischen Rennen auf dem Nürburgring. Das hier gezeigte Auto stammt von 1961, wie an den Ausstellfenstern zu erkennen ist.



Perfekte Harmonie: die Seitenansicht einer Berlinetta Lusso. In den Augen vieler Ferrari-Fans ist dies einer der besten Pininfarina-Entwürfe überhaupt.



Ein Ferrari 250 GT Cabriolet, wie es es von 1959 bis 1962 gebaut wurde. Im Gegensatz zum sehr sportlichen Spider betonte dieses Modell den Komfort. Bei dem hier abgebildeten Wagen fallen die fehlenden Ausstellfenster auf.

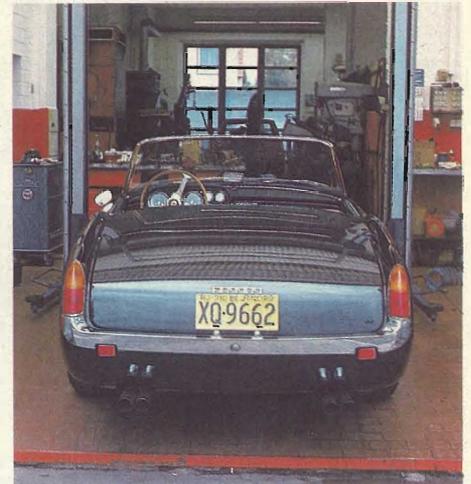


Verzichtet auf modische Effekte: das Armaturenbrett des Cabriolets.

nannten Wagen um ein sehr sportliches Coupé, für dessen wunderschöne Linienführung Pininfarina verantwortlich zeichnete. Als extrem wettbewerbstauglicher Straßen-Sportwagen ausgelegt, bezeichnete man Autos dieser Art und mit geschlossenem Aufbau als Berlinettas, „kleine Limousinen“ — eine sehr falsche Bezeichnung für diese harten und aggressiven Automobile! Immerhin war dies gängige italienische Terminologie — und die 250 MM Berlinetta eroberte sich einen festen Platz im Ferrari-Programm.

Sie verfügte als erster Serien-Ferrari (soweit man zu diesem Zeitpunkt überhaupt von „Serie“ sprechen konnte!) über jenen legendären Zwölfzylinder, der von 1954 an

für rund ein Jahrzehnt alle 250-GT-Modelle (natürlich in variierenden Leistungsstufen) beflügeln sollte. Dieses ingeniose Meisterstück war das Werk von Gioacchino Colombo, den Enzo Ferrari von Alfa her kannte und der noch heute als einer der ganz großen Motoren-Konstrukteure gilt. Entwickelt wurde dieser „kurze“ Dreiliter (small block) aus den kleineren Ferrari-Triebwerken und tauchte mit drei Litern Hubraum zum ersten Mal bei der Mille Miglia von 1952 auf. Dort war er in ein Renn-Coupé 250 S installiert und wurde von Giovanni Bracco — einem ganz wilden Burschen, der laut Aussage von Ferrari-Kenner Dean Batchelor während eines Rennens reichlich Schnaps und Zigaretten consu-

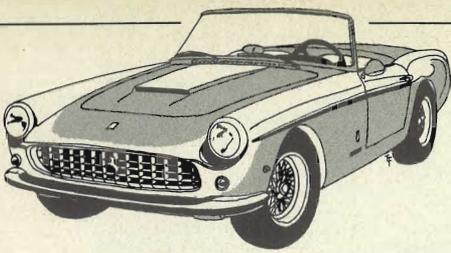


Schöner Rücken, auch ohne Stoßstangen: 250 GT Cabriolet.

mierte und einmal sogar anhielt, ausstieg und sich mit seinem Beifahrer prügelte! — in furioser Fahrt zum Sieg pilotiert.

Die besonderen Merkmale dieses Triebwerks waren die beiden, in einem Winkel von 60 Grad zueinanderstehenden Zylinderreihen, die von je einer obenliegenden Nockenwelle gekrönt wurden. Mit einem Hubraum von exakt 2953 ccm (Bohrung x Hub: 73 x 58,8 mm) mobilisierte der Zwölfzylinder in der MM Berlinetta 240 PS bei 7200 U/min; drei Weber-Doppelvergaser vom Typ 36 IF4C stellten ausreichende Mengen zündfähigen Gemischs zur Verfügung, das Verdichtungsverhältnis betrug 9,0:1. Geschaltet wurde mit einem Viergang-Getriebe, während vier Trommel-

**Ferrari**



bremsen für (gerade ausreichende) Verzögerung sorgten.

Der nächste 3-l-Ferrari wurde ein halbes Jahr später, im Oktober 1953, auf dem Salon von Paris als 250 Europa vorgestellt. Wie sein Name sagt, war er im Gegensatz zum größeren 375 America — zur gleichen Zeit und an gleicher Stelle präsentiert — für den europäischen Markt bestimmt. Auch hier folgte die Zahl 250 der klassischen Ferrari-Regel der 50er und 60er Jahre und gab das Volumen eines Zylinders an, woraus sich beim zwölfzylindrigen Europa eben ein Gesamtvolumen von 3 l errechnete.

Die beiden in Paris gezeigten neuen Modelle hatten nicht nur die Technik, das Fahrgestell und den Radstand gemeinsam, sondern auch die Grundkonstruktion des Motors: Ein vom Lampredi konstruiertes „langes“ Triebwerk (long block), das aus dem Ferrari 340 Mille Miglia entwickelt worden war. Durch Verringerung des Hubs präsentierte es sich im Europa in quadratischer Auslegung (Bohrung x Hub: 68 x 68 mm) und realisierte bei 6300 U/min rund 200 PS. Je nach Achs-Übersetzung bis 220 km/h schnell, machte es aus dem Europa einen feinen „Gran Turismo“, der auf langen, mit hoher Geschwindigkeit gefah-

renen Strecken zu Hause war. Kurvenreiche Straßen lagen ihm dagegen weniger — hier machte sich der relativ schwere Motor, der obendrein lang baute und so nur die Verwendung des Chassis mit 2,8 m Radstand zuließ, negativ bemerkbar. Vermutlich war dies der Grund, warum der Europa nach noch nicht einmal einem Jahr aus dem Programm gestrichen wurde und im Juli 1954

dem 259 GT Platz machen mußte. Gerade 22 Exemplare waren in diesem Zeitraum gebaut worden!

