AUTO MOTOR klassiek

ONMISBAAR GEREEDSCHAP VOOR DE KLASSIEKERLIEFHEBBER

WWW.AMKLASSIEK.NL

19e jaargang, mei 2003 / € 2,95

05.2003

pagina 28 en 31

Ferrari's 250 GTE

Slechts € 2,95

Duizenden Klassiekers te koop

Enfield Bullet

Rover P6 met Webastodak • Horneland rally • Steiginga Kneeler
BMW Isetta • Budget pret • Trabant • Ferrari 250 GTE • Enfield Bullet

00503
9 771380 904004

Ferrari's 250 GTE

Ferrari is nooit automobielfabrikant geweest. Onnavolgbare racewagens scheppen en het boetseren van sterrenstof, dat is van oudsher het tijdverdrijf van de al jarenlang op het financiële randje balancerende Fiat dochter geweest.

Dat financiële wankelen op het slappe koord is overigens tekenend voor alle Italiaanse auto- en motorbouwers van de gepassioneerde soort. Gas en licht betalen... De huur op tijd de deur uit doen... Eten voor de kinders... Artiesten malen nu eenmaal niet om burgerlijkheden zoals de winst uit ondernemen. Daarom is het vrij waarschijnlijk dat Ferrari alleen nog bestaat omdat het bedrijf, sorry; ' Het Historisch Monument' onder de vlag van Fiat beschutting vindt. Die voogdij doet afbreuk aan het aura, maar garandeert de continuïteit. En dat komt weer omdat de Fiat bazen domweg gemodelleerd zijn naar de best-Godfather Tradities. In elk geval van financiële nood - en dat is door legio omstandigheden 'tamelijk regelmatig' - stapt de voltallige raad van bestuur naar de zowat wekelijks ververste Italiaanse regering. Hun insteek is duidelijk en effectief: "We willen NU weer geld, want anders zetten we 50.000 man personeel op straat, terwijl we jullie daar de schuld van geven." Of: "We willen NU weer geld, anders verkwanselen we Ferrari, Italiaans onschendbaar erfgoed, morgen aan de Koreanen." In Zaken Oorlog en Liefde is het leven gewoon een groot kooi gevecht. Naar aanleiding van de laatste berichten heeft ook recentelijk Fiat het weer gewonnen van Italië.

Openbaar Kunstbezit

Maar natuurlijk is het terecht dat een sierraad als Ferrari blijft bestaan. De Meester zelf en zijn automobiele scheppingen hebben historie geschreven. Op alle vlakken. Eerst in indrukwekkende stuksproductie, en met de hele 250 serie, en met name met de 250 GTE als - nou ja - serieproducent. En dat de visie op oprichter van het merk daarbij wisselt van: "Een Genie als Da Vinci" tot "Een despoot als Nero", dat nemen we op de koop toe. Zo werd er ook gepraat over Soichiro Honda. De man die zelfs als zestigplusser nog over de werkvloeren zwierf. Als hij een medewerker zijn best niet zag doen, ging hij er op af en sloeg hem in zijn gezicht. Dat is aanpakken en tevens de reden waarom poldermodellen nooit tot meer dan de betere middelmaat zullen leiden. Zal wel dus. Maar ook het Genie heeft zijn wisselvalligheden. In de Ferrari familie van het begin af aan zitten zonder twijfel ook auto's die alleen maar fantastisch in plaats van briljant waren. In die lijn van emoties is het duidelijk dat sommige Ferrari's domweg overgewaardeerd worden. Andere lijden daarentegen een soort undercoverbestaan. Helaas houdt dat bij Ferrari niet in dat ze voor twee keer niets verhandeld werden. Ook de wat menselijker gewaardeerde Ferrari's blijven veel geld kosten. Maar het aardige is dat dit soort Ferrari's daarbij gewoon het beste voorbeeld zijn van de stelling dat veel geld nog niet duur hoeft te zijn. Laten we eens genieten van zo'n betaalbare Ferrari. Ferrari's 'Gezinsauto's - of eigenlijk -

Tekst: Dolf Peeters
Foto's: Maarten Wilbers, archief Wilbers Publishing

De baas zelf

...hoeven niet rood te zijn

'business class coupes'. Daarbij staat de 'E' voor 'Europa' of voor de seriële aanduiding van de kleine drieliter twaalfcilinder, de Colombo motor in zijn 'E' versie. De 'D' zat daarvoor... Dat zijn zulke ondergewaardeerde beauty's. De 250 GTE bijvoorbeeld. Denk bij de kreet gezinswagens even niet aan Opel Rekords of Ford Zephyrs... Kom maar mee naar Sassenheim, naar VSOC, de uitvinders van de bemiddeling in klassiekers. Ze hebben daar een 250 GTE staan. Een metaalblauwe...

