

Ferrari 250 GT/E



1960 - 1963

In 1960 dook onverwacht een nieuw model Ferrari op als pace-car voor Le Mans.

Het gekke was dat deze auto vier zitplaatsen had en dat was uniek voor een Ferrari.

Enzo bouwde uitsluitend eenpersoons racewagens óf tweepersoons sportwagens/GT's voor straatgebruik. Maar een vierzits-Ferrari? Geen haar op zijn hoofd die daar ooit over gepiekerd had. Maar nu was er dan noodgedwongen toch een, want Aston Martin en

Jaguar boden naast pure tweezitters ook 2+2's aan en die verkochten goed. Ferrari moest dus, populair gezegd, met een GT voor de familie op de proppen komen wilde hij

geen geld laten liggen. Dat werd dus de 250 GT/E die voor het eerst op Le Mans te zien was.



Directe voorloper was de 250 GT Coupé Pinin Farina

Achteraf gezien was 1954 voor de modelpolitiek van Ferrari een belangrijk jaar: het type 250 Granturismo kwam op de markt, de eerste in een lange reeks die rechtstreeks zou leiden tot de 250 GT/E in 1960.

In de loop van zijn tienjarige carrière zou de 250 GT (onder die naam zou hij beroemd worden) een belangrijke rol spelen in de groei van het merk. Want tussen 1949 en 1954 werden nauwelijks tweehonderd wagens voor straatgebruik gemaakt. Tien jaar later, in 1964, toen de 250 GT met pensioen ging, was de jaarproductie van GT's gestegen tot 670. Het was Ferrari dus gelukt om in tien jaar tijd twintigmaal zoveel sportwagens te maken.

Het recept voor dit succes was eenvoudig. De 250 GT dankte zijn bestaan aan de uit de race-

rij opgedane ervaringen. De motor werd permanent verder ontwikkeld naar de laatste inzichten. Als voorbeeld dienden onder meer de belangrijkste en succesvolste racers uit de jaren vijftig als de Testa Rossa en GTO.

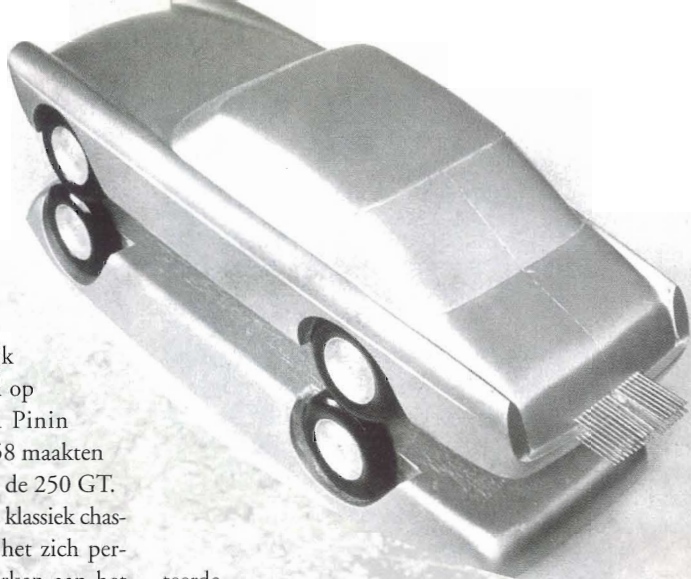
Complexe historie

De geschiedenis van de 250 GT als sportwagen voor straatgebruik is een lange en gecompliceerde met vele carrosserievarianten. Motorisch werd altijd het zogenaamde short block van inge-

Zo zag de krachtbron er in complete staat uit



Schaalmodel dat gebruikt werd voor windtunnelproeven



nieur Colombo gebruikt, een V12 met een blokhoek van 60 graden en een inhoud van bijna drie liter. De slag was onveranderlijk 58,5 mm. De carrosserieën waren op een paar na alle afkomstig van Pinin Farina, maar in de jaren 1956-1958 maakten ook Boano en Elena koetsen voor de 250 GT.

Aangezien de 250 GT op een klassiek chassis stond, kon Ferrari het zich permitteren alleen te werken aan het onderstel en de motor. De montage van de carrosserie kon dus worden uitbesteed en zo was het mogelijk ieder jaar een nieuw model uit te brengen (of meerdere tegelijk) door steeds een ander koetswerk op het bestaande onderstel te zetten.

Zo ontstond binnen een toch al beperkte productie een grote variatie aan modellen waaronder de Pinin Farina coupé en cabriolet. Van die laatste werd zelfs een speciale versie gemaakt voor Amerika, de beroemde Spider California. De voorspoedige verkoop van de 250 GT bracht Enzo Ferrari eindelijk in de comfortabele positie dat hij onder andere zijn race-activiteiten kon financieren met de verkoop van straatauto's.

Aanloop naar een vierpersoons Ferrari

In 1958 kwam een nieuwe variant van de 250 GT uit onder de naam Coupé Pinin Farina. Met de installatie van een nieuwe fabriek in Grugliasco was Pinin Farina in staat om grotere aantallen carrosserieën te fabriceren waar Ferrari direct van profi-

teerde.

Naast Ferrari's werden daar ook de coupés en cabriolets voor Fiat, Alfa Romeo en Lancia gebouwd. De Ferrari 250 GT Coupé Pinin Farina viel dermate goed in de smaak dat er binnen drie jaar ongeveer 350 exemplaren werden gemaakt. Dat betekende voor Ferrari een stijging in de verkoop van 75 procent! Inmiddels was intern de discussie begonnen of

Zou een vierpersoons Ferrari nog wel mooi zijn? bouwen

er nu wel of niet een vierpersoons GT moest worden gebouwd. Het ging er niet om of het technisch haalbaar was; de vraag was vooral of de harmonieuze lijn niet zou worden verstoord en de prestaties niet in gevaar zouden komen. Er was immers een imago hoog te houden.

