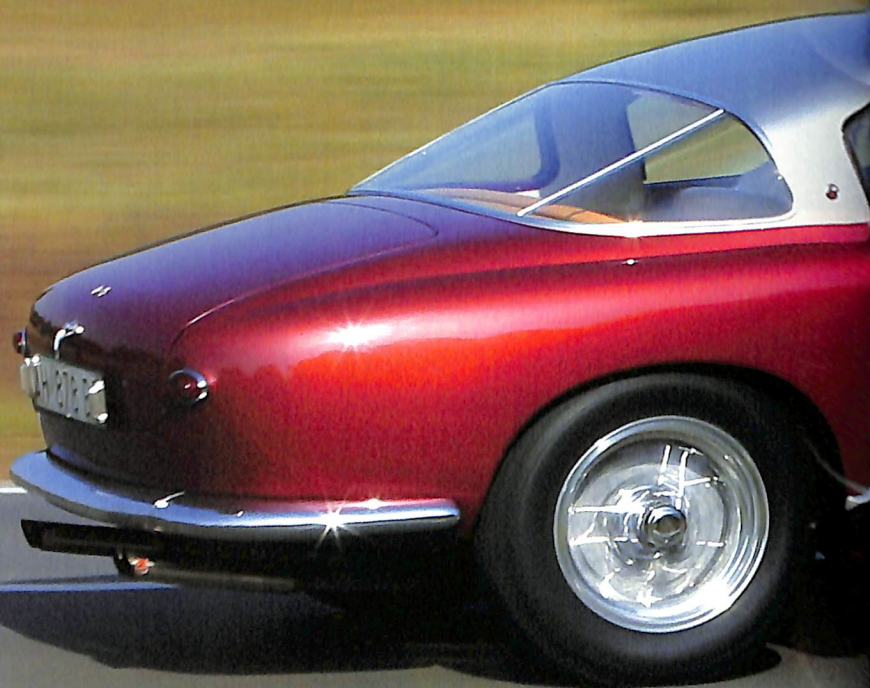


I SUCCESSI
Ferrari 250 GT

Equilibrio di forme



Ferrari 250 GT	2953 cm ³
	219 CV
	11,6 sec da 0 - 100 km/h
	217 km/h

Dopo avere unificato i modelli America ed Europa con il motore "lungo" progettato da Aurelio Lampredi, Enzo Ferrari tornò al motore "corto" che aveva dato ottimi risultati in corsa. Iniziò così la straordinaria avventura della 250 GT, che arrivò fino al 1964 con continui affinamenti. 670 gli esemplari prodotti



Ferrari 250 GT

di Elvio Deganello
foto di Giorgio Carboni

La Ferrari 250 GT Europa #0399 del 1955 che presentiamo in queste pagine è doppiamente importante: nella sua storia c'è un primo proprietario illustre, Charlie Chaplin, e appartiene a una serie cruciale per la storia del

Cavallino. Prima d'allora a Maranello si producevano più auto da corsa che GT da strada. Nel 1954, per esempio, uscirono dalla fabbrica 55 tra Monoposto e Sport contro 35 Gran Turismo. Aumentare la produzione di serie era un ottimo strumento per ottenere altre risorse da destinare alle competizioni. Ma, se l'obietti-

vo era chiaro, non era facile individuare le strategie per perseguirlo. I risultati dello scorso anno: 4238 Ferrari stradali contro otto Monoposto confermano che, nel tempo, l'obiettivo è stato centrato in pieno, ma il risultato è arrivato per gradi, attraverso esperienze non sempre felici. Prendiamo, per esempio, l'unificazione

Se non fosse per il parabrezza di dimensioni contenute, la linea della 250 GT sarebbe ancora attuale.



meccanica sperimentata nel 1954 con i modelli 375 America e 250 Europa. In linea di principio la scelta può apparire corretta, perché utilizzare elementi comuni nei prodotti industriali porta importanti economie di scala. Nella realtà questo principio non si adatta-

Il tre litri era uguale al cinque litri: unificati

va al sistema prettamente artigianale della Ferrari, senza contare che il blocco cilindri scelto per l'unificazione era il costoso 12 V "lungo" progettato dall'ingegner Aurelio Lampredi. In pratica il motore della "tre litri" 250 Europa era