De geboorte van de consignatiehandel

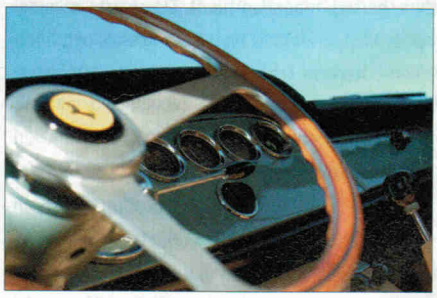
Met dank aan mijnheer Mülisch natuurlijk. En op de Geboorte van de Hemel, daar komen we op terug. Daar zijn in elk geval drie Rovers en een stel extra wieldoppen voor nodig geweest... Bij VSOC stelt men ruimte, vakkennis, publicaties en het eigen netwerk ter beschikking om automobielen aan een nieuwe baas te helpen. De aangeboden auto's zijn van klanten. Kijk, dat heeft perspectief. Als autobemiddelaar kun je, volgens Alfa Passionado en geestelijk hoeder van de VSOC en 'Delftenaar' Alex, de lat hoog leggen zonder de daadwerkelijke investering in de aangeboden waar te doen. Bij de handel in 'eigen wagens' zit er een winstmarge tussen in- en verkoop. Bij de aanpak van de ploeg uit Sassenheim praten we over in- en verkoop begeleiding, technische ondersteuning, coaching met een hoge troetelfactor. En een verkoopcommissie... En daarvan wordt dan vast weer de koffie betaald die ons wordt voorgezet. Zo eenvoudig werkt de handel.

Deze 250 GTE

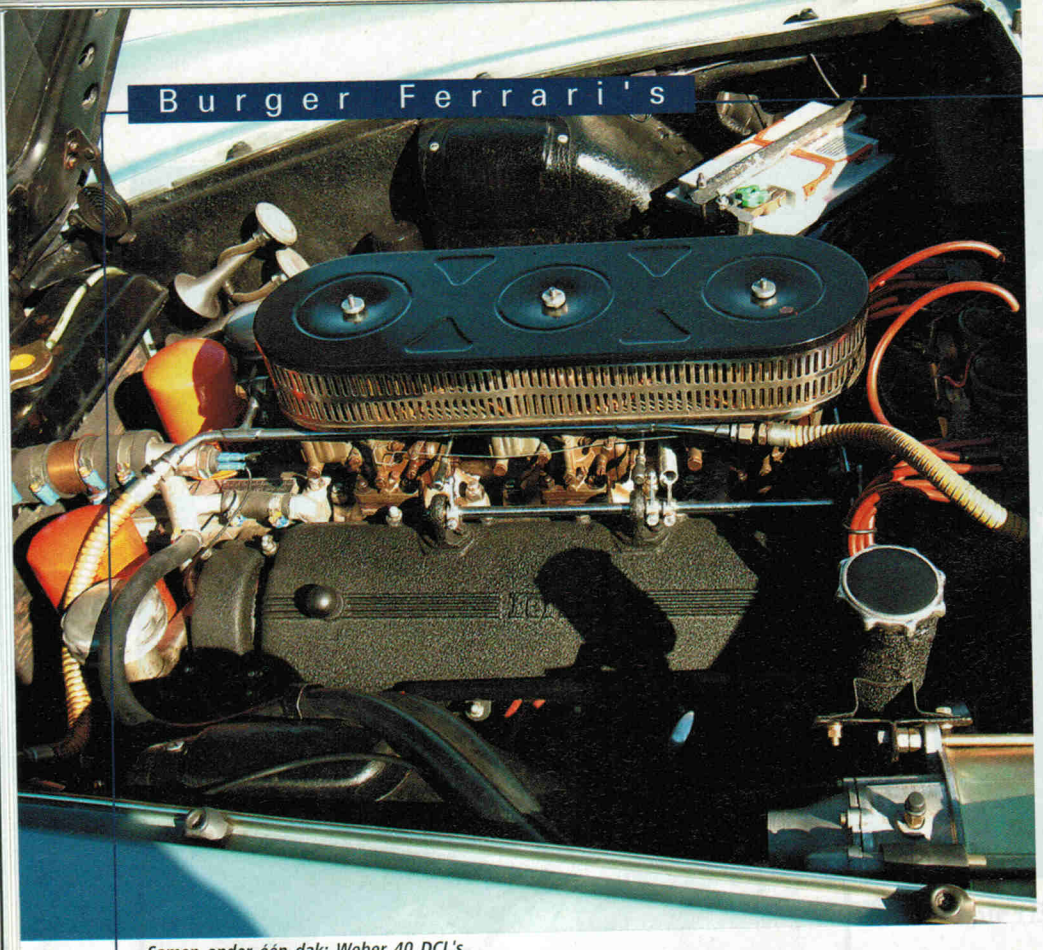
Op kenteken een 1964'er. Dat is knap voor en auto die tot 1963 is gemaakt. Een heel late dus. De ijsblauwe schoonheid is op een niet opdringerige wijze nadrukkelijk aanwezig. En best groot... Elegant maar niet verwijfd. De ideale directieauto. Op passende wijze indruk maken op klanten. Achter de stoelen is de ruimte in eerste oogopslag indrukwekkend. Op de koets prijken trots de dubbele vlaggetjes van Pinin Farina. De hand van de Meester is herkenbaar in de hele auto. Tot in details. Zo is de hele afwerking zo netjes als die van een topklasser die in serieuzer series werd gebouwd. Bijna On-Italiaans correct. Alhoewel, Italiaanse maatkostuums stralen ook perfectie uit... Pinin Farina's hang naar perfectie blijkt ook uit het feit dat alle plaatwerkdelen met mooi evenwijdige lijnen aanliggen en uitwisselbaar zijn met die van andere 250 GTE's. Onder de vriesluchtblauwe lak steekt een stalen koets met aluminium motorkap en idem kofferdeksel. Vroege GTE's hadden ook aluminium deuren. Latere stalen portieren bleken erg gevoelig voor de beruchte Bruine Bacillen. Op het achterraam zit een inmiddels unieke Crepaldi sticker. Crepaldi is