Vanaf 1959 begonnen in het diepste geheim zowel Maranello (Ferrari) als Grugliasco (Pinin Farina) aan de ontwikkeling van een vierpersoons coupé als opvolger van de Coupé Pinin Farina (die laatste was er pas een jaar, maar bij Fer-

Pinin Farina ten tijde dat de 250 GT/E ontworpen werd



De eerste Ferrari voor de hele familie



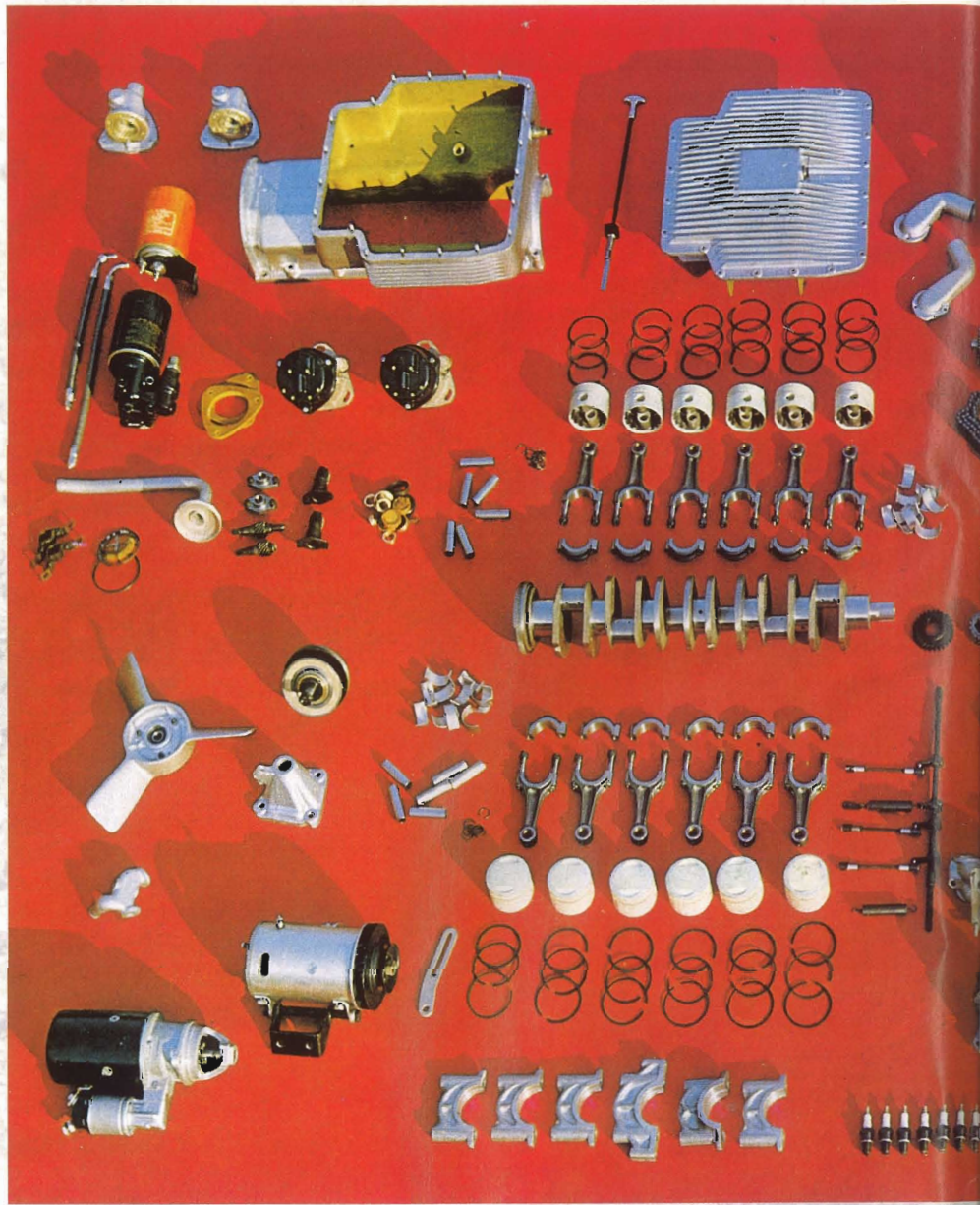
Motor van de 250 GT/E in onderdelen

rari wisselden de modellen nogal snel. Het zorgde voor een permanente exclusiviteit). Tenminste twee prototypes werden gemaakt zonder dat de pers er lucht van kreeg. Groot was dus de verbazing toen Ferrari in 1960 onverwachts een 250 GT 2+2 model ter beschikking stelde voor de wedstrijdleiding van Le Mans tijdens dat evenement. Het was waarschijnlijk het derde prototype. Nadat twee andere Ferrari's zowel de eerste twee plaatsen overall hadden behaald en gelijktijdig de eerste vier plaatsen in de GT-categorie, ging de 250 GT 2+2 naar Parijs om uitverig aan de pers te worden voorgesteld.

250 GT/E 2+2 wordt de officiële naam

Om van de 250 GT Coupé Pinin Farina een 2+2 te maken, moest er zowel aan het onderstel als de carrosserie van de tweezitter veel veranderd worden. Om de binnenruimte te vergroten, zonder de wielbasis te verlengen, had Ferrari de motor twintig centimeter naar voren geplaatst. Zodoende konden de zitplaatsen achterin nog vóór de achteras geplaatst worden. Voor dat doel was ook een nieuw chassis, type 508E, ontworpen waarbij Ferrari de belangrijkste kenmerken had overgenomen van de 250 GT Coupé en Cabriolet (vandaar de naam GT/E).