Im Oktober 1954 gab der 250 GT seinen Einstand, ebenfalls wieder auf dem Pariser Salon. Wie sehr sich dieses Modell von seinem Vorgänger unterschied, wurde vermutlich nur einem kleinen Kreis von Ausstellungsbesuchern bewußt. Das hatte drei Gründe: Einmal sahen sich beide Modelle äußerlich sehr ähnlich, zum anderen verfügten sie beide über einen 3 l V12-Motor



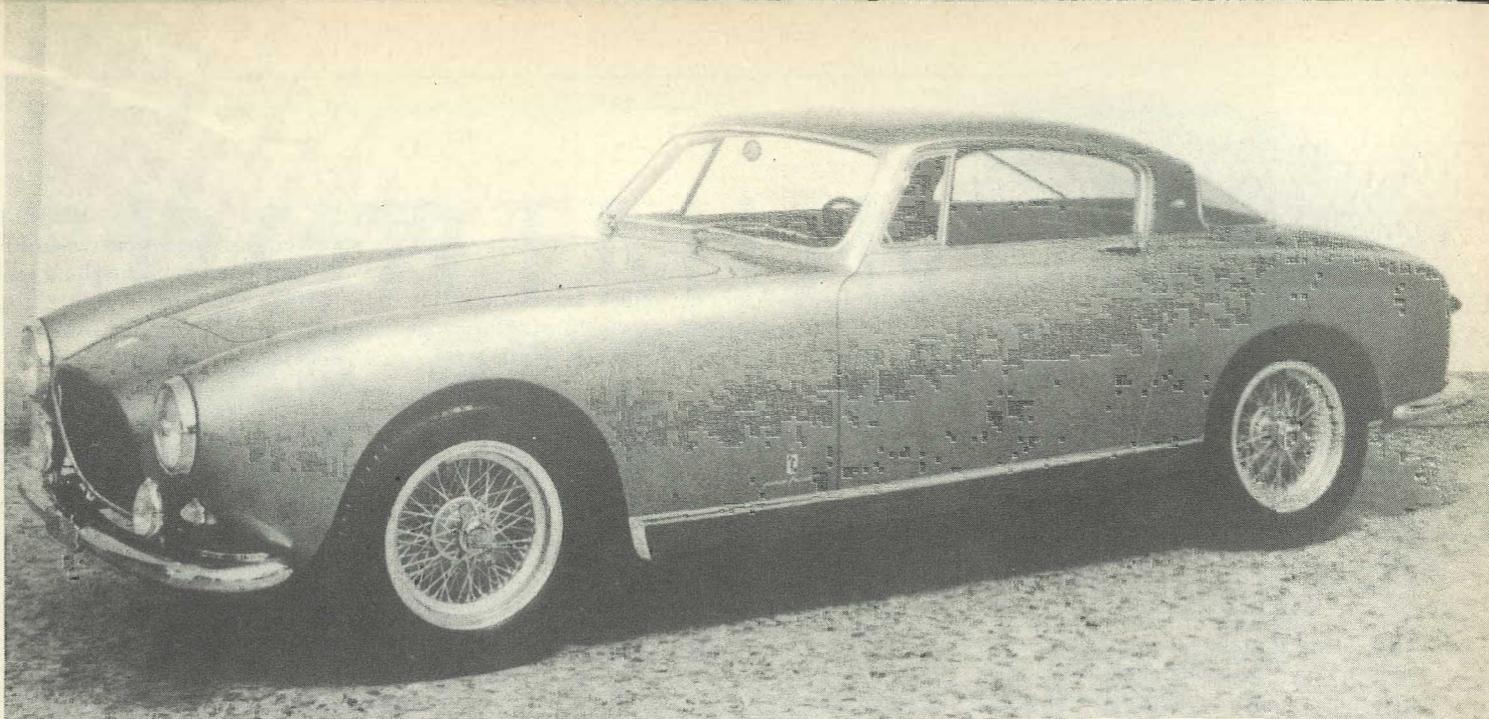
Begründete die Ära der Berlinettas: 250 MM von 1953. Zahlreiche stilistische Merkmale finden sich bei späteren Berlinettas wieder, wo sie kontinuierlich weiterentwickelt wurden.



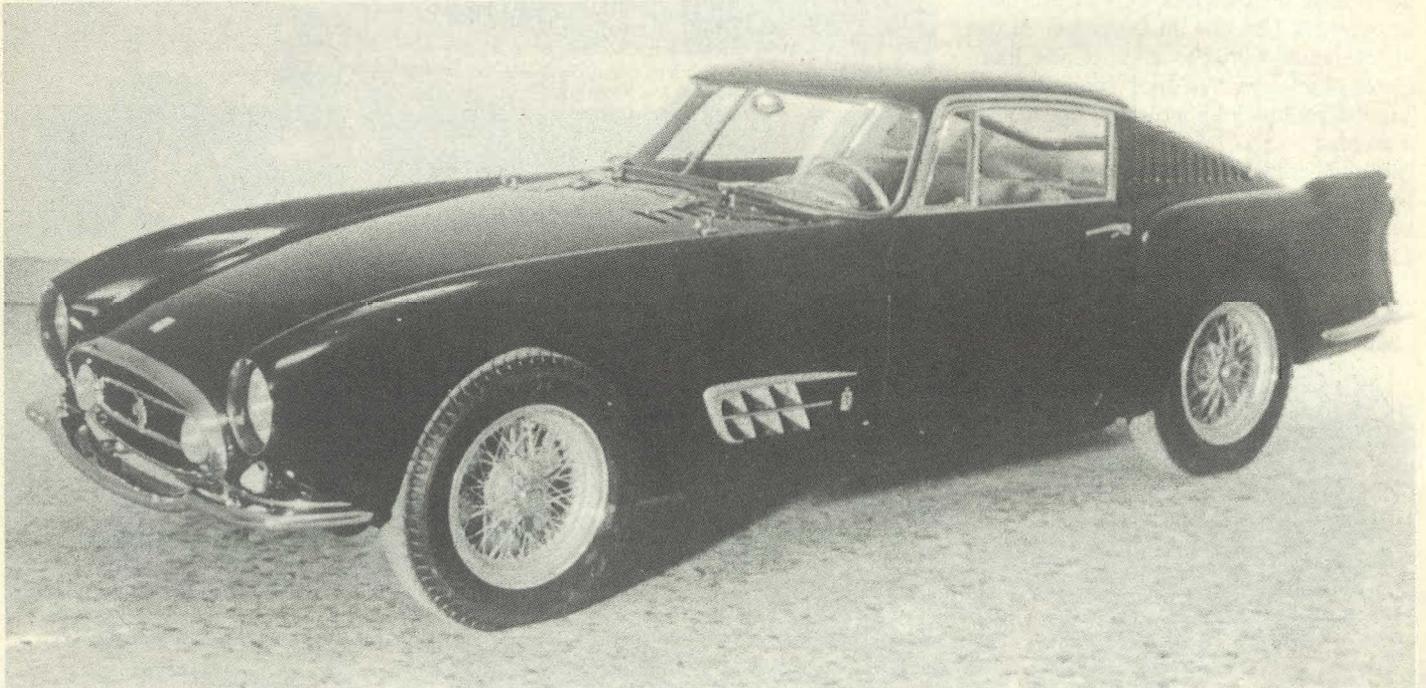
Wurde serienmäßig mit Borrani-Speichenrädern ausgeliefert: 250 GT Cabriolet.