Geen lichtmetaal maar luchtmetaal

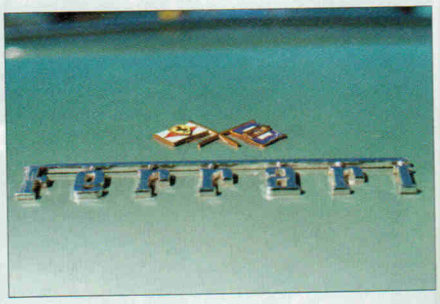
De hand van de meester

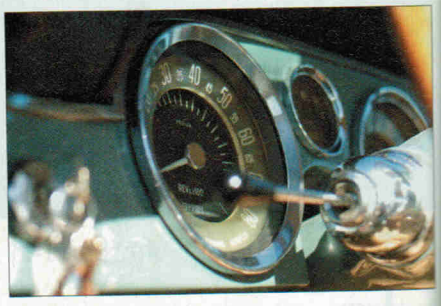


Zakelijk en luchtig



Samen onder één dak: Weber 40 DCL's



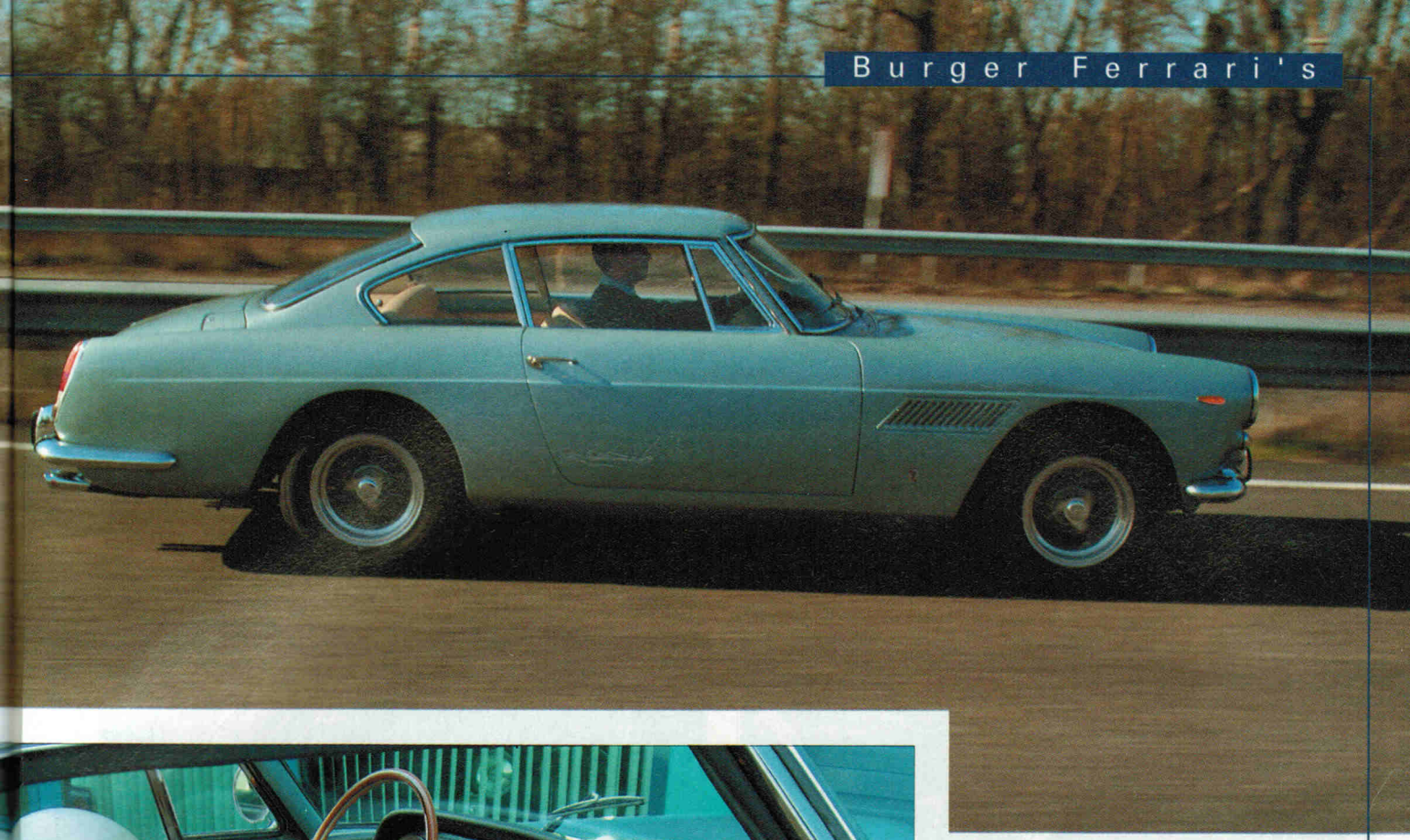


Een échte vierzitter

Italië's oudste Ferraridealer... Ook de verdere historie van dit exemplaar is verregaand bekend. Een jaar of dertien geleden is de auto onder professionele hoede herboren. Sindsdien heeft het geheel zo'n 15.000 kilometer gereden. De intrigerende krachtbron is daarbij het perfecte hart en het meest intrigerende deel van deze auto. Drie liter slagvolume uit twaalf cilinders. Dat geeft een opzienbarend motorkara kwartliterpotje dat stevig inhaakt met zijn overbuurman is maar 250 cc. 250 is de typeaanduiding volgens Ferrari's normen. Dat volume maal twaalf. Hop, daar zijn de drie liters weer. De zaak wordt afgetopt door drie dubbele Webers. Vroege modellen ademden via 36 DCE carburateurs. Deze Ferrari heeft Weber 40 DCL's. Al dat precieuze gietwerk zit gemeen kijkend gehurkt onder het magnifieke luchtfilter. Alleen zo'n motorcompartiment is al een kalender waard. En dan is het jammer dat het jaar maar twaalf cilinders, herstel: maanden heeft. De zwarte krimplak op de kleppendeksels laat Testa Rossa's overbodig lijken... Aan de achterkant hapt de ruime kofferruimte gretig naar bagage.

... en binnenin de Ferrari

Binnen in de auto is het een droom van roomkleurig leder. Perfect stikwerk. De mooiste naden. Een rijke aanvulling van een verder strak zakelijk interieur. Klopt ambachtelijk ook... Stoelen restauratie en het nobele bekledingsambacht zijn tricky. Hier in Nederland hebben we het geluk Henk van Lith te koesteren. Henk is autobekleder en investeert 90% van zijn tijd om Ferrari's