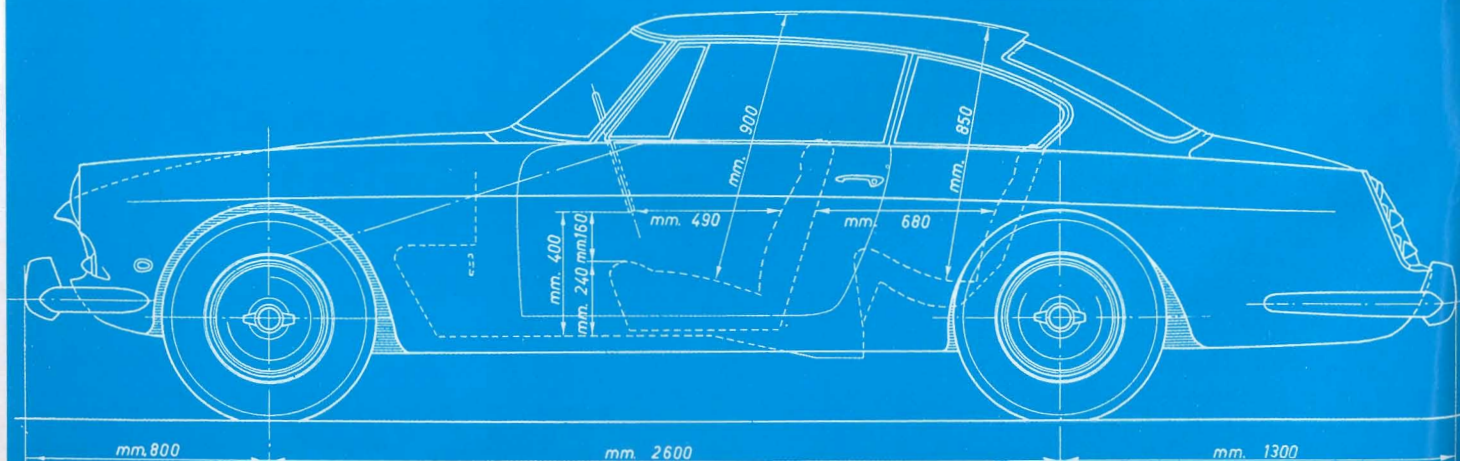
Ondanks dezelfde wielbasis was het resultaat flink gegroeid in vergelijking met de 250 GT Coupé Pinin Farina. De 250 GT/E was dertig centimeter langer, zes centimeter breder en (dat is opmerkelijk) vijf centimeter lager geworden. Onvermijdelijk was de toename van het gewicht met bijna 150 kilo. Bij het ontwerp werd gebruik

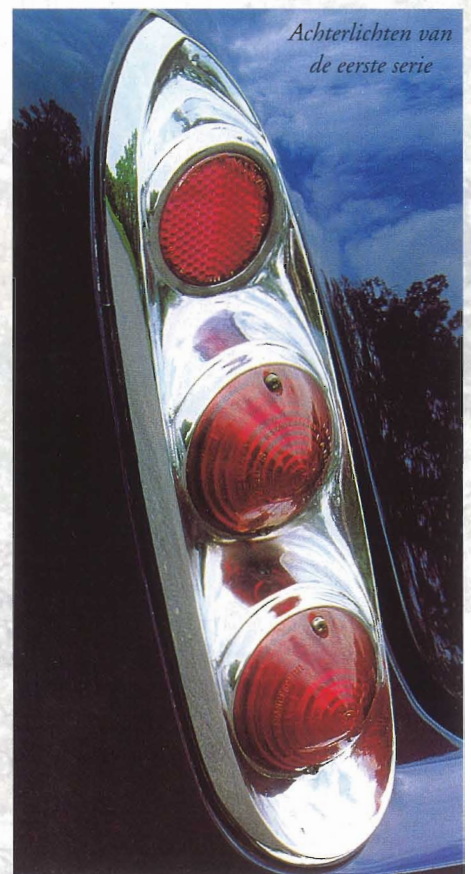
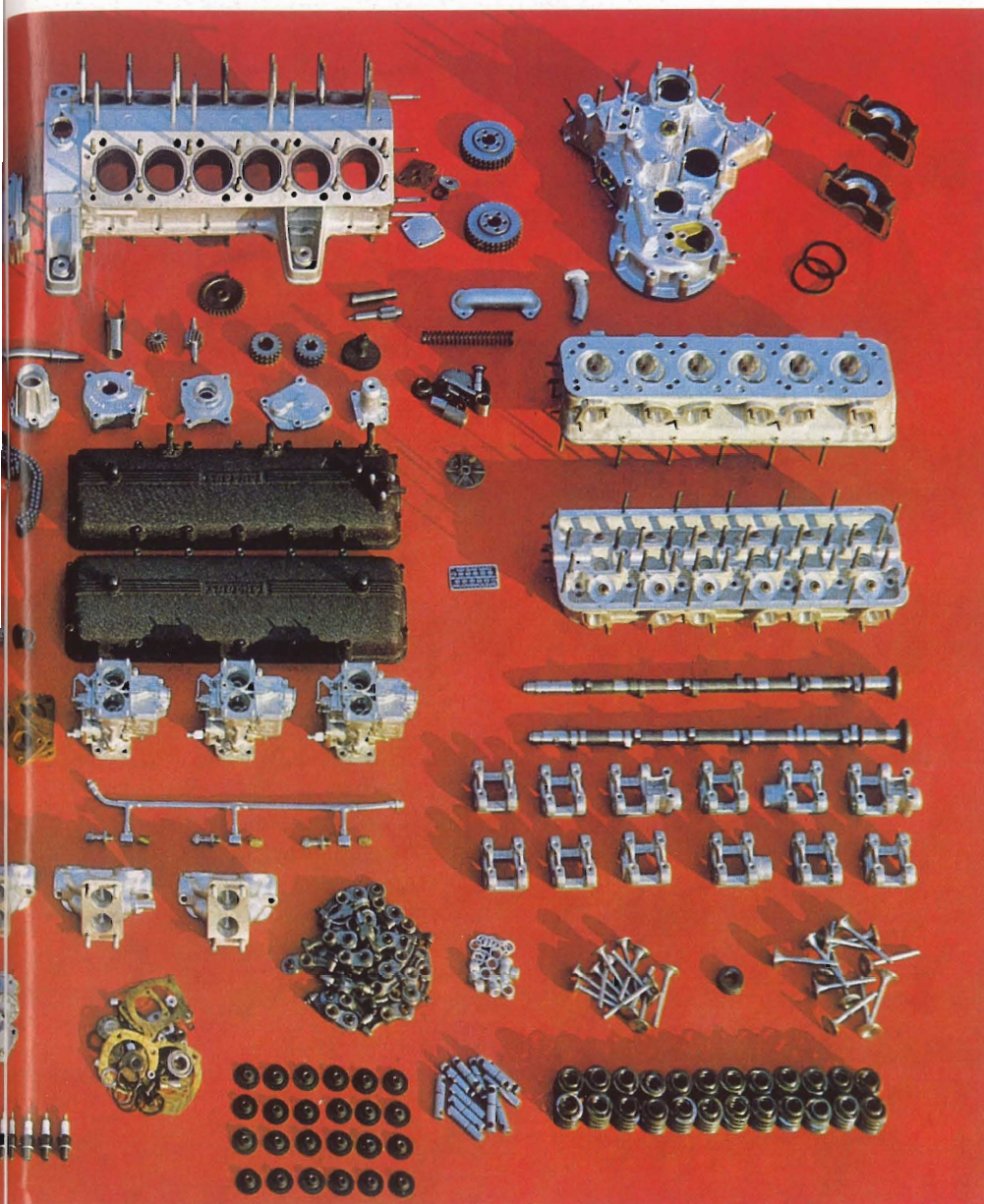