und drittens schließlich sprachen offizielle Ferrari-Mitteilungen zur allgemeinen Verwirrung unverändert von 250 Europa (weshalb das Auto heute noch zum Teil als 250 GT Europa bezeichnet wird).

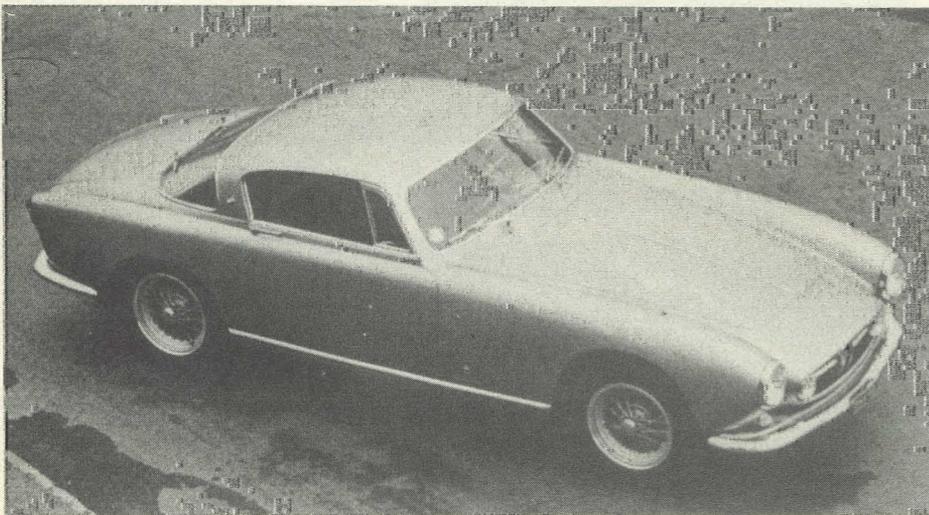
Die optische Ähnlichkeit lag an einer sehr einfachen Tatsache. Waren frühere Ferrari-Typen (166, 195, 212 usw.) noch von vielen verschiedenen Karosserie-Künstlern wie Touring, Ghia oder Vignale eingekleidet worden, so vollzog sich auch auf diesem Gebiet nun ein entscheidender Wechsel: Battista Pininfarina (damals noch in zwei Worten geschrieben — Pinin Farina, der „kleine“ Farina; erst 1961 wurde ihm das Privileg zuteil, sich umzubenennen) wurde zum Hausschneider von Ferrari und sorgte künftig für alle Maßanzüge der Serienautos aus Maranello. Die Zusammenarbeit dieser beiden Männer sollte zu einer der glücklichsten Synthesen im Automobilbau führen: Hier technische Brillanz, dort eine ihr entsprechende, streng funktionale Karosserie. Was für eine Mischung! Hergestellt wurden diese teilweise in Aluminium gefertigten Außenhüllen übrigens vornehmlich bei Scaglietti und eben Pininfarina.



Stil-Studien: Der Grundentwurf des 250 GT von 1954/55 findet sich bei diesem 375 America aus dem gleichen Zeitraum wieder.



1955 stand auf dem Salon von Paris dieses Coupé, das durch einige merkwürdige Details beeinträchtigt wird. Wie z.B. die kleinen Heckflossen, die Pininfarina später aufgab...



Sonderwünsche waren realisierbar: ein GT Coupé mit geraden hinteren Koflügel und modifizierten Kühlergrill. Es wurde für einen treuen Ferrari-Kunden angefertigt.

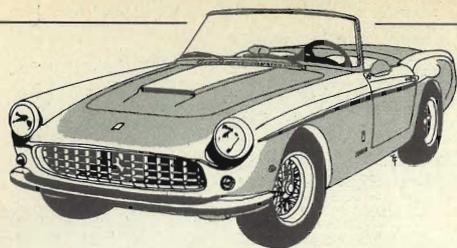
Der 1954 in Paris gezeigte 250 GT (der korrekterweise hier so genannt werden soll) verfügte also wie sein Vorgänger über eine

von Pininfarina entworfene Karosserie, die in ihrem Grundmuster der des 250 Europa entsprach. Und doch gab es einen bemerk-

kenswerten Unterschied: Der 250 GT bediente sich eines neu konstruierten Rohrrahmen-Chassis, dessen Radstang im Vergleich zum Europa um 20 cm auf 2,6 m verkürzt war. Dadurch wirkte das Auto kompakter, gedrungener — und bot dank größerer Handlichkeit bessere Voraussetzungen für den sportlichen Einsatz.

Und natürlich fand hier — im Gegensatz zum Europa — das „kurze“ Colombo-Triebwerk Verwendung, das dank seines geringeren Gewichts zum ausgewogenen Fahrverhalten dieses Modells wesentlich beitrug.

# Ferrari



Mit diesem Auto hatte Enzo Ferrari einen schnellen, dabei durchaus bequemen Reisewagen geschaffen, der auch bei Wettbewerben seine Zähne zeigen konnte. Wie etwa Gendebien/Ringoir mit einem dritten Platz bei der „Tour de France“ von 1956 zeigten.

Außerdem war mit diesem Modell eine weitere Variation des 250-GT-Themas entstanden — eine Variation, der noch viele folgen sollten und die zu einer ganzen Palette hinreichender Autos führte: Dem viersitzigen GT/E etwa, dem Spyder California oder den reinen Wettbewerbs-Typen Testa Rosa oder 250 LM, die im Gegensatz zu den Straßenautos übrigens über gerade Fahrgestell-Nummern verfügen (und die hier aus Platzgründen unberücksichtigt bleiben müssen).

Natürlich entwickelte man sowohl die MM Berlinetta als auch den 250 GT kontinuierlich weiter. So wurde die Produktion des 250 GT Anfang 1956 beendet und der



Serienmäßig keine Stoßstange, sondern Hörner: frühes Cabriolet der ersten Serie.