opnieuw van lingerie te voorzien. Die man heeft alle Ferrari fabrieksliteratuur. Meer dan dertig boeken over de bekleding alleen al!! Ferrari gebruikte Conolly Vaumol, enkelzijdig geverfd leder. Henk is de erfgenaam van het overleden Connolly. Zijn herboren Vaumol leder is nu door en door gekleurd. De voormalige runderverpakking kan zelfs in de originele 'grain' geleverd worden. In alle originele kleuren. Zelfs de ringetjes, clips en de voor Ferrari speciaal gemaakte parkertjes zijn vanuit de Betuwe vers te leveren. Praat je wel over geld. Praat je wel over een mondiaal unieke mogelijkheid om de zaken zo te verzorgen als Enzo het gewild zou hebben. Grappig genoeg zijn de geverfde huiden ook per set van drie te koop. In alle originele fabrieks-kleuren. Daar heeft zelfs de Milka koe nog nooit van gedroomd. Originele, op oud papier gedrukte Pinin Farina labeltjes voor aan binnenkanten en onderzijdes van de interieurbekleding. Wanneer je Henk het werk wilt laten doen mag, je rekening houden met een wachttijd... Mooie Veglia klokken. In deze auto zit geen olietemperatuurmeter. Die was optioneel. Voor Ferrari's begrippen was de GTE immers een vrij gewone wagen. Levering zo uit de doos en verder niet teveel zeuren. Zoiets. Okay, een extra klokje, een wat andere eindoverbrenging... daar viel over te praten. Wanneer je echter van adel was, een 'buitengewone rijkaard' was of ergens 'macht invloed' had, dan was er weer veel meer mogelijk. Maar dan moest de 'meester' het je wel gunnen. Er zou vanuit die insteek zelfs een 250 GTE met SuperFast blok gebouwd zijn... Er mag geen start en gereden worden. Wakker worden in een verwarmde hal... Kijk, daar houden ze van. Net tijdens het aanbidden-van-het-blok was er even een hand in de in zwarte krimplak gekleed