ferrari 250 granturismo coupé pininfarina 2+2



Een verlengde daklijn, maar in totaal toch lager dan zijn tweezits voorganger





Achterlichten van de eerste serie

gemaakt van de windtunnel waardoor de stroomlijn nog beter werd. Het design van Pinin Farina mocht als een succes worden beschouwd; de vierzitter was minstens zo aantrekkelijk als de tweezits 250 GT. De traditionele herkenbare Ferrari GT-lijn was dus behouden.

Verschillen en overeenkomsten

De andere aarzeling een vierzitter te ontwerpen was de angst dat de prestaties niet meer in over-

Een echte reiswagen met ruimte voor koffers en tassen



Eenvoudige en smaakvolle lijnen. Bij het eerste type zitten de verstralers nog in de grille





De beroemde Sharknose veroverde de wereldtitel en gaf de verkoop van de 250 GT/E een grote impuls



De achterpassagiers zaten als het ware 'gevangen' tussen de armleuningen. Veel bewegingsvrijheid was er dus niet

eenstemming zouden zijn met die je van een Ferrari kon (of moest) verwachten. De motor was de jongste versie van de 250 GT-krachtbron, met cilinderkoppen afgeleid van de Testa Rossa. Hierbij was de locatie van de bougies veranderd van de binnenzijde van de V naar de buitenkant boven het uitlaatgedeelte. Een andere nieuwheid was het gebruik van kleppen met schroefveren. Het blok was gegoten van een silicium/aluminium combinatie dat silumin genoemd werd. Zoals gebruikelijk was er per cilinderbank een enkele, door een ketting aangedreven, nokkenas.

Met drie Weber-carburateurs (type 40 DCL/6) leverde het geheel 264 pk bij 7.000 t/min. Daar-

mee was de 250 GT/E in staat tot een topsnelheid van 230 km/h. De Ferrari was daarmee in overeenstemming met zijn belangrijkste concurrenten, namelijk de Maserati 3500 GT (235 km/h) en de Aston Martin DB4 (225 km/h), waarbij moet worden opgemerkt dat die twee over een grotere motorinhoud beschikten dan de drieliter van de GT/E. Dat gold ook voor

de Jaguar XK 150, een concurrent op het gebied van prestaties, maar die was beduidend goedkoper.

In 1961 zouden andere Webers worden gemonteerd (36 DC3 en 36 DCS). Bijna alle 250 GT/E's zouden worden uitgerust met een overdrive op de vierde versnelling van het merk Laycock de Normanville.

Ferrari met familiecomfort

Alle wagens werden bekleed met Connollyleer in een grote variëteit aan kleuren, maar de bovenzijde van het dashboard was altijd zwartgeverfd leer. De transmissietunnel, deurpanelen en pakjesruimte achter de achterbank waren eveneens in leer uitgevoerd. Vaste armleuningen waren aan weerszijden van de achterbank te vinden. Als extra comfort konden elektrisch bedienbare ramen worden besteld (een primeur voor een Ferrari).

Opvallend was dat Ferrari nogal kwistig overall lampjes had geïnstalleerd: twee onder de motorkap, één in de de kofferbak, in het dashboardkastje, bij de achteruitkijkspiegel en natuurlijk ook een lampje voor de binnenverlichting. Verder waren er rode attentielichtjes in de portieren. Ferrari was zeker bang dat de koper iets niet zou kunnen vinden in het donker.

Ook het dashboard was volledig uitgerust. De bestuurder keek



Borani spaakwielen waren standaard en zouden op de tweede serie zelfs nog iets verbreed worden