Nachfolger im März des selben Jahres anlässlich des Genfer Salons vorgeführt. Die Modifikationen beschränken sich bei den

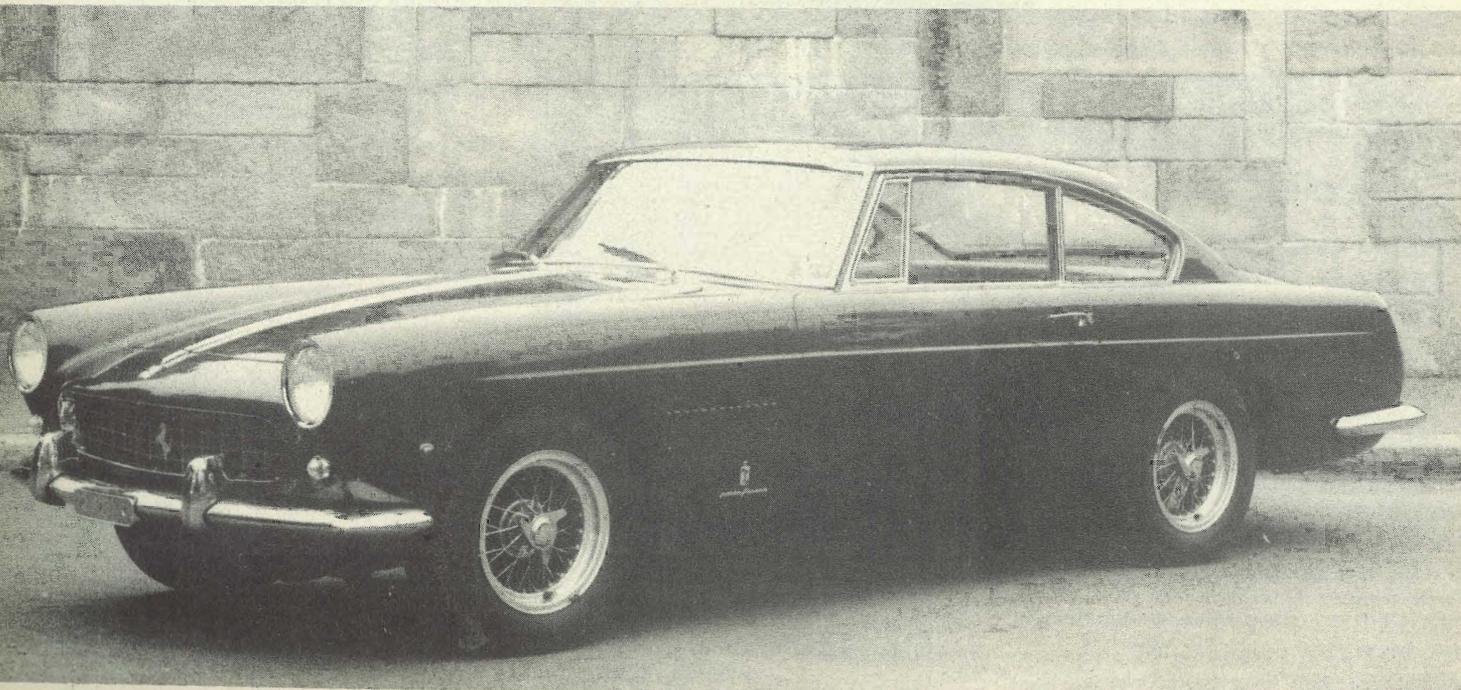
ersten Autos dieser neuen Serie zunächst auf optische Veränderungen, bei denen Pininfarina die gewohnt glückliche Hand vermissen ließ. Eine veränderte Frontpartie, eine höher laufende Dachlinie sowie ein umgestaltetes Heck nahmen dem neuen 250



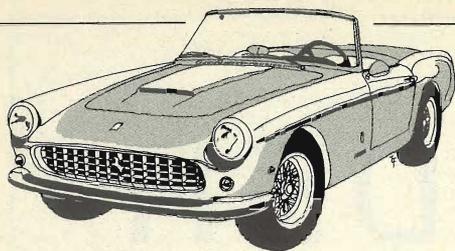
Kein Spider, sondern ein Cabriolet der 1. Serie, die von 1957 bis 1959 gebaut wurde.



Der Umzug in das neue Werk Grugliasco zwang Pininfarina, die Herstellung der Coupé-Modelle zwischen 1956 und 1958 Boano bzw. Ellena anzuvertrauen. Beim hier gezeigten Fahrzeug handelt es sich um ein Boano-Coupé.



Der Familien-Ferrari: 250 GT/E oder 2+2. Obwohl dieses Modell Platz für vier Personen bot, wirkte seine Linienführung ausgewogen und harmonisch.



GT einiges von seinem Charakter — auch wenn sie natürlich sowohl die Kopffreiheit wie das Kofferraum-Volumen erhöhten. Da sich „Carrozzeria Pininfarina“ damals gerade im Umbruch befand — die alten Fertigungshallen reichten nicht mehr aus, die neuen in Grugliasco waren noch nicht fertig — gab man die Herstellung der Karosserie an den Betrieb von Mario-Felice Boano.

Bereits im Sommer 1957 erfuhr der 250 GT weitere optische Retuschen: Boano hatte sein Unternehmen an seinen Teilhaber Luciano Pollo und an seinen Schwiegersohn Enzo Ellena abgetreten — und die hatten das jetzt „Ellena“ genannte Coupé nochmals überarbeitet. Zu diesem Zeitpunkt wurde bereits als einzige tiefgreifende technische Änderung ein Viergang-Getriebe von Porsche montiert, das sich vornehmlich durch sein unorthodoxes Schaltschema — der 1. und der 2. Gang lagen im „H“ der Schaltkulissee nicht links, sondern rechts! — auszeichnete.