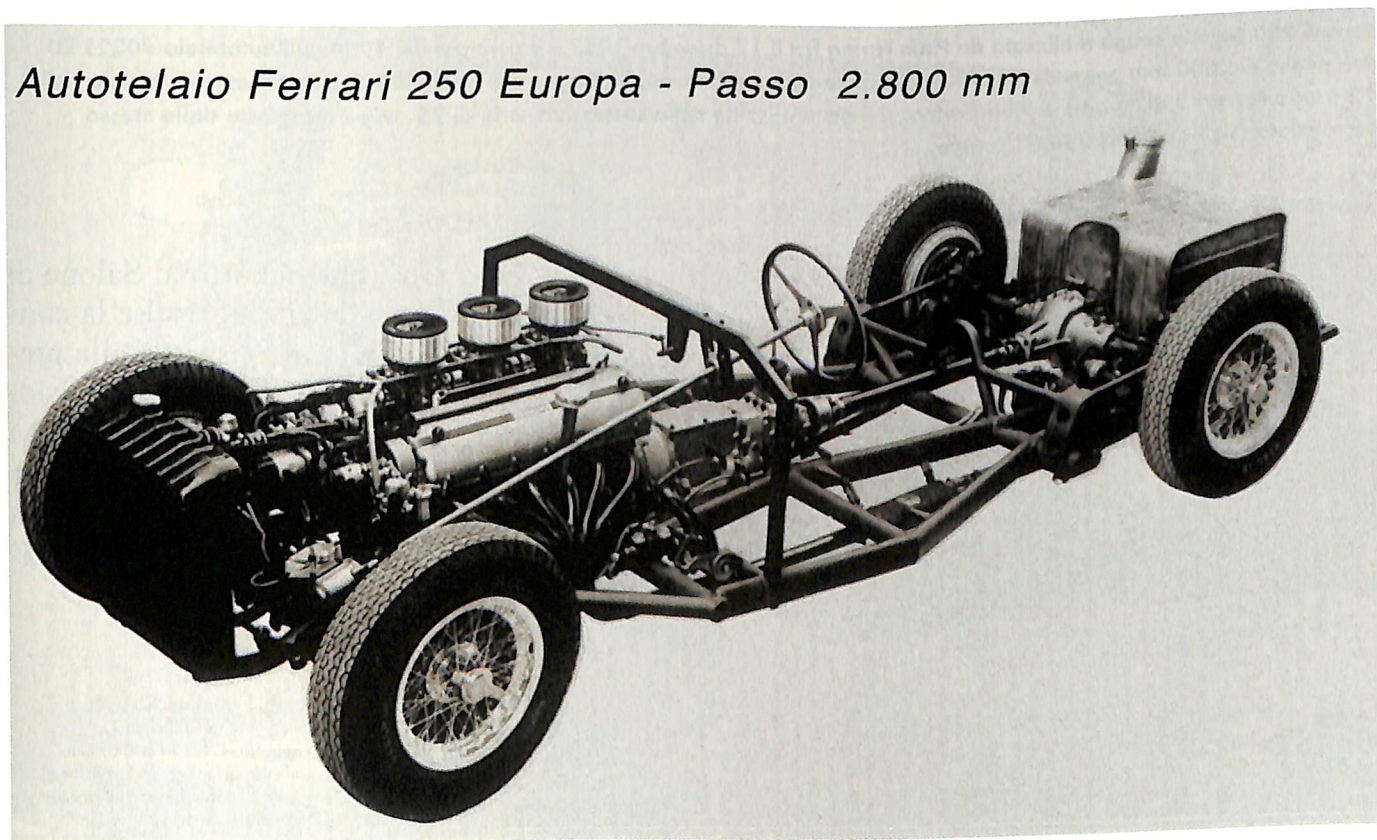


Ferrari 250 Europa in allestimento standard, in altre parole con il finestrino posteriore e il lunotto di piccole dimensioni.

identico a quello della "cinque litri" 375 America, salvo il diametro dei pistoni e i carburatori. Anche i telai e le carrozzerie erano sostanzialmente uguali. A questo punto sembra assurdo che Ferrari dovesse