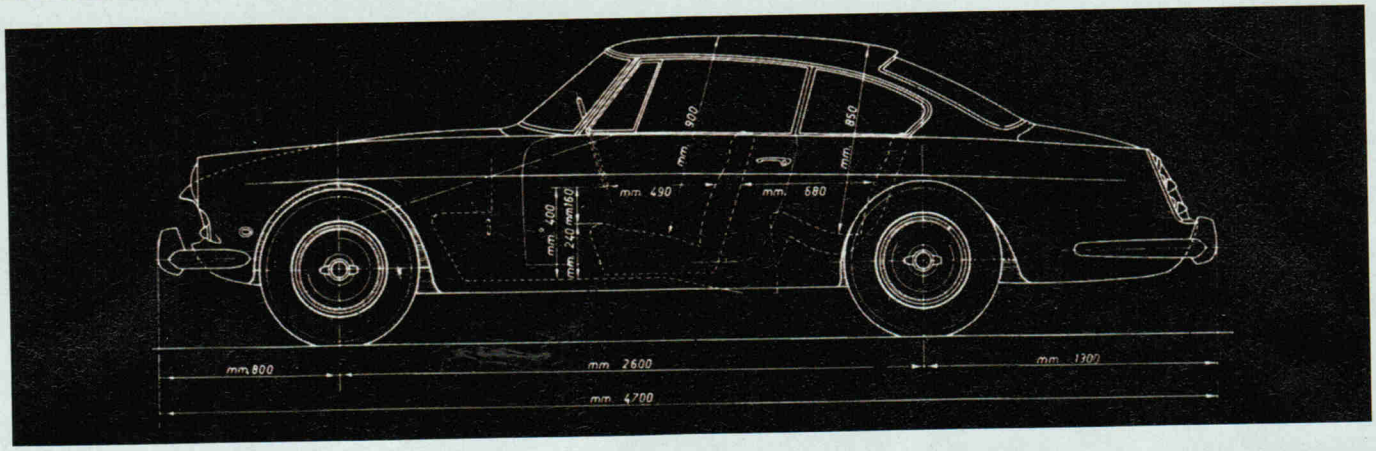


Snelle bruikbare lijnen

Roomwitte elegantie

klepdeksels gelegd. De krachtbron was overtuigend koud. Maar met maar één kus wordt de twaalfcilinder wakker. Zonder ochtendhumeur. Meteen braaf aan de slag op een stabiele nullast. En zie dat braaf dan in de zin van 'beschaafd'. Niet van 'saai'. Staande pedalen vragen altijd even gewenning. Tenminste aan deze kant van de tekst. Maar dit gaat soepel. Stapvoets rollend voelt de besturing wat vaag aan. Als de tien liter olie op temperatuur is, mag de Ferrari wat sneller door de toeristische kuststreek flaneren. Daar wordt het sturen ook een stuk strakker van. Mooi. Het blok hoor je nauwelijks. De uitlaten ook niet. Chique! De koets voelt baksteenstabiel aan. Vering en demping zijn op stevig sportieve, maar niet Spartaanse manier. Alles in het nette dus. Op de - iets bredere dan in de archieven - Pirelli's P5 205x70 VR 15's gaat de Ferrari als een trein. Maar dan op tijd. Achter de spaken die in de Borrani's het zonlicht vermalen zitten Dunlop schijven en klauwen. Werkt allemaal gortdroog en duidelijk. En dat is dan weer in het voordeel van de Sales Person die al GS-eMmerend een wat losse interpretatie van de voorrangsregels bezigt.