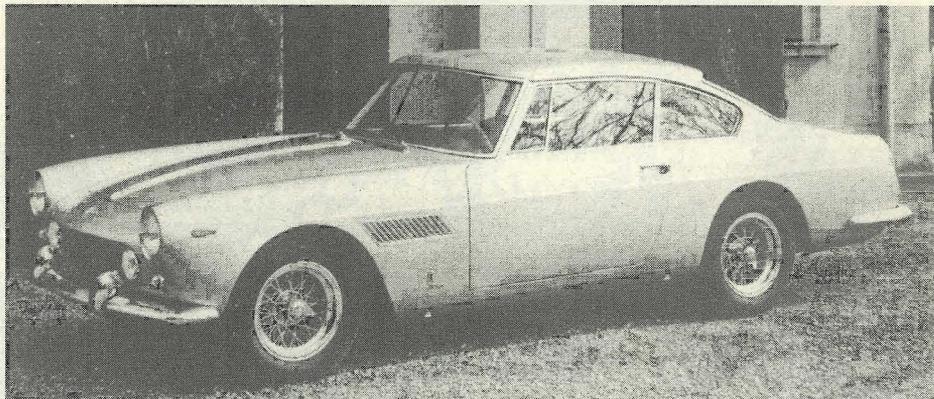
Unterdessen kreierte Battista Pininfarina — der sich gerade dem Höhepunkt seiner Schaffenskraft näherte — Karosserien, wie man sie schöner kaum gesehen hatte. Dabei bediente er sich mehrerer Grundmotive, mit denen er experimentierte und an denen er intensiv arbeitete. Oftmals nur im Detail korrigiert, teilweise aber auch entscheidend verändert, variierte er bestimmte Entwürfe

(die dann an glückliche Ferrari-Stammkunden wie Prinz Bernhard der Niederlande oder Prinzessin Rethy von Belgien geliefert

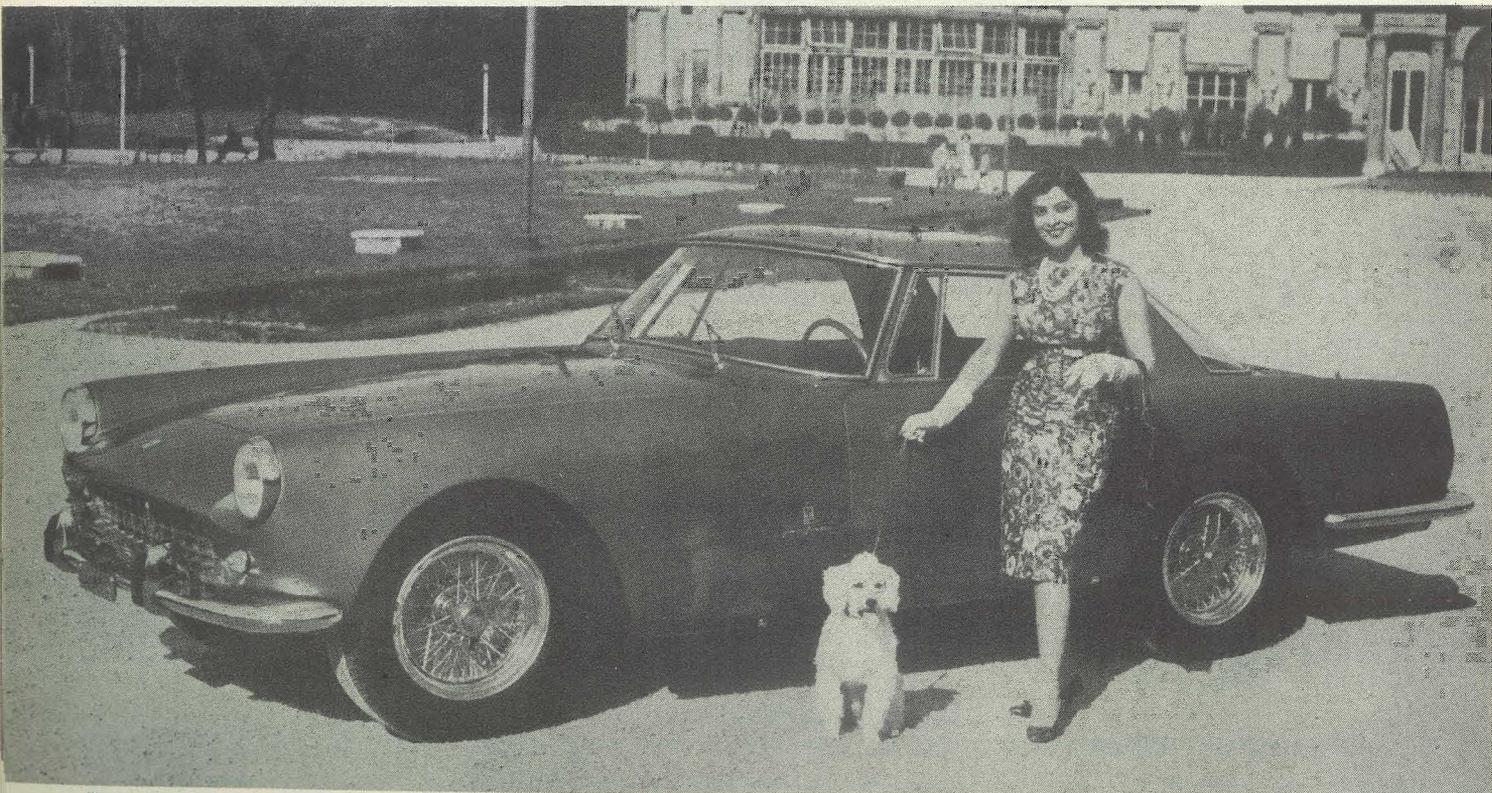
wurden). Vielleicht ist dies der Grund, warum das Werk von Pininfarina Kontinuität aufweist, in einen Gesamtzusammenhang eingeordnet werden kann. Entwicklungslinien lassen sich so aufzeigen: Der bullige 250 MM Berlinetta beispielsweise — ohne



*Der Schönste von allen? Vielleicht: ein 250 GT California Spyder. Bis zur Gürtellinie entspricht dieser vierrädrige Traum der „Tour-de-France“-Berlinetta von 1957.*