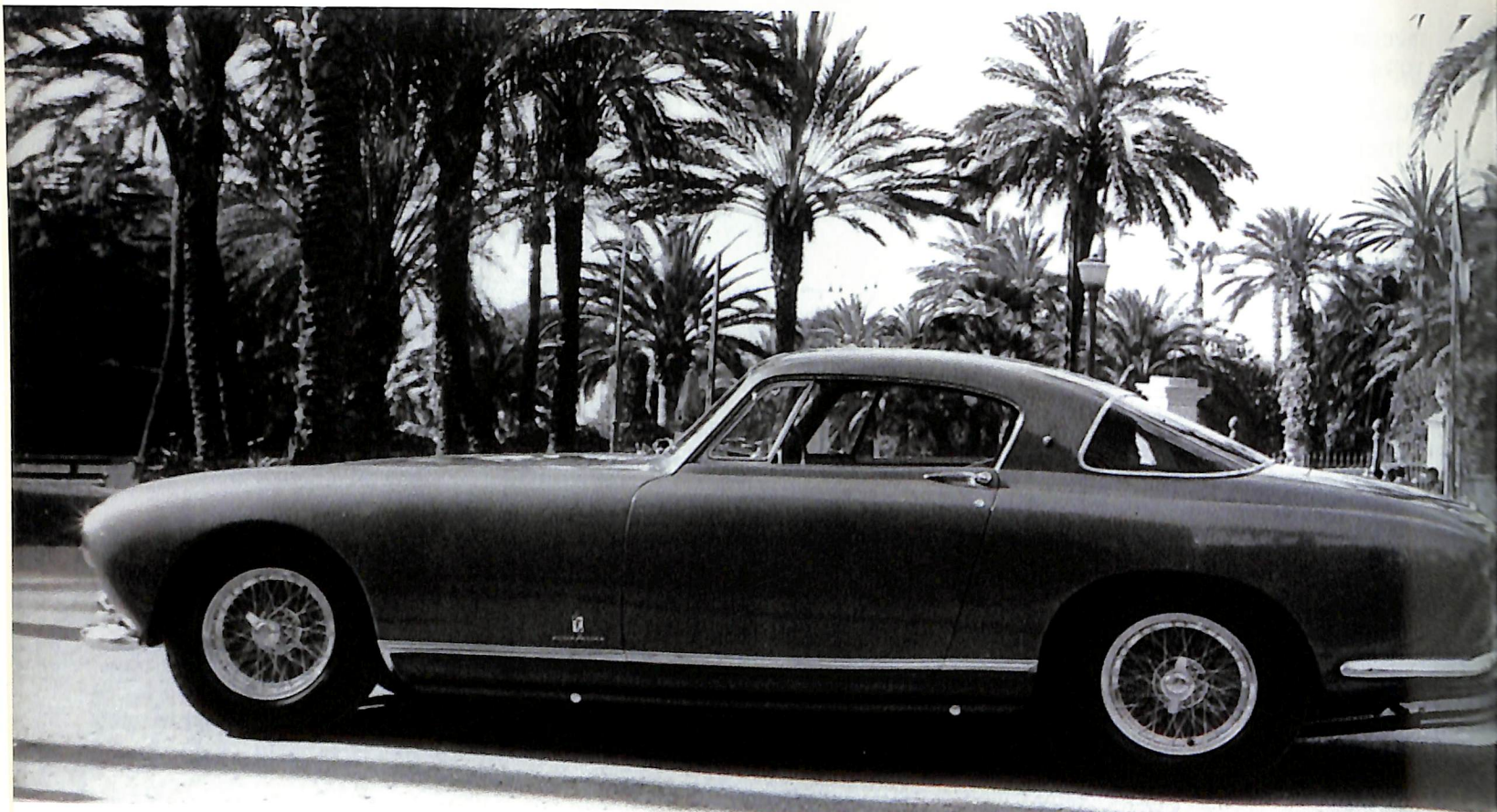
praticare un prezzo inferiore per la "tre litri", quando i costi di produzione erano gli stessi della "cinque litri". Né si capisce per quali motivi la clientela doveva preferire il modello più costoso. La 250 GT Eu-

Autotelaio Ferrari 250 Europa - Passo 2.800 mm



Autotelaio Ferrari con passo di 2800 mm comune sia alla 250 Europa sia alla 375 America.

Ferrari 250 GT



Ferrari 250 Europa coupé realizzata da Pinin Farina fra il 17 dicembre 1953 e il gennaio del 1954 sull'autotelaio #0321 EU con passo di 2800 mm per ordine speciale del commendator Ferrario. Il disegno del padiglione, rimasto un caso isolato nelle 12 coupé Ferrari 250 Europa di Pinin Farina, si è generalizzato nella successiva serie di 25 coupé realizzate dallo stesso carrozziere sugli autotelai 250 GT Europa.



ropa, che debuttò al Salone di Parigi del 1954, risolse la contraddizione. Rispetto alla precedente 250 Europa (attenzione, il nome è simile ma l'auto è diversa), la 250 GT Europa ha il passo ridotto da 2800 mm a soli 2600 mm, eppure l'abitabi-

Il club

I club ferraristi in Italia e all'estero fanno capo al Ferrari Club Italia, via Abetone inferiore 4, Maranello 41053, tel 059/949111. Il club è molto attivo e organizza manifestazioni per gli appassionati proprietari di automobili Ferrari. In particolare segue con attenzione l'attività sportiva dei soci e premia annualmente il loro impegno. L'organo ufficiale è la rivista semestrale Ferrari Club.



lità è la stessa. Com'è possibile? Semplice: il motore non è più il "lungo" di Lampredi, ma il Tipo 112, l'ultimo e geniale aggiornamento del "corto" progettato da Gioacchino Colombo nel 1948. Il motore "Colombo" non si vedeva nelle Ferrari stradali dalla 212 del 1953, ma aveva ottenuto uno straordinario successo nelle

corse sulle veloci e leggere 250 MM. Come spesso accade a Maranello, l'esperienza delle corse passò direttamente alla produzione di serie. Il motore

Dalle corse alla produzione di serie

Tipo 112 altro non è che la versione stradale del 250 MM. Ritroviamo, quindi, l'alesaggio di 73 mm con la corsa di 58,8

mm, rimasta invariata nel motore "Colombo" dalla 166 del 1948. La cilindrata unitaria è di circa 250 cc, ecco da dove viene il nome 250, la cilindrata totale è invece di 2.953, 21 cc. Le principali differenze del Tipo 112 rispetto al "250 MM" sono i carburatori: una batteria di tre Weber 36 DCF doppio corpo al posto di altrettanti quadricorpo Weber 36 IF 4C con testate, di conseguenza, un