ferrari 250 granturismo coupé pininfarina 2+2

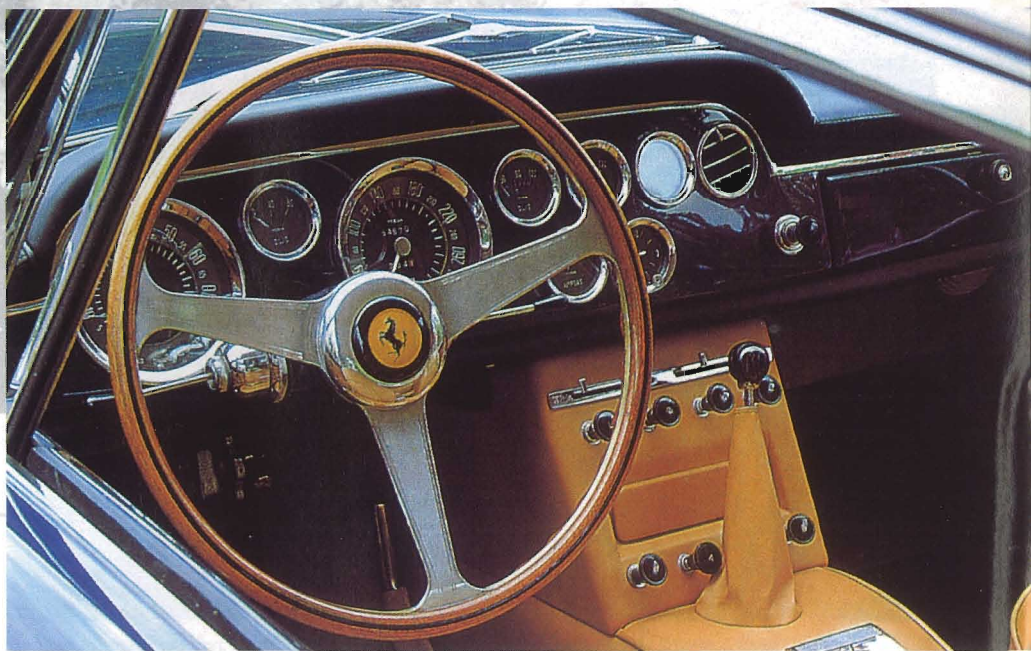


uit op een grote snelheidsmeter en toerenteller met daar tussenin een kleinere oliedrukmeter. Rechts daarvan was een rijtje meters voor de olie- en watertemperatuur, het benzinepeil en de laatste was een klokje. In 1961 werd de opstelling van de kleine meters alweer veranderd en kwam er nog een ampèremeter bij. Die nieuwe opstelling gaf tegelijk ruimte voor ventilatieopeningen in het dashboard. Het was comfort en luxe rondom. Voor het ontwasemen van de achterraut was zelfs een speciale fan geplaatst die de ruit droogblies.

Enthousiasme voor de 250 GT/E

Tussen het debuut op Le Mans en de serieproductie zat nog geruime tijd. Pas begin 1961

Om de achterraut te ontwasemen was een speciale (niet zichtbare) fan geplaatst



Allemaal ronde meters voor je neus

werd de eerste 250 GT/E afgeleverd en de tweezits 250 GT Coupé Pinin Farina van de prijslijst geschrapt. De pers was onder de indruk van de goede prestaties van de nogal zwaar uitgevallen vierzitter. Dat had Ferrari toch maar mooi voor elkaar gekregen! De enige kritiek op de nieuwe Ferrari was de neiging tot onderstuur bij snel genomen bochten. Dat werd geweten aan de ver naar voren geplaatste motor op het chassis. Orders begonnen binnen te stromen en spoedig was de 250 GT/E het belangrijkste deel van de productie. Ferrari had in 1961 vijf 250 GT-modellen in de aanbieding: de Pinin Farina Cabriolet, de Spider California, twee Berlinetta's

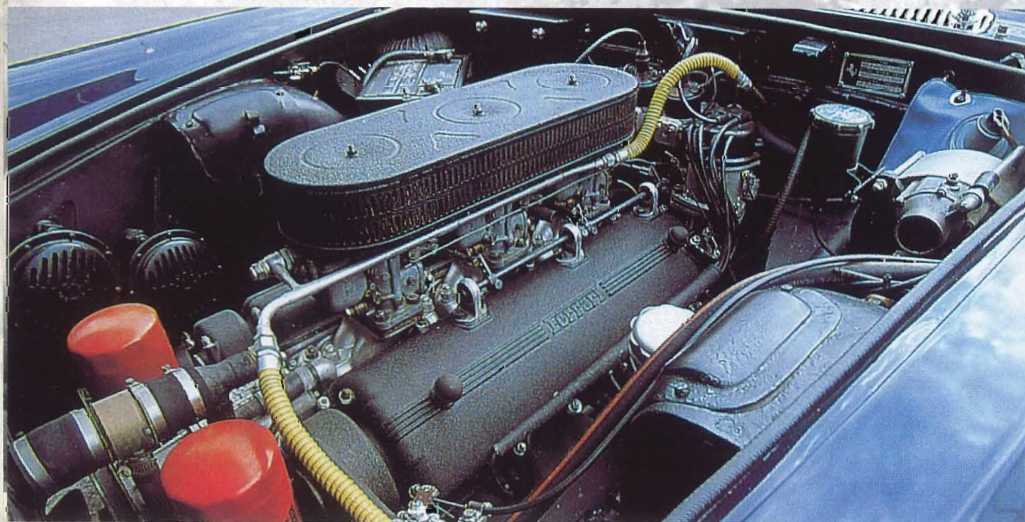
en de GT/E. Dat jaar zouden vierhonderd Ferrari's worden gebouwd; daarvan was de GT/E met 270 stuks het belangrijkste model. Het zat verder ook allemaal mee. 1961 zou voor Ferrari in de racerij een triomfjaar worden: het won de wereldtitel met de 256F1, beter bekend als de Sharknose. Zo'n succes bevorderde natuurlijk de verkoop aan particulieren. De koper kon zich spiegelen aan de glamour van de Formule 1.

Slechts weinig wijzigingen

In 1962 steeg de productie van de 250 GT/E zonder dat er wezenlijke modificaties plaats-



Ook 250 GT/E, maar ditmaal een unieke creatie van Bertone



▲ Drie Webers met een sportluchtfilter



Een onbekend aantal werd omgebouwd tot GTO

vonden. Dat gebeurde pas aan het eind van dat jaar en werd in 1963 officieel op de Salon van Genève getoond. Ferrari presenteerde de auto als de tweede serie 250 GT/E. Er bleek niet veel te zijn gewijzigd. De verstralers waren uit de grille verdwenen en verhuisden naar de zijkant onder de koplampen. De achterschermen waren (op het eerste gezicht nauwelijks waarneembaar) verlengd en liepen minder steil af. Daardoor waren nieuwe achterlichten nodig en de zes ronde lampen werden in twee nieuwgevormde units geplaatst. De aanblik werd dus niet dramatisch veranderd.