Ook prettig voor Alex. We zijn immers met een auto van één van zijn klanten op weg... Hadden we dus mooi even staande haartjes op de ruggen van de handen en een riedel over de rug. Dat gevoel komt in het goede terug als er gasgegeven wordt op de manier waarop gas geven bedoeld is... Accelereren doet deze 250 met overtuiging. Zelfs overtuigend naar de maatstaven van vandaag de dag. Maar de akoestische ondersteuning van de gasvoet inzet is fenomenaal. Twaalf cilinders pakken op, het toerental stijgt lineair en het blok dat zo-even zo beschaafd zoefde krijgt eerst een metaalachtig gillende ondertoon. Klimt door naar een mechanisch waanzinnig crescendo. Opeens is het uitlaatsysteem veel minder beschaafd dan zo even. Duivels maar toch leuk. Zoiets... een 3 liter twaalfcilinder. Een instant oorgasme... Vanuit de fotowagen probeert Maarten foto's te maken terwijl hij twee duimen tegelijk in de lucht steekt. Dat soort dingen doet deze auto met je! In het Randstedelijke gedrang valt de Ferrari optimaal op door maximaal onopvallend te zijn. Bij sommige burgers draaien de nekken tot in een verontrustende hoek mee. En zelfs de meest verbijsterende petmansen in uitgeboetseerde BMW's en GTI's moeten afhaken bij dit meer dan gedateerde geweld. Zelfs bij dat soort lieden dwingt de Ferrari respect af. Wat een wereld van verschil, die ene letter... GTE of GTI.



De Techniek van de 250 GTE

Chassis:	buizenchassis, de langsdragers zijn ovaal
Carrosserie:	staal met aluminium deksels. Bij vroege exemplaren waren de deuren ook van aluminium.
Motor:	V12, 4 bovenliggende nokkenassen
B x S:	73 mm x 58,8 mm
Slagvolume:	2953 cc
Compressievoud:	8,8 : 1
Koelvloeistof:	12 liter
Smering/olievolume:	ca. 10 liter
Tankinhoud:	ca. 90 liter
Normaal verbruik:	1 op 6, 1 op 7
Transmissie:	plaatkoppeling, gesynchroniseerde vierbak, cardan, achterwielaandrijving
Gewicht:	ca. 1450 kg
Vermogen:	235 PK@7000 omw./min.
Topsnelheid:	> 200 km/h
Wielophanging V/A:	V:onafhankelijk, A:starre as
Vering/demping:	schroefveren om Koni telescopen
Wielbasis:	260 cm
Spoorbreedte V/A:	135,6/135 cm
Remmen V/A:	Dunlop schijven en klauwen.
Draaicirkel:	ca. 13 m.

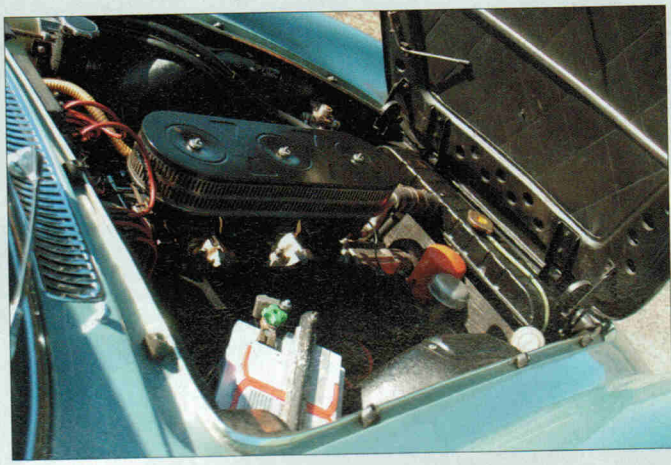
Aandachtpunten, de techniek

Mits met liefde behandeld geeft de 250 techniek géen problemen. Een olieverbruik van 1 op 800 is in die optiek geen probleem. Door de ten opzichte van vorige modellen herziene motorophanging treedt er makkelijk onbalans in de aandrijfas op. 'Uitlijnen en uitbalanceren', dat zijn de sleutelwoorden.

De Waarde

Gevoelsmatig is elke Ferrari onbetaalbaar. In tegenstelling tot de suggestie in het lied 'Ik doe wat ik doe' van Astrid Nijgh is liefde immers niet te koop, want onbetaalbaar. Toch is er een prijskaartje aan deze schoonheden te hangen. Volgens de Voiture's Klassieker Almanak kunnen we uitgaan van onderstaande lijst. En net als bij Metaxa geeft het aantal sterren de kwaliteit aan: De prijzen zijn in Euri. De prijzen zijn als bij verhandeling tussen particulieren. Handelsbemoeienis kan de prijs tot zo'n 30% laten oplopen. Dit heerlijke exemplaar heeft een prijskaartje van 65.000 Euri. Voor dat geld wordt wat opkomende onraad op het rechter deurpaneel op verantwoorde manier geheeld. En niet door de slecht befaamde zachte heelmeesters.