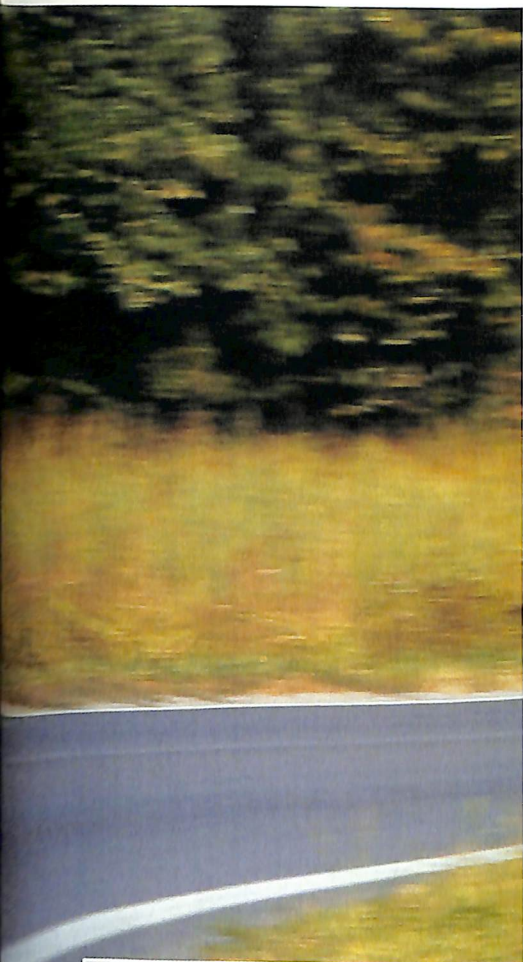
Ferrari 250 GT



po' diverse. Il "112" è circa 20 centimetri più corto del "Lampredi", esattamente l'entità dell'accorciamento del passo della 250 GT Europa, che da qui in poi chiameremo 250 GT

Il motore è montato in un nuovo telaio tubolare

per non creare confusione. Qui il motore è montato più avanti in un nuovo telaio tubolare, denominato 508, che è diverso anche nella zona dell'asse posteriore dove i tubi passano sopra il ponte. Cambiano an-