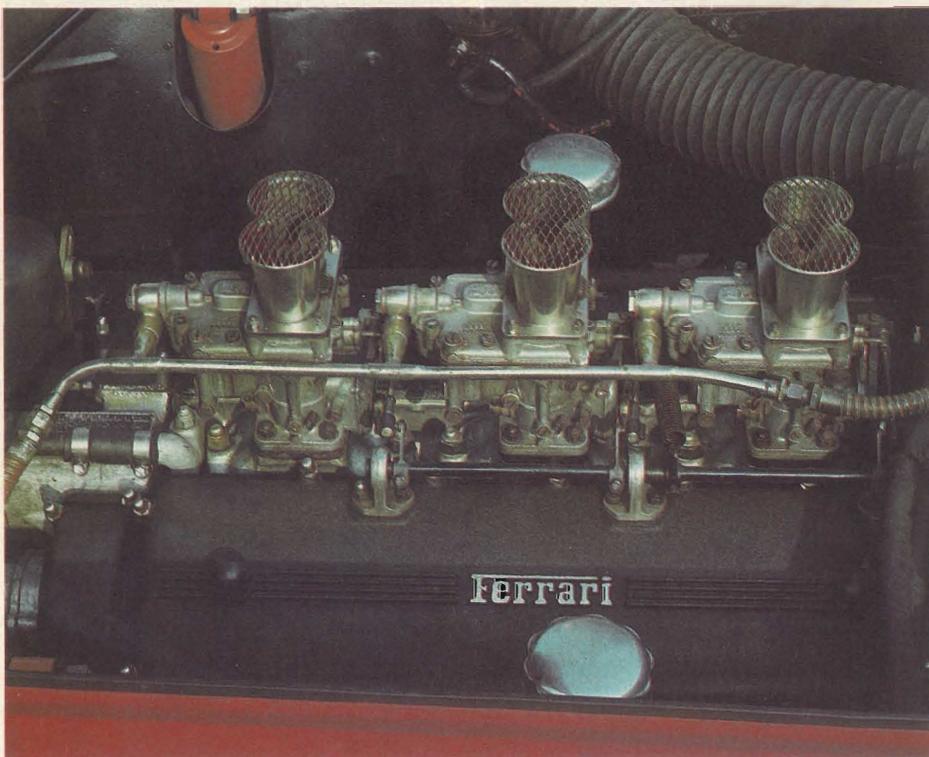
*Mit dem 250 GT/E präsentierte Ferrari erstmals ein Auto, das über vier Sitzplätze verfügte; eine Variante, die von da an zum festen Bestandteil des Ferrari-Programms gehören sollte.*



*Dame, Pudel und Ferrari: Das betont zurückhaltende 250 GT Coupé, das 1958 debütierte.*



Ein Spyder California mit kurzem (2,4 m) Radstand. Sein Zwölfzylinder leistete 280 PS und machte aus dem California einen Sportwagen der Superklasse.



Die Ästhetik der Funktionalität: 250-GT-Motor mit drei Weber-Vergasern.

Stoßstangen und mit einem Radstand von 2,4 m gerade 4 m kurz — lieferte die Vorlage für ein gutes Dutzend verschiedener Entwürfe, die sich bei verschiedenen Modellen wiederfand und die schließlich sowohl zum „Boano“- bzw. „Eliena“-Coupé als auch zu den späteren Berlinettas führte.

Erster Schritt in diese Richtung war eine Handvoll von 250 GT Berlinettas, die alle um 1955/56 — als es die MM schon längst nicht mehr gab — entstanden und die über das Chassis mit dem längeren Radstand (2,6 m) verfügten.

Der nächste Schritt waren geringfügige Änderungen — eine anders geformte Heckscheibe etwa oder ein neuer Kühlergrill —, bis endlich eine der schönsten Pininfarina-Kreationen erreicht war: Die 250 GT Berlinetta „Tour de France“.

Dieses Modell, das bis 1959 gebaut wurde, erwies sich als überaus erfolgreiches Sport-

gerät, das vor allem in den Jahren 1956/57 seine Klasse dominierte. Aber es besaß auch Qualitäten als Tourensportwagen, wie William Harrah, inzwischen verstorbener Gründer und Besitzer des legendären Museums in Reno/Nevada, verdeutlichte: Er bevorzugte einen „Tour de France“ als Alltagsauto!

Auch dieser bei Scaglietti gebaute Ferrari wurde während seiner Bauzeit optisch modifiziert und präsentierte sich seit 1957 mit neugestaltetem Heck und verkleideten Scheinwerfern (die 1959 wieder verschwanden).

An der Technik dagegen änderte sich nichts: Der „kurze“ Zwölfzylinder (Colombo) leistete hier 260 PS bei 7000 U/min, Schaltung und (Trommel-) Bremsanlage entsprachen dem Vorgänger-Modell.

1959 stand für dieses herrliche Modell Ablösung bereit — die „Interim“-Berlinetta

(wie sie heute genannt wird) gab ihr Debut. Es war ein nur kurzer Auftritt: Insgesamt entstanden gerade 7 Autos, dann wurde im Oktober 1959 auf dem Pariser Salon eine neue Berlinetta gezeigt, das Zwischenmodell mußte das Feld räumen.

Vom „Interim“ unterschied sich die in Paris präsentierte Berlinetta äußerlich nur geringfügig; auffälligstes Merkmal war das fehlende Dreiecks-Seitenfenster und ein alles in allem wuchtigerer Gesamteindruck, der auf den kurzen Radstand von 2,4 m zurückzuführen war und dem Auto die inoffizielle Bezeichnung „swb-Berlinetta“ (für „short wheel-base“) einbrachte.

Mag sich optisch auch wenig getan haben: Unter der hinreißend geformten Karosserie verbarg sich eine in vielen Punkten verbesserte Technik. So waren beispielsweise die Aluminium-Trommeln der Bremsanlage endlich durch vier Scheiben ersetzt worden. Mehr Leistung gab es natürlich auch: Der mit drei Weber-Doppelvergasern operierende Motor produzierte bis zu 280 PS bei 7000 U/min und konnte mit sieben verschiedenen Achs-Übersetzungen — von 3,44 bis zu 4,57:1 — kombiniert werden.

Aber wohlgenutzt: Dies sind die Werte für die werksmäßige „Standard-Ausführung“! Wie alle Berlinettas wurde natürlich auch das swb-Modell an viele private Rennställe geliefert — und dort waren der Phantasie keine Grenzen gesetzt! Neben dieser „Rennversion“, die es zum Teil mit Aluminium-Karosserie gab, war eine mildere „Straßenversion“ zu haben — mit weniger PS und wohllicherer Innenausstattung.

Es ist erstaunlich, wie viele dieser wunderbaren Modelle noch heute an Oldtimer-Rennen teilnehmen und dort rennmäßig — mit schrill anschwellender „Zwölferton-Musik“! — bewegt werden!

**Ferrari**



Nach der swb-Berlinetta, die bis 1962 gebaut wurde, schien eine Steigerung kaum möglich. Und doch gelang sie! Beim traditionellen „Tag der offenen Tür“, wo Motorjournalisten aus der ganzen Welt die Kollektion für die kommende Rennsaison gezeigt wurde, gab im Februar 1962 der 250 GTO seinen Einstand.