*****	****	***	**	*
81.000	60.000	43.000	25.000	16.300



De Ferrari 250 GTE 1960-1963

Fabrikant: indertijd was dat SEFAC Automobili Ferrari, Viale Tranto é Trieste 79, Modena, Italia. (De latere eigenaar Fiat, zat indertijd als Fia S.A. Corso G. Agnelli 200, in Torino, Turijn dus. Ook in Italia.)

Tot voor kort gewaardeerd als donor om replica's of gewoonweg ver valsingen van de 'echte' coupes te maken.

Ontworpen door: Pininfarina als vierpersoons coupé.

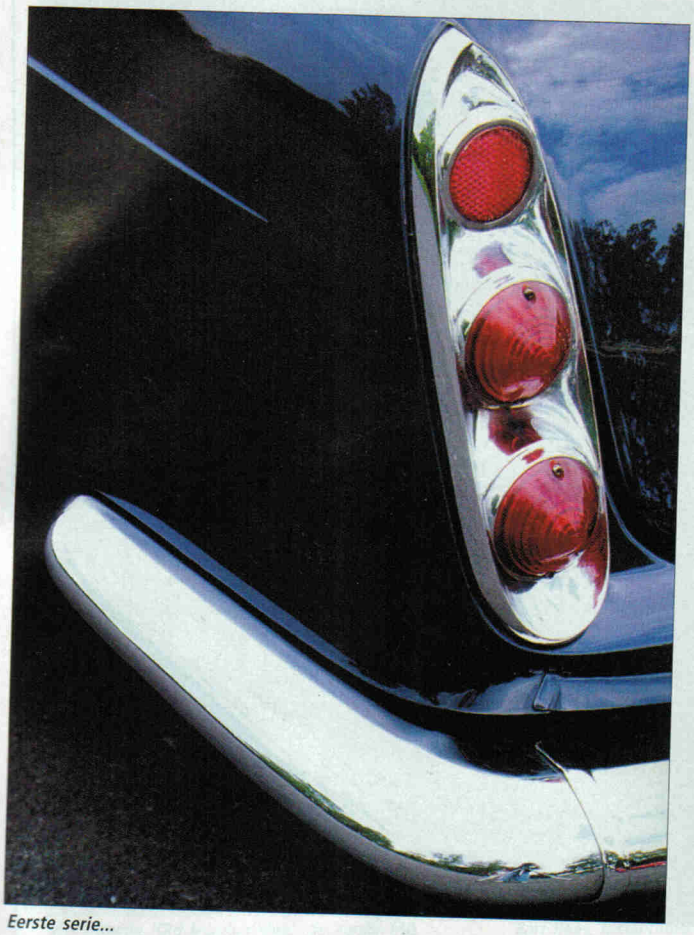
De plaats in de markt van zijn tijd

In Nederland waren er in 1964 drie automobielen met een hoger prij kaartje dan deze schoonheid. Dan zitten we in de prijsklasse boven d ƒ 30.000,- 'ƒ' Staat voor Guldens. Mooi spul was dat. De Ferrari kostte bi na zestig mille aan oud geld. Goggo's T300 ging voor ƒ 3.245,- over d toonbank. En om te bewijzen dat auto's helemaal niet zo duur zijn g worden: het bruto modale JAARinkomen was indertijd ongeveer ƒ 8.500

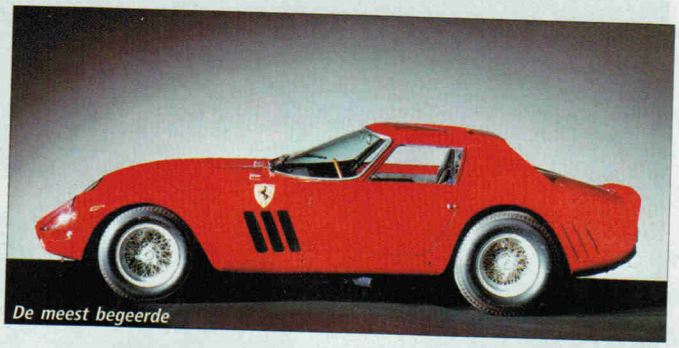
De aantallen: volgens onze bronnen zijn er 954 eenheden geproduceer Elders vinden we getallen tussen de 950 stuks en de volle 1.000 eenhede Vroege exemplaren hadden dik chroomomrande separate achterlichte Latere zijn schatplichtig aan Fiats toeleveranciers. De laatste vijftig zijn elk geval als Ferrari 330 America verkocht. Zelfde koets, maar voorzien va het nieuwe 4 liter blok. Voor export naar de States dus.