In het interieur zaten nieuwe stoelen en een ander dashboard met twee ventilatiegaten. Op het gebied van de techniek kwamen er nieuwe cilinderkoppen met grotere kleppen en een wat hogere compressieverhouding. De achterwielophanging werd verbeterd door de schokbrekers te integreren met schroefveren. De Borani spaakwielen werden een slagje breder. Zo kon de 250 GT/E weer een tijdje mee; tot het einde van dat jaar, zoals zou blijken. Intussen werkten Ferrari en Pininfarina allang weer aan het volgende model. Zo ging (en gaat) dat bij Ferrari. Dat de 250 GT/E voor Ferrari een succes is geworden, bleek wel uit het geproduceerde aan-



De geschiedenis herhaalt zich: Op Goodwood vorig jaar werd een 250 GT/E als pace car gebruikt, net zoals in 1960 op Le Mans

Een schitterende 250 GT/E op het Concours Paleis Het Loo 2001



De opvolger werd in 1964 de 330 GT; een verwante styling maar met een grotere vierliter motor



tal: niet minder dan 955 stuks verlieten tot eind 1963 de fabriek. Nog nooit waren zoveel Ferrari's in zo'n korte tijd geproduceerd. Voeg daarbij dat het tevens de eerste vierzitter van Ferrari was en we kunnen spreken van een dubbele mijlpaal in de historie van het merk.

Zijn opvolger werd eveneens een vierpersoons model. Het was de 330 GT met een nieuwe vierliter V12-motor die in januari 1964 leverbaar zou worden. Aangezien die krachtbron reeds in 1963 productierijp was, werden de laatste twintig (sommige bronnen zeggen vijftig) 250 GT/E's daarmee uitgerust en kregen de typenaam 330 GT America. Op zich is dat opmerkelijk, een nieuwe motor in een oud model te plaatsen. Meestal is het omgekeerde het geval. De 330 GT America was daarmee slechts een overgangsmoedel met een carrière van enkele maanden.

En daarna

Na het stoppen van de productie zou het de 250 GT/E slecht vergaan. Verwaarlozing, het gebruik als onderdelendonor en een gigantische waardevermindering zorgden ervoor dat in de jaren zestig en zeventig vele wagens op de sloop belandden. Ook werd een onbekend aantal omgebouwd tot de (veel populairdere) GTO. Weinig mensen wilden deze Ferrari tweedehands. De 250 GT/E werd gezien als een Ferrari die en masse was geproduceerd (niet exclusief dus), ook nog eens vierpersoons en langzamer dan andere Ferrari's (de auto werd achteraf als 'traag' beschouwd) en hij had geen race-pretenties. Bovendien waren zijn opvolgers veel sneller waardoor de 250 GT/E al snel verouderde. Het blad Car Collector schatte in 1982 dat er wereldwijd nog zo'n 650 stuks bestaan. Honderden zijn dus

verloren gegaan; de herwaardering kwam pas later. Ondanks de massale sloop is de 250 GT/E tegenwoordig geen echte zeldzaamheid, het is gewoon een mooie Ferrari. Blijkbaar vond Pinin Farina dat destijds ook, want de lijnen van de 250 GT/E liet hij in 1965 terugkomen op de Lancia Flavia Coupé. ♦

DOOR PETER BELINFANTE



Voor:

-prestaties
-2+2 Ferrari

Tegen:

-onderhoudskosten
-benzineverbruik

**Huidige waarde volgens taxateurs
Wolter Gratama/Paul Kok:**

A: f 50.000,- B: f 85.000,- C: f 125.000,-

Verkrijgbaarheid onderdelen:

moeizaam

Onderdeelprijzen (ex-montage):

-motorrevisie: f 50.000,-
-bakrevisie: f 20.000,-
-remrevisie: f 7.000,-
-set banden: f 1.400,-
-uitlaat: f 8.000,-

Prijsontwikkeling

De 250 GT/E is een Ferrari, maar wordt niet tot de exoten van dat merk gerekend. Het is gewoon een productie-auto voor straatgebruik. Wat de ABC-waarden betreft, 'doet' de auto ongeveer hetzelfde als zijn concurrenten van weleer. We verwachten geen opvallende prijschommelingen voor dit model.

Technische gegevens**Ferrari 250 GT/E (1963)**

motor: 12-cil V 2953cc
boring x slag: 73 x 58,5 mm
compressieverhouding: 9,2:1
vermogen: 264 pk bij 7000 t/min
topsnelheid: 230 km/h
lxbxh: 470 x 171 x 134 cm
gewicht: 1450 kg
wielbasis: 260 cm
spoorbreedte voor: 139 cm
spoorbreedte achter: 139 cm
nieuwprijs: (1963) f 42.900,-

Clubadres:

Ferrari Club Nederland
Postbus 130
4040 DC Kesteren
0488-481 405

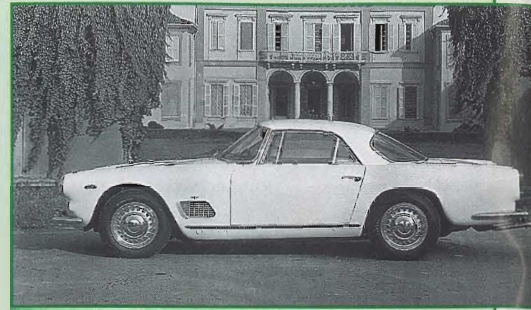
België:
Club Ferrari Belgio
Lozenberg 16
1932 Zaventem
02-725 65 62

**Concurrentievergelijk**

In de top, waar de Ferrari 250 GT/E zich bevond, was het dringen om de gunst van de (al dan niet vorstelijke) klant. Het merk had als voordeel een geducht race-imago, maar dat hadden Aston Martin en Jaguar ook. Nadeel was dat er van de 250 GT/E geen cabrioletversie bestond, in tegenstelling tot de concurrenten Maserati 3500 GT, Aston Martin DB4 en Jaguar XK 150.