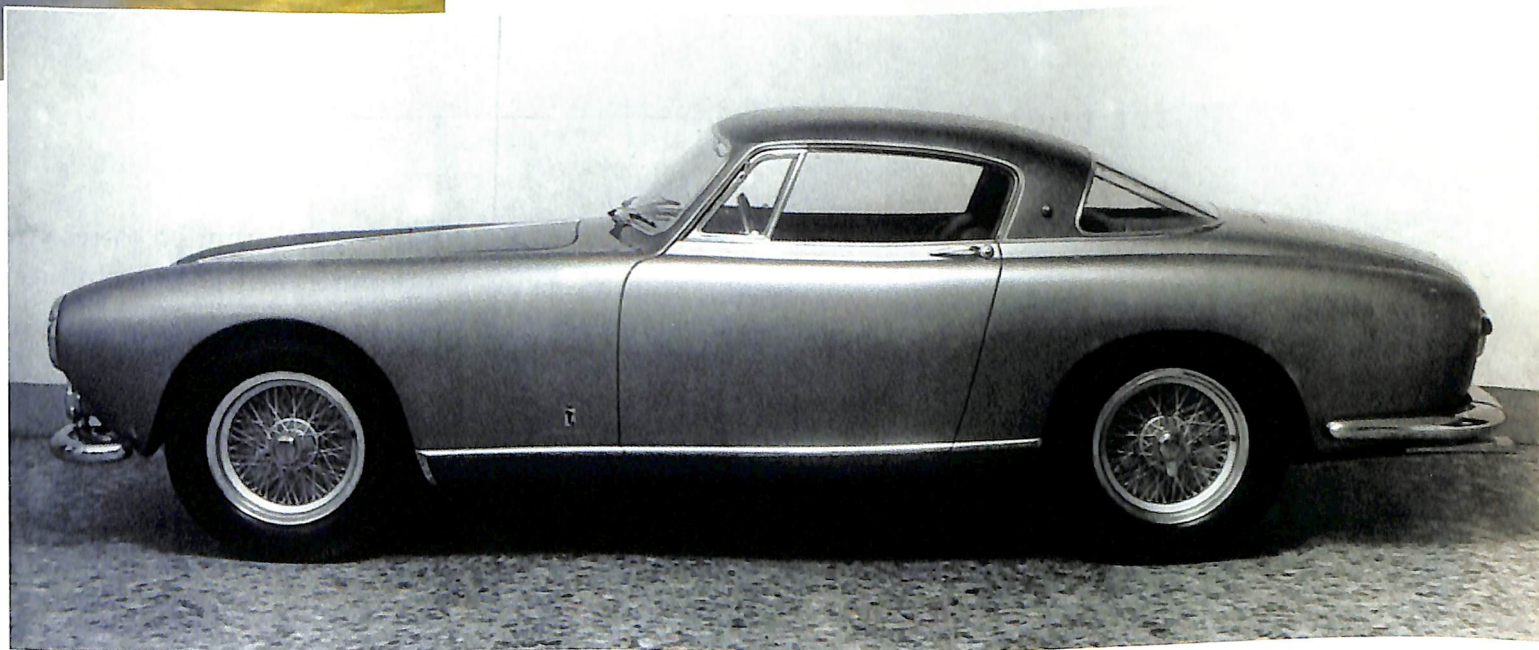


che le sospensioni anteriori, passando da un sistema con balestra trasversale a uno con molle elicoidali, muta, infine, la misura dei pneumatici: 6,00 x 16 invece di 7.10 x 15. Queste importanti innovazioni consentono una tenuta di strada e una maneggevolezza migliori senza che, come accennato, l'abitabilità ne soffra. La 250 GT debuttò al Salone di

Parigi nell'ottobre 1954 con l'esemplare #0357 GT, quasi ignorato da tutti perché oscurato dalla folgorante bellezza

Debuttò al Salone di Parigi nell'ottobre del 1954

della Ferrari 375 MM "Bergman" autotelaio #0456 AM. L'impianto stilistico della 250 GT non del tutto inedito, per-



La Ferrari 250 GT Europa che Pinin Farina iniziò ad allestire il 17 luglio 1954 sull'autotelaio #0375 GT con passo di 2600 mm e che presentò al Salone di Parigi nell'ottobre 1954. L'impianto stilistico, identico a quello della #0321 EU rimase invariato per una serie di 25 coupé differenti fra loro solo per piccoli particolari. Quella che più si scostò dallo schema originale fu la #0407 GT espressamente costruita per il commendator Ferrario, grande cliente di Maranello.

Ferrari 250 GT



ché già abbozzato nelle precedenti 250 Europa, rispetto alle quali però mostra un evidente progresso dovuto sia al migliore rapporto fra i volumi, consentito dal passo corto, sia al minuzioso lavoro d'affinamento operato da Pinin Farina nelle 12 "Europa" precedenti. Una sola di queste, la #0321 EU realizzata per il committente Franco Ferrario, adottò un padiglione diverso per la soppressione del piccolo finestrino posteriore in favore del

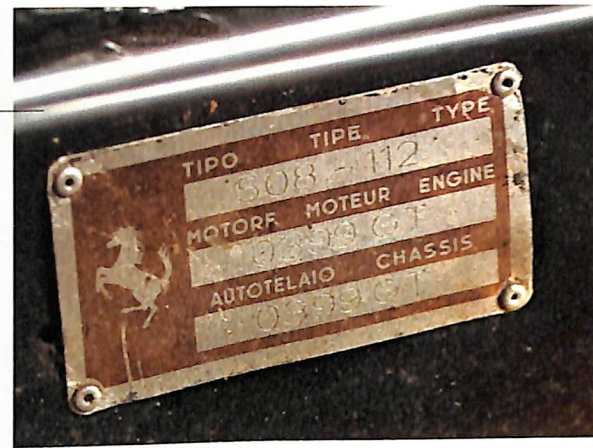
lunotto panoramico sotteso fra montanti retroversi e rinforzato da barre cromate. Nella stessa #0321 EU debuttò pure la calandra incassata, che divenne standard nelle 250 Europa

*Volumi più armoniosi e
linea compatta*

successive e nelle 250 GT, che restano però riconoscibili soprattutto per i volumi più armoniosi e per la linea più compatta. Ancor oggi troviamo il