250 en 330

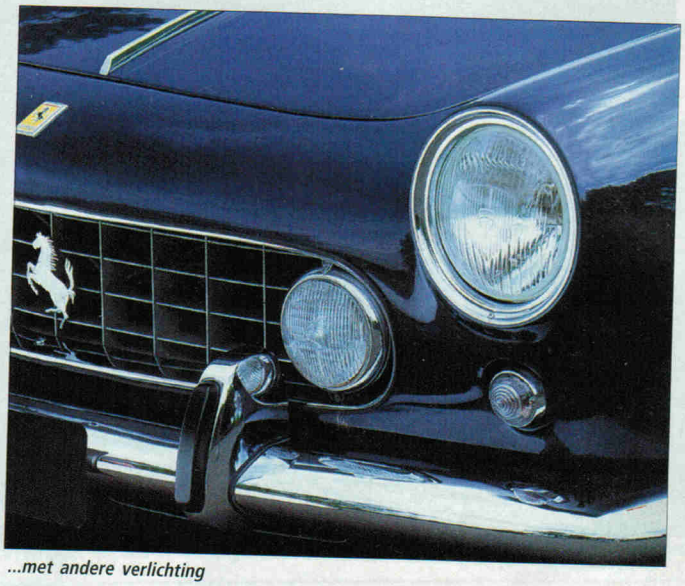
Enzo Ferrari gebruikte het slagvolume - de cilinderinhoud - van 1 cilind



Eerste serie...



De meest begeerde



...met andere verlichting

als aanduiding voor wat de - doorgaans - twaalfcilinder in zijn geheel als slagvolume had. 250 cc x 12 cilinders staat zo voor drie liter. En dan is 2953 cc aardig genoeg in de buurt. En erg weinig voor een V12... Maar dat geluid...

De onderdeelvoorziening

Ferraribezitters denken mondiaal. En de zeldzaamheid van deze auto's in aanmerking genomen is de zaak dan zo slecht nog niet. Maar ook mensen die gewoon in Nederland willen shoppen komen goed weg. Vragen over prijzen laten direct zien dat de vrager het geld niet heeft.

De onderdeelvoorziening, de koets

Vreemd genoeg zo beroerd nog niet. De GTE's die voor oneigenlijk gebruik gekannibaliseerd zijn, zijn uit beeld verdwenen en herboren als veel duurdere, en net zo valse, coupes. Oeps, replica's... Gelukkig hadden de G E slopers wel het besef dat alle plaatwerk die zij als overbodig zagen ook nog te verhandelen zou zijn. Uit sloopvoorraden zijn er derhalve nog delen te krijgen. Soms. Via via... In Engeland zijn er aanbieders van nieuwe lampenglaasjes en raamslingers. Zo van het schap af. Vaak met dank aan de toeleveranciers die ook aan Fiat en alle anderen leverden. Niet erg hoor. Heel veel speciaal Rolls-Royce spullen zijn ook gewoon Lucas parts in andere doosjes.

...en die van de techniek

Dik voor elkaar. Maar gevoelig, erg gevoelig voor mishandeling. Het zwakke punt van deze blokken bestaat uit de rechter enkel van de bestuurder. Olieverbruik van 1 liter op 800 kilometer is verre van alarmerend. Voor de prijs van een complete revisie heb je een leuk optrekje in de rustiger streken van Zuid-Frankrijk, Italië of Spanje.

Aandachtpunten, de koets

Maatwerk. Stuks productie. Dankzij Pinin Farina's hang naar perfectie wijken de maten tussen verschillende auto's weinig af. Delen zijn derhalve uitwisselbaar. Roest. Vooral aan en om de (stalen) deuren. Natuurlijk zijn de dorpels ook risicogebied. De regio om de scharnieren van de kofferbak is tricky. Roestpreventie was ten tijde van deze auto's een onbekend fenomeen. Als er een coating aanwezig is, wil dat verder nog niets zegen. Bedenk: Hoe duurder de wagen, hoe meer kans op slim bedrog.

De specialisten

Natuurlijk halen we ze zelf uit Auto Motor Klassiek en de Voiture's Klassieker Almanak (nog te bestellen via 0315-681326). Maar grappig genoeg kun je met deze monumenten ook gewoon terecht bij de reguliere Ferrari concessionaires. We noemen: EDS.Classic@worldonline.nl, Competitione via www.competitione.nl, www.garagedaytona.nl, Italauto Kees van Stokkum onder nummer 0342-451.933, Roelofs Engeneering Rheden onder nummer 026-495.1551. HVL-autobekleding.nl. En de VSOC natuurlijk... www.vsoc.nl of 0252-218.980.

AMK's Oordeel

Hebzucht is één van de Zeven Hoofdzonden[redacted]U EN?! Alles wat een Ferrari begeerlijk maakt, plus en hoogst decente kleur en een bijna dagelijkse inzetbaarheid.