Maserati 3500 GT (1957)

motor: 6-cil in lijn 3485cc
boring x slag: 86 x 100 mm
compressieverhouding: 8,2:1
vermogen: 260 pk bij 7000 t/min
topsnelheid: 235 km/h
lxbxh: 470 x 170 x 130 cm
gewicht: 1200 kg
wielbasis: 260 cm
spoorbreedte v/a: 139/136 cm
nieuwprijs: (1957) f 46.000,-

**Aston Martin DB4 (1959)**

motor: 6-cil in lijn 3760cc
boring x slag: 92 x 92 mm
compressieverhouding: 8,25:1
vermogen: 267 pk bij 5700 t/min
topsnelheid: 225 km/h
lxbxh: 448 x 168 x 131 cm
gewicht: 1296 kg
wielbasis: 249 cm
spoorbreedte v/a: 137/136 cm
nieuwprijs: (1959) f 46.400,-

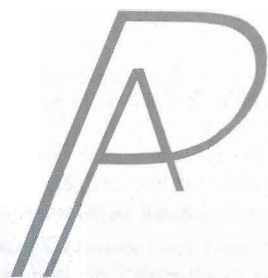
**Jaguar XK 150 (1960)**

motor: 6-cil in lijn 3442cc
boring x slag: 83 x 106 mm
compressieverhouding: 9:1
vermogen: 213 pk bij 5500 t/min
topsnelheid: 220 km/h
lxbxh: 450 x 164 x 140 cm
gewicht: 1320 kg
wielbasis: 259 cm
spoorbreedte v/a: 131/131 cm
nieuwprijs: (1960) f 24.900,-

**Lancia Flaminia SZ (1960)**

motor: 6-cil V 2458cc
boring x slag: 81 x 81 mm
compressieverhouding: 8,5:1
vermogen: 117 pk bij 5100 t/min
topsnelheid: 190 km/h
lxbxh: 450 x 166 x 128 cm
gewicht: 1193 kg
wielbasis: 252 cm
spoorbreedte v/a: 137/137 cm
nieuwprijs: (1960) f 32.400,-





PRONKER
ASSURANTIËN BV



***Klassiekers & Oldtimers
behoren up-to-date verzekerd te zijn***



**PRONKER
UNDERWRITING
MANAGEMENT B.V.**

- The Classic Collection zorgt voor: concurrerende premien
- Een op maat gesneden polis voor uw klassieker
- Persoonlijke service
- Snelle schade-afhandeling

OUDDIEMERLAAN 23 - 25 • 1111 GS DIEMEN

POSTBUS 100 • 1110 AC DIEMEN

TEL. (020) 660 79 60 • FAX 020 660 79 67

E-MAIL: PRONKERASSURANTIENBV@ATRISERV.NL

Wanneer u specialisme eist voor uw waardevolle bezit
sluit geen compromissen maar spreek met de experts van
The Classic Collection

PRICELESS CLASSICS by Peter Belinfante

In 1960, the pace-car at Le Mans unexpectedly turned out to be a new model Ferrari. Oddly, this car was a four seater; very unique for a Ferrari. In the past Enzo had built only one-seater race cars or two-seater sports cars/GT's which could be licensed for the road. But a four-seater Ferrari? No one had ever considered that. Now perforce, there was one because Aston Martin and Jaguar, besides its two seaters, also featured 2+2's and they sold very well. Therefore, Ferrari had to come up with a family GT so as to keep up with the competition. And that was the 250 GT/E as it first appeared at Le Mans.

Looking back, 1954 was a very important political year for the Ferrari model: the type 250 Granturismo was introduced, the first of a long series that would eventually lead to the 250 GT/E in 1960. During its ten-year career the 250 GT (the name by which it became famous) would play an important role in the development of the mark. Between 1949 and 1954 fewer than 200 were built for road use. Ten years later, when the 250 GT was retired, the annual production of the GT's had increased to 670 cars. In that ten-year time period, Ferrari managed to produce twenty times as many sports cars. The recipe for this accomplishment was very simple. The 250 GT owed its success to racing experience.

The engine was further developed by using new insights. Examples are the important and successful racers like the Testa Rossa and the GTO.

The 250 GT history as a street licensed sports car is long and complicated and featured many different bodies. They had always used the Colombo short block, a three liter V12 of 60° with a stroke of 58.5 mm. The bodies came primarily from Pinin Farina, although during 1956/58 Boano and Elena built some 250 GT bodies. Since the 250 GT had the classic chassis, Ferrari could afford to work only on the frame and the motor. The body assembly was out-sourced and as a result Ferrari could come up with one or more new models by installing new bodies on the existing frame. Thus, while production was limited, a great variety of models was created including the Pinin Farina coupe and cabriolet. Even a special version of the cabriolet was produced for export to America, the famous Spider California. The fast growing sales of the 250 GT finally put Enzo Ferrari in a position where he could finance his race activities from the sale of road automobiles.

In 1958 a new model 250 GT was introduced under the name Coupe Pinin Farina. The completion of a new factory in Grugliasco enabled Pinin Farina to build a greater number of bodies which benefited Ferrari. In addition to Ferrari bodies, the factory also produced bodies for Fiat, Alfa Romeo and Lancia. The Ferrari 250 GT Coupe Pinin Farina was so popular that within three years about 350 were built. That meant a 75% increase in Ferrari sales. In the meantime, many discussions were ongoing whether a 4-seater GT should be produced. While technically it could be done, the question was whether a 4-seater would disturb the beautiful Ferrari lines and risk the results. After all, a high image had to be maintained! In 1959 secret developments were started at Maranello (Ferrari) as well as at Grugliasco (Pinin Farina) on a 4-seater coupe which would be the successor of the Coupe Pinin Farina (the last one had been on the market for only one year but then, Ferrari models changed very fast; it resulted in permanent exclusivity.)

At least two prototypes were completed without reporters getting wind of it. Therefore, there was great astonishment when in 1960 Ferrari suddenly introduced a 250 GT 2+2 model as the Le Mans pace car. It was probably the third prototype. After two other Ferraris obtained the first two overall places, as well as the first four GT category places, the 250 GT 2+2 was formally introduced in Paris to the press.