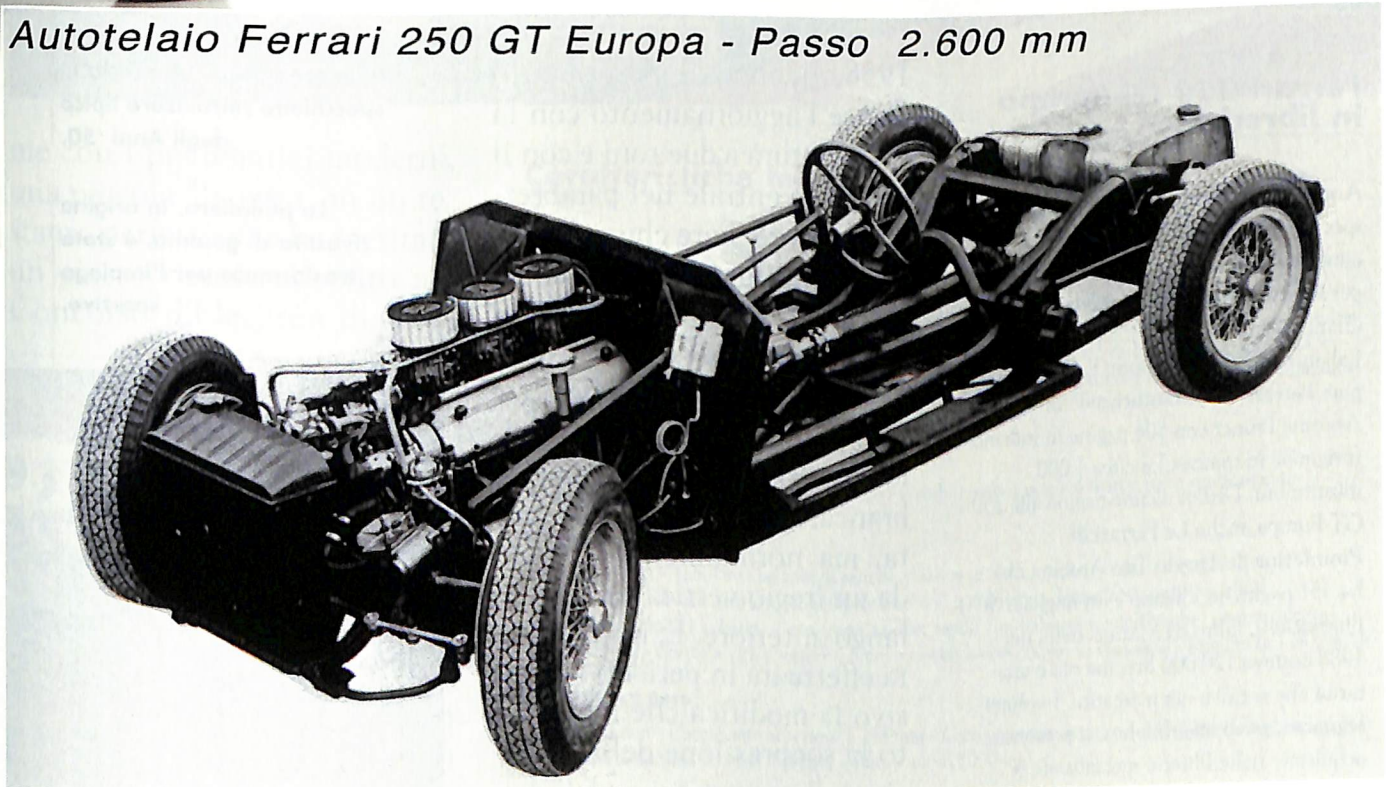
La preziosa targhetta di identificazione con i dati della vettura.



disegno della 250 GT gradevole e adatto a una Gran Turismo stradale di gran classe, anche se la fiancata un po' alta minimizza la superficie dei vetri in contraddizione con gli standard estetici attuali. Questo disegno rimase in pratica invariato per 25 esemplari, che costituirono la prima produzione in serie della Ferrari e che aprirono la via a tutte le altre 250 GT: un modello di enorme successo che finì la sua carriera

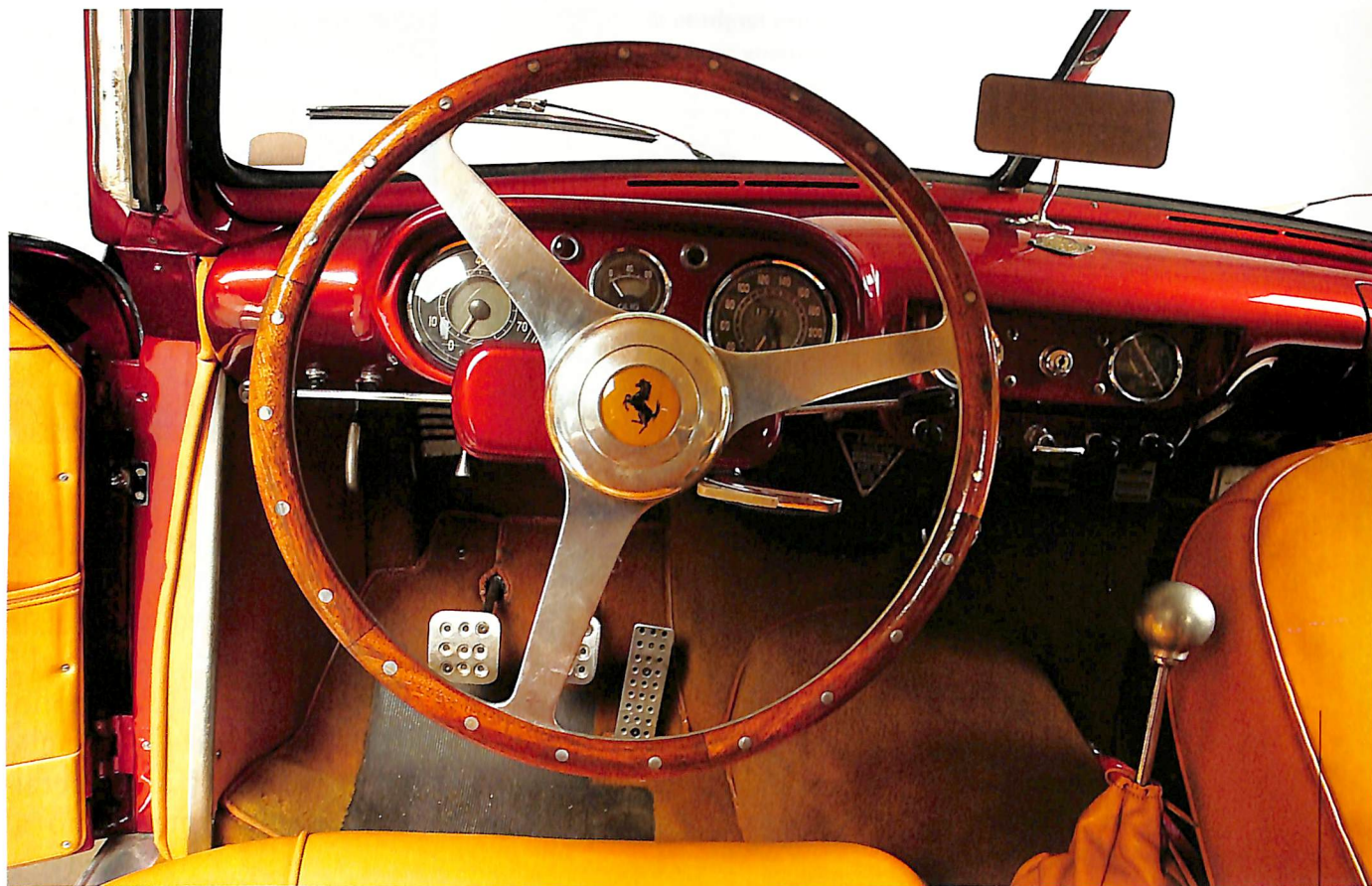
nel 1964 totalizzando 670 esemplari. Vediamo ora la 250 GT del servizio fotografico. È l'esemplare realizzato sul telaio #0399 con carrozzeria #PF 13950 per Charlie Chaplin. Uscì dalla fabbrica il 6 Luglio 1955 in un bell'azzurro metallizzato e così rimase fino al