Vieles war an dem Auto völlig neu: Die Alu-Karosserie (wieder von Pininfarina gezeichnet und bei Scaglietti gebaut), das Fünfgang-Getriebe, in gewisser Weise sogar der Motor — einer so gründlichen Kur hatte man ihn unterzogen. Mit Trockensumpf-Schmierung und sechs Weber-Vergasern versehen, leistete er bei einem Verdichtungs-Verhältnis von 9,8:1 exakt 300 PS bei 7400 U/min — und setzte damit neue Maßstäbe in der Klasse der großen GT-Fahrzeuge!

Die Modifikationen am Triebwerk gingen übrigens weitgehend auf Carlo Chiti zurück, für das Fahrwerk zeichnete Giotto Bizzarrini verantwortlich — beides Männer, die kurz vorher mit großem Knall bei Ferrari ausgeschieden waren!

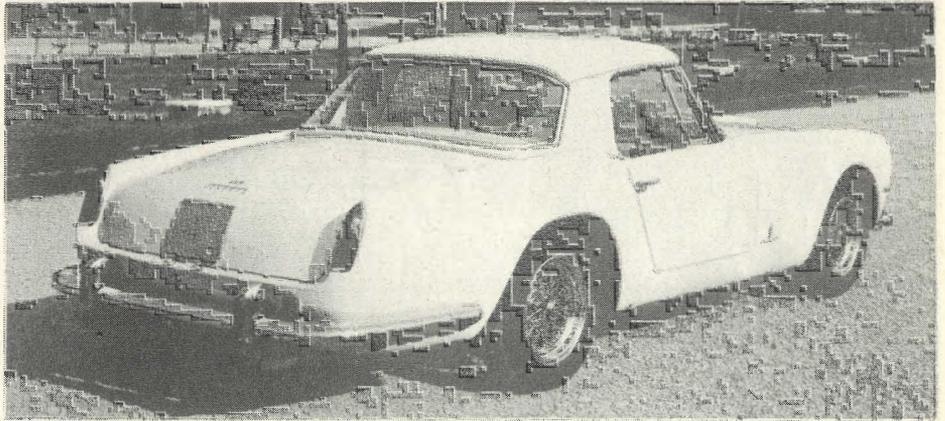
Anders als frühere Berlinettas war der GTO konsequent auf den Rennsport ausgerichtet — mit spartanischem Cockpit, riesigem, alle anderen Instrumente beherrschendem Drehzahlmesser und offener Schaltkulissee. Von diesem Auto, dessen Siege nicht zu zählen sind und das heute zu den faszinierendsten seit dem Zweiten Weltkrieg gebauten Fahrzeugen zählt, wurden bis 1964 genau 39 Exemplare hergestellt — einschließlich einiger weniger Serie-II-GTO mit überarbeiteter Karosserie.

Dieses Modell bedeutete insofern einen Einschnitt in der Geschichte des Hauses Ferrari, als mit ihm die Ära der wettbe-

werbstauglichen Straßen-Fahrzeuge endete. Sein Nachfolger, der 250 LM mit Mittelmotor, war für den Einsatz im normalen Straßenverkehr kaum noch geeignet.

Aber die sportlichen Berlinettas waren nur die eine Seite der Ferrari-Entwicklungen: Die Tourensportwagen wurden dabei nicht vergessen! So wurde als Ersatz für das „Elena“-Coupé am 25. Juni 1958 in Mailand ein neues 250-GT-Coupé präsentiert, dessen harmonische, sehr schlichte Linienführung auf Anhieb gefiel. 240 PS stark, war dieses Auto auf Wunsch mit Overdrive lieferbar, allerdings nur in Verbindung mit kurzer Achs-Übersetzung. In den Genuß von Scheibenbremsen kamen Ferrari-Kunden dagegen erst Anfang 1959.

Obwohl sich dieses Auto gut verkaufte — zu einem Preis von knapp über DM 50.000,-, ließ sich Ferrari für das Nachfolge-Modell etwas einfallen: Der En-



Aus jedem Winkel gelungen: 250 GT Coupé.



250 GT Berlinetta von 1955/56: Dieses Modell brachte auch auf der Rennstrecke den Erfolg, den der Vorgänger — der 250 MM — nicht ganz erreichte.

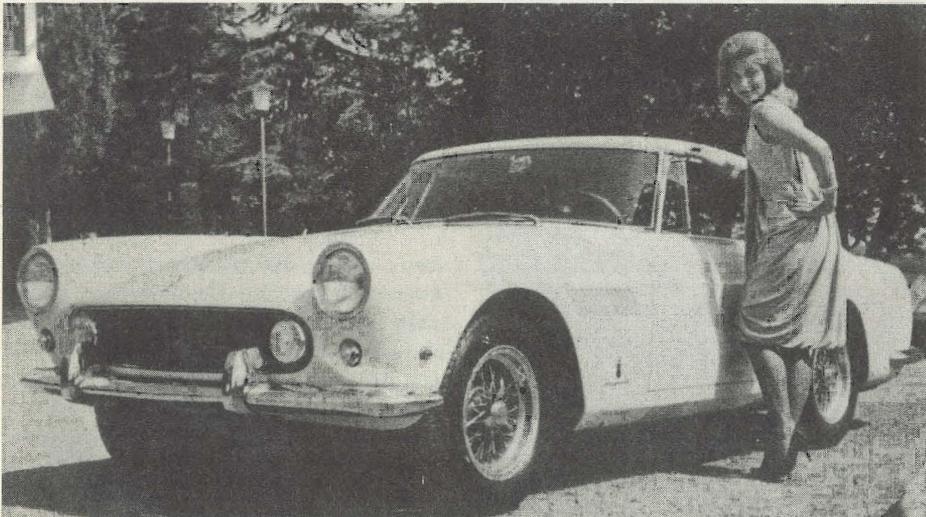
de 1960 ins Programm genommene Ferrari 250 GT/E oder GT 2+2 verfügte als erster Ferrari überhaupt über vier Sitze! Bei unverändertem Radstand von 2,6 m hatte dieses Modell in der Länge um gut 30 cm zugelegt und bot, dank weiter nach vorne gelegtem Triebwerk, tatsächlich vier Erwachsenen Platz. Offensichtlich hatte man mit dem GT/E ferrarifahrende Familienväter im Sinn — eine Rechnung, die aufging; noch heute ist ein Viersitzer fester Bestandteil des Lieferprogramms.



Targa Florio 1962: Scarlatti gewann — trotz leichten Unfalls — mit dem neuen GTO das GT-Klassement.



Na bitte: Selbst in einem Ferrari ist Platz für großes Gepäck! Bei den späteren Mittelmotor-Modellen scheint man diese Tugend vergessen zu haben...