To transform the 250 GT Coupe Pinin Farina to a 2+2, its frame and body had to be extensively revised. To enlarge the interior without lengthening the wheel base, Ferrari moved the engine 20 cm forward which allowed the rear seats to be placed in front of the rear axle. Therefore, a new chassis was designed, type 508E, to which Ferrari applied the major characteristics of the GT Coupe and Cabriolet (hence the name GT/E). Despite the same wheel base, the new 250 GT/E was 30 cm. longer, 6 cm. wider and (remarkably) 5 cm. lower than the 250 GT Coupe Pinin Farina. As a result, the weight increased by about 150 KG. The use of the windtunnel helped streamline the design. The new Pinin Farina design was a great success; the four-seater was at least as attractive as the 2-seater 250 GT. The traditional Ferrari GT-line had been preserved.

The initial reluctance to design a 4-seater was due to fear that the performance would not be as what so far had been expected from Ferrari. The engine had the latest version of the 250 GT power source, with cylinder heads from the Testa Rossa. The location of the spark plugs was moved over the exhaust area and the screw type valve springs were also something new. The cylinder block was a combination silicon/aluminum which was called silumin. As usual, per cylinder bank there was one chain-driven camshaft. The three Weber carburetors (type 40 DCL/6) produced a total of 264 pk (horse power) at 7.000 rpm. This gave the 250 GT/E a top speed of 230 km. per hour and the Ferrari was then in line with its most important competitors, such as Maserati 3500 GT (235 km per hour) and the Aston Martin DB4 (225 km per hour) even though its engines were larger than that of the 3 liter 250 GT/E. This was also true for the Jaguar XK 150, a performance competitor, but much lower in price. In 1961 different Webers were mounted (36 DC3 and 36 DCS). Most of the 250 GT/E's also had the Laycock de Normanville overdrive in fourth gear.

The interior of the car, including the transmission tunnel, the door panels and the package tray behind the rear seats, was covered with Connolly leather, available in a great variety of colors; the dash was always covered in black leather. The rear seats featured stationary arm rests; electric windows were optional (a first for Ferrari). Ferrari was very generous with his little interior lights; two under the hood, one in the luggage compartment, one in the glove compartment and one by the rear view mirror. Of course, there was also a reading light and the doors had red warning lights.

The dashboard was loaded with instruments; there was a large speedometer and a large tachometer with a smaller oil pressure gauge in between. To the right there were a number of gauges to register the oil and water temperatures, the fuel gauge and there was a small clock. By 1961 the small gauges had been rearranged and an ammeter and a ventilator were added. Comfort and luxury throughout the car ! There was even a small fan to de-mist the rear window.

After its debut in Le Mans it took until 1961 before the first 250 GT/E was delivered and by then the 250 GT Coupe Pinin Farina had been deleted from the price list. The press was quite impressed with the performance of the fairly heavy new four-seater. How DID Ferrari do it.....they wondered. The only critique offered was that the car had a tendency to under steer while taking a curve at very high speed. This was due to the forward placement of the engine.

Orders started to flock in and soon the 250 GT/E was the most important part of the entire Ferrari production. In 1961 Ferrari offered a choice of five 250 GT models: The Pinin Farina Cabriolet, the Spider California, two Berlinetta's and the GT/E. Of the four hundred Ferrari's built that year, two hundred seventy GT/E's were the majority. Things were going well for Ferrari. Not only was 1961 a racing triumph year, Ferrari also won the world title with its 256F1, better known as the Sharknose. Of course, all this improved sales to the public too. Every Ferrari buyer could now wallow in the Formula 1 glamour!

While production of the 250 GT/E steadily increased during 1962, no significant modifications were made. But towards the end of 1963 Ferrari presented a second series 250 GT/E at the Geneva Car Show. Not too much had been changed. The high intensity lamps were removed from the grille and placed directly under the head lights. The rear fenders were a little longer and not quite as steep. That required new rear lights and a total of six small lights were built in two new units. New seats were placed in the interior and the dash now featured two ventilators. Ferrari had installed new cylinder heads with larger valves and higher compression ratio. The rear wheel installation had been improved by integrating the shock absorbers with screw springs and the Borani spoke wheels were somewhat wider. The 250 GT/E was ready to go once again. But meanwhile Ferrari and Pinin Farina, in true Ferrari fashion, were already working on the next model.

Obviously, the 250 GT/E was a very successful venture for Ferrari; approximately 955 of them were sold by the end of 1963. Never before were so many Ferrari automobiles produced in such a short time. On top of that, this was the first four-seater for Ferrari; surely a double mile stone in the history of the mark.

Its successor was also a four-seater; the 330 GT with a brand new V12 motor which became available in January 1964. Since the power source had been ready since 1963, these new engines were placed in the last twenty (some say the last fifty) 250 GT/E's and were marketed under the new name 330 GT America. Rather remarkable – to place a new engine in an old model. It usually worked the other way around. The 330 GT America turned out to be an interim model and its career lasted only a few months.

After the end of production the 250 GT/E did not fare well. Neglect, use as a spare parts car, and a gigantic devaluation; many of the cars ended in scrap yards during the sixties and seventies. Some were rebuilt as a GTO. Hardly anyone would buy this car second-hand.

The 250 GT/E was viewed as a mass production Ferrari, not at all exclusive. On top of that it was a four-seater which was much slower than other Ferrari's. And it didn't have a racing history. Its successors were a lot faster and thus the 250 GT/E soon became "aged". In 1982 "Car Collector" magazine estimated that world-wide only 650 still existed. Hundreds have disappeared and it took years before it was once more appreciated. Despite such a massive loss, a 250 GT/E is not a rarity - it is just a beautiful Ferrari! Apparently Pinin Farina thought so too. His 1965 Lancia Flavia Coupe features many of the attractive 250 GT/E lines.

Technical info Ferrari 250 GT/E (1963)

Engine	12 cyl V2953 cc
Bore x stroke	73 x 58.5 mm
Compression ratio	9.2:1
Power	264 hp at 7000 rpm
Top speed	230 km/h
LxWxH	470 x 171 x 134 cm
Weight	1450 KG
Wheelbase	260 cm
Front axle	139 cm
Rear axle	139 cm
Price in 1963	42,900.00 guilders