

# WEDERGEBOORTE VAN EEN STANDAARD FERRARI



*Het front van de 250 GTE is niet al te spectaculair. Je zou bijna zeggen dat bewust voor deze standaard neus is gekozen.*

**Van alle automerken zijn er, zeggen sommigen, maar twee die veel meer dan een merk zijn. Twee aparte werelden, twee 'ways of life': Rolls Royce en Ferrari. En als we nu het eerste merk dat echt wel alleen voor de zeer rijken bereikbaar is, even buiten beschouwing laten, en de 'Dritte im Bunde', Bugatti, met alle excuses aan de Bugattisti, als zijnde iets**

**héél aparts, en niet meer in productie, in zijn heel eigen nis laten, dan blijft het toch een bijzondere taak om de mystiek van de ras-Italiaan Ferrari uit te leggen.**

**Wat is er dan zo speciaal aan de scheppingen van een man die in het einde van de vorige eeuw geboren, al in de jaren**

**twintig races reed, in de jaren dertig de ren-afdeling van Alfa Romeo bestuurde en onder de naam Scuderia Ferrari de rode monoposto's van de ene overwinning naar de andere joeg, om na de oorlog in een verwoest Italië een fabriek van zijn eigen droom-auto's uit de grond te stampen, en die tot de dag van vandaag vrijwel als alleenheerser te besturen?**

Over Ferrari zijn talloze boeken geschreven, maar afgezien van de vele Grand Prix zeges die het merk van het springende paard bevocht, is er ook nog de betovering van een tot in de finesses uitgekende techniek die voornamelijk is neergeslagen in de formidabele V-12 motoren die op topprestaties zijn gericht. Scheppingen van Gioacchino Colombo en wat later Aurelio Lampredi. Er is wel eens gezegd dat er in het leven van elke man een moment komt waarin hij zijn bezittingen, zijn huis en zijn vrouw zou willen geven voor het felle gehuil en de extatische acceleratie van een echte Ferrari! En het in zijn

bezit krijgen van zo'n legendarische wagen is dan ook een mijlpaal in het leven van elke autosportman. Zo'n mijlpaal kwam voor mij in mei 1975 toen ik er na een van de onvolprezen Ferrari-dagen van Dries van der Lof, door mijn zoon achter kwam dat er ergens een Ferrari 250 GTE te koop was. Ik moet er direct bij vertellen dat onder alle super-wagens die Ferrari sinds de oorlog voor sport en racewerk op de weg bracht, die 250 GTE-serie eigenlijk de eerste serie standaard-wagens was, als je tenminste ooit een Ferrari 'standaard' zou mogen noemen. Maar waar tot op dat moment in 1960, toen het eerste 250

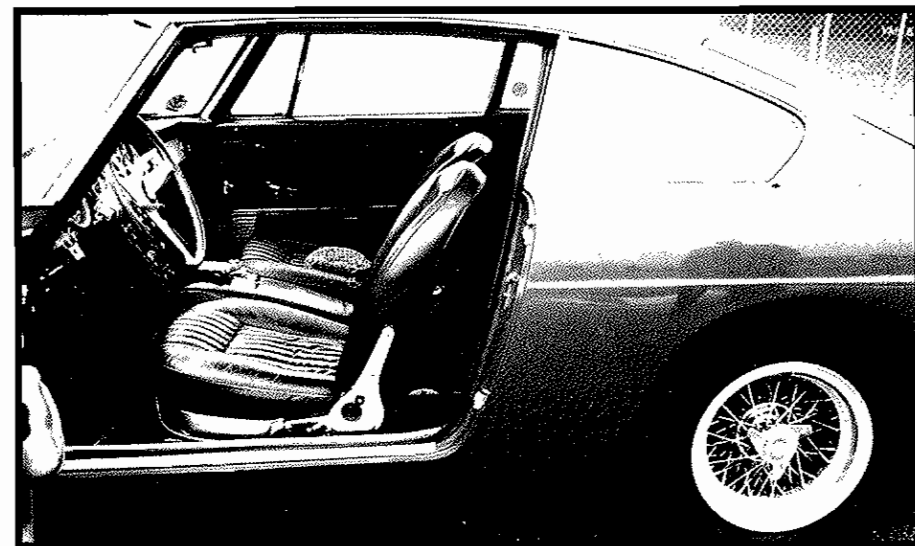
GTE prototype verscheen, slechts kleine series waren gemaakt, waarvan bijna geen enkele Ferrari identiek was aan de andere, omdat vaak werd tegemoetgekomen aan de speciale eisen van cliënten, ontstond nu een serie auto's die voor het eerst vier personen konden bergen, en waarvan er in de jaren 1960 tot en met 1963 ongeveer 950 stuks werden gebouwd. Voor Ferrari een ongehoord grote serie die de 250 GTE tot een wagen stempelde waar de top-Ferraristi eigenlijk een beetje op neer keken. die echter-met de formidabele twaalf cilinder motor van drie liter toch alle

ras-kenmerken van Maranello ver-  
toonden en die een carrosserie van  
grootmeester Pininfarina bezaten,  
nu de huis-couturier van de oude En-  
zo. En het grootste verschil met de  
andere Ferrari-typen was dat deze  
250 GTE's voor liefhebbers nog voor  
een prijs te krijgen waren die ver on-  
der de snel omhoogschietende prij-  
zen van de andere modellen bleef.  
Dat dit niet zo zou blijven was duide-  
lijk, want ook een serie van 950 stuks  
kon je moeilijk massaproductie noe-  
men. Bij Fiat en Ford komt dat er in  
een heel of een half uur van de band!  
Dus was het snel toeslaan geblazen.  
En dankbaar moet de hulp van de  
man die hem aan mij overdeed wor-  
den gememoreerd.

## Roest

Toen hij in augustus 1975 bij me thuis  
arriveerde, met een oplegger opge-  
haald, onthulde een eerste inspectie  
dat de belangrijkste componenten als  
motor, bak en achteras in prima staat  
waren maar dat er aan de carrosserie  
(die in een afschuwelijk groen-zwar-

*Het dashboard, eenvoudig maar  
zeer doelmatig.*