Autotelaio Ferrari 250 GT Europa - Passo 2.600 mm



Autotelaio Ferrari 250 Europa GT con passo di 2600 mm. Si nota la costruzione più razionale con i longheroni posteriori che passano sopra il ponte posteriore.

Ferrari 250 GT



Ferrari 250 GT Europa in libreria

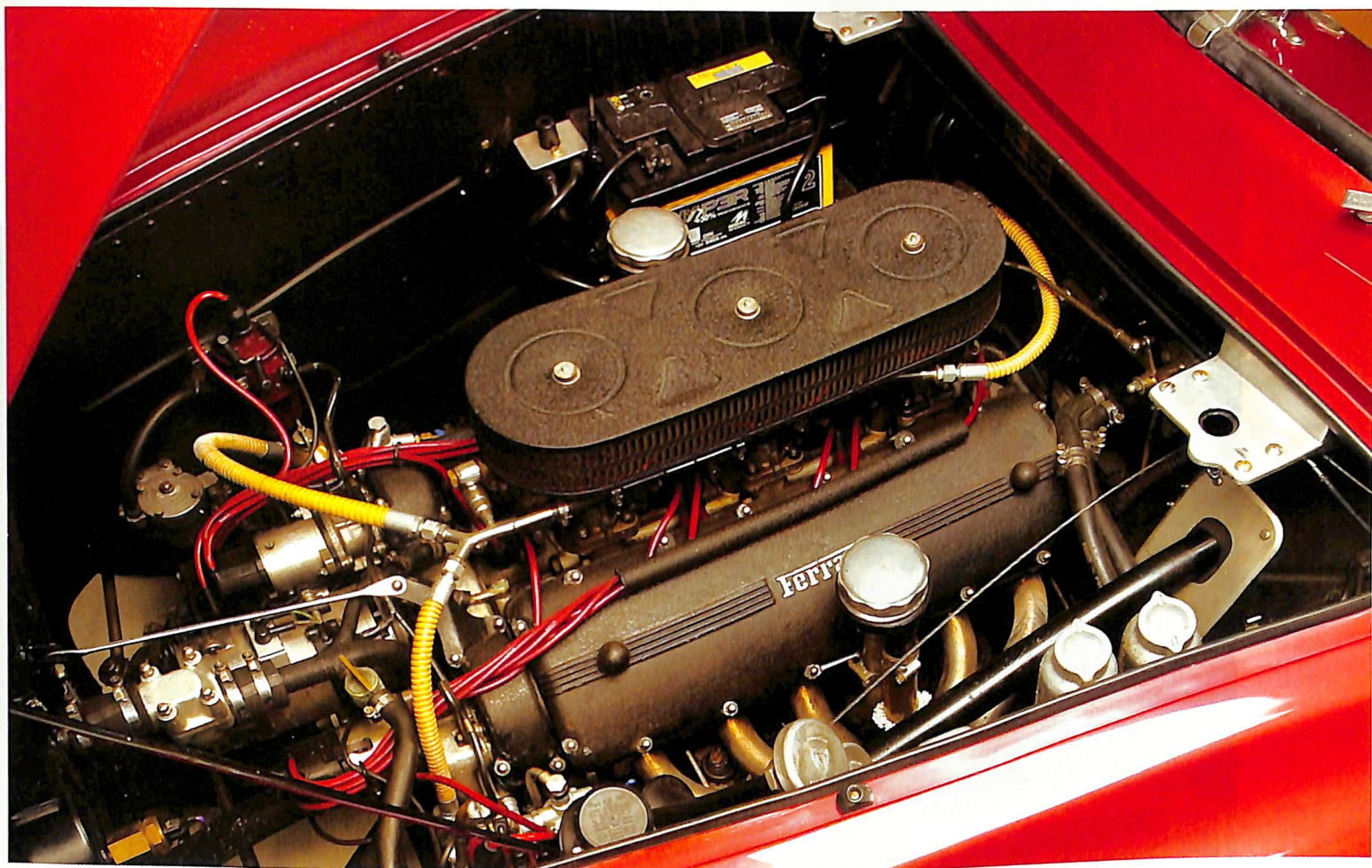
Anche se non è trattata in un volume specifico, la Ferrari 250 GT Europa è citata in molti testi tematici. Segnaliamo per importanza: **Ferrari 1947-1997** di Gianni Cancellieri con 408 pagine in italiano e 1000 illustrazioni. Esauriente è pure **Ferrari "Le Granturismo"** di Antoine Prunet con 504 pagine in italiano (originale in francese) e circa 1.000 illustrazioni. Dedicata alcune pagine alle 250 GT Europa anche **Le Ferrari di Pininfarina** di Angelo Tito Anselmi che ha 351 pagine in italiano e un migliaio di illustrazioni. Edito da Mazzucchelli, nel 1988 costava 120.000 lire, ma ora è una rarità che si trova nei mercatini. I volumi segnalati, salvo esaurimento, si possono acquistare nelle librerie specializzate o presso la **Libreria dell'Automobile** - via Treves 15/17 - Vimodrone (Milano).