Wirkt ganz ungezwungen und natürlich: attraktive Dame neben einem 250 GT/E.



Noch ein 250 GT Cabriolet der 2. Serie, diesmal aber mit Ausstellfenstern.

Zum Glück vergaß man bei aller Modellvielfalt die offenen Autos nicht — auch wenn sie erst verhältnismäßig spät berücksichtigt wurden. Offene Ferraris hatte es natürlich schon immer gegeben — und was für welche! —, aber die ersten auf Basis des 250 GT erschienen nicht vor 1956. Da lieferte Boano ein sehr gekonntes Sondermo-

dell, dem ein Jahr später ein Pininfarina-Spider folgte, dessen besonderes Merkmal die tiefe Einkerbung in der Fahrertür war. Dieses Auto, das später von Ferrari-Werksfahrer Peter Collins als Privatwagen benutzt wurde, zeigte schon zahlreiche Details des späteren Serienmodells — wie jene die vordere Stoßstange ersetzenden Hörner

oder die ungewöhnlich flache Heckpartie mit den kleinen, in die Kotflügel eingelassenen Heckleuchten.

Wiederum in Paris — dem Forum für die Präsentation der meisten neuen Ferrari-Modelle — gab im Herbst 1957 die Serienausführung in ihrer endgültigen Form ihr Debut. Noch besser proportioniert als der Collins-Wagen (und natürlich ohne den eigenartigen Türausschnitt) avancierte diese Schöpfung zum absoluten Star der Veranstaltung — um im darauffolgenden Jahr weiter zu gewinnen: Statt der vorderen Hörner präsentierte er sich nun mit einer normalen Stoßstange. Obwohl mit einem ungefüllten, dünnen Verdeck ausgerüstet, wurde dieses Ferrari-Modell offiziell 250 GT Cabriolet genannt; technisch basierte es auf den Coupé-Modellen, brachte also 240 PS auf die Straße.

Das mit Chromspeichenrädern von Borrani, Ledersitzen und einem mit schwarzem Schrumpflack überzogenen Armaturenbrett ausgestattete Auto bekam Mitte 1958 Konkurrenz aus dem eigenen Hause — in Form des sogenannten California Spyder. Diese hinreißende Konstruktion war, im Gegensatz zum mehr auf Komfort ausgelegten Cabriolet, für Leute gedacht, die auch mal an einem Rennen teilnehmen wollten. Folglich lehnte sich der California Spyder eng an die Berlinetta „Tour de France“ an, der er bis zur Gürtellinie auch äußerlich stark ähnelte. Das im Motorsport sehr erfolgreiche Auto — einige Exemplare wurden mit Alu-Karosserien bestückt — wurde während seiner vierjährigen Produktionszeit mehrfach überarbeitet, optisch

# Ferrari



wie technisch. Verfügte der intern Typ 128/508 genannte Spyder (die Zahlenkombination benannte Motorentyp bzw. Fahrgestell) anfänglich über das Chassis mit 2,6 m Radstand und einen 250-PS-Motor, so präsentierte sich der 168/539 mit dem kurzen Fahrgestell (2,4 m) sowie dem von der swb-Berlinetta her bekannten 280-PS-Triebwerk.

Vielleicht waren sich Cabriolet und Spyder doch zu ähnlich; die Cabrios der 2. Serie aus dem Jahr 1959 jedenfalls wahrten mit Ausstell-Fenstern, üppig gepolstertem Verdeck, steil stehender Windschutzscheibe sowie langem Heck deutlich Distanz zum sportlichen California. Auch ihre Leistung war geringer: Ihre Fahrer mußten sich mit 240 PS begnügen.

1962, etwa gleichzeitig mit dem Spyder, lief die Produktion des Cabriolets aus. Überhaupt neigte sich die Karriere der 250-GT-Baureihe langsam ihrem Ende zu — als Pininfarina mit einem besonders gelungenen

Modell nochmals Akzente setzte: der im Herbst 1963 vorgeführten 250 GT Berlinetta Lusso. Bei diesem Coupé, dessen Charakter sich grundlegend von früheren Berlinettas unterschied (die Betonung lag auf „Lusso“), fanden sich wiederum Stilmerkmale früherer (und späterer) Pininfarina-Kreationen. Völlig neu und originell,

wenn auch kein absoluter Erfolg, war die Innenausstattung, bei der Pininfarina die beiden großen Instrumente für Geschwindigkeit und Drehzahl auf die Mittelkonsole und nur die kleinen für Öldruck usw. vor den Fahrer gelegt hatte!

Die Berlinetta Lusso — die offiziell eigentlich 250 GT/L hieß — war ein ebenso schnelles wie kompaktes Auto, das sich des kurzen Radstands und des altbekannten Colombo-Motors bediente. Hier 250 PS bei



Heute absolut unbezahlbar: einer von 39 gebauten GTO. Wie kaum ein zweites Auto dominierte dieses Fahrzeug lange Zeit seine Klasse.



Der Vorgänger des GTO, die swb-Berlinetta.

7500 U/min stark, wurde dieses Triebwerk kontinuierlich weiterentwickelt und den verschiedenen 250-GT-Typen angepaßt.

Aber selbst diese Detail-Arbeit konnte nicht verhindern, daß die Zeit der 3-l-Ferrari auslief. Als im Oktober 1964 die letzte Lusso die Werkshallen verließ, ging die Epoche der 250er zu Ende.

Die Nachfolger der Baureihe traten ein schweres Erbe an!

# Ferrari

## Technische Daten Ferrari 250

	Coupé, Cabrio, 2+2, swb-Berlinetta	California Spyder lwb	Berlinetta GT/L — Lusso	Berlinetta Tour de France und Interim	swb-Berlinetta und -California Spyder	GTO
Motor	Zwölfzylinder-V-Motor (60 Grad), je Zylinderreihe eine obenliegende Nockenwelle (2 vhc); siebenfach gelagerte Kurbelwelle					
Flutraum	2953 ccm					
Bohrung x Hub	73 x 58,5 mm					
Gasinschubvorrichtung	3 Weber-Vergaser					6 Weber-Vergaser
PS bei U/min	240 bei 7000	250 bei 7000	250 bei 7500	260 bei 7000	280 bei 7000	300 bei 7400
Getriebe	Viergang, Viergang mit Overdrive, Fünfgang					
Karosserie	Stahl- oder Alu-Aufbau auf Rohrrahmen-Chassis					
Radstand	2,4 bzw. 2,6 m					
Bremsen	Trommeln, ab 1959 Scheiben					
Felgen	15 bzw. 16 Zoll					