1958, quando il proprietario decise l'aggiornamento con la verniciatura a due toni e con il rinforzo centrale nel parabrezza anteriore. Pare che quest'ultima modifica sia stata effettuata in seguito all'impiego agonistico della vettura. Un'altra diversità rispetto alle altre 25 vetture dello stesso modello è la modanatura cromata sul brancardo, che qui è tutta dritta, ma normalmente iniziava da un fregio verticale sul parafrangente anteriore. È, invece, stata effettuata in periodo successivo la modifica che ha portato la soppressione delle protezioni di gomma sui pedali della frizione, del freno e del gas. La possiamo considerare, insie-

All'interno balza all'occhio lo specchietto retrovisore tipico degli Anni '50.

La pedaliera, in origine rivestita di gomma, è stata trasformata per l'impiego sportivo.





me con i pneumatici moderni, una piccola "licenza" in un restauro perfetto che ha meritato un giusto riconoscimento nel Concorso d'Eleganza di Villa

Premiata al concorso di eleganza "Villa d'Este"

d'Este del 2003, al quale ha partecipato con l'attuale proprietario italiano, il dottor Mastroeni, che l'ha impiegata con successo anche in diverse Mille Miglia e in altre importanti manifestazioni internazionali come il Cinquantenario Ferrari, riscuotendo ovunque notevoli consensi.

Caratteristiche tecniche "Ferrari 250 GT #0399"

Motore

Ferrari Tipo112 - Anteriore longitudinale, 12 cilindri a V (60°), sette supporti di banco. - Alesaggio x corsa 73 mm x 58,8 mm - Cilindrata totale 2.953,21 cc - Potenza massima 219 Cv a 6.800 giri/min - Coppia max 32,9 mgk a 5.000 giri/min - Rapporto di compressione 8:1 - Distribuzione con un albero a camme in testa per bancata, 24 valvole in testa - Alimentazione con tre carburatori Weber 36 DCF doppio corpo - Accensione con bobina e spinterogeno - Impianto elettrico a 12 Volt - Raffreddamento ad acqua - Lubrificazione forzata.

Trasmissione

Trazione posteriore - Frizione bidisco a secco - Cambio meccanico a 4 marce tutte sincronizzate.

Autotelaio

Ferrari Tipo 508 - Tubolare con tubi di sezione ellittica di acciaio ad alta resistenza saldati elettricamente - Avantreno a ruote indipendenti con quadrilateri deformabili, molle a elica, ammortizzatori tipo Houdaille - Retrotreno a ponte rigido con balestre semiellittiche, ammortizzatori tipo Houdaille - Sterzo a vite e settore - Freni a tamburo con comando idraulico - Pneumatici 6.00 x 16.

Dimensioni e peso

Passo 2.600 mm - Carreggiata anteriore 1.354 mm - Carreggiata posteriore 1.349 mm - Lunghezza 4.700 mm - Altezza minima da terra 170 mm - Peso a vuoto 1090 kg.

Prestazioni

Velocità massima: 217 km/h - Accelerazione da 0 a 100 km/h 11,6 secondi - Consumo medio: 20 litri/100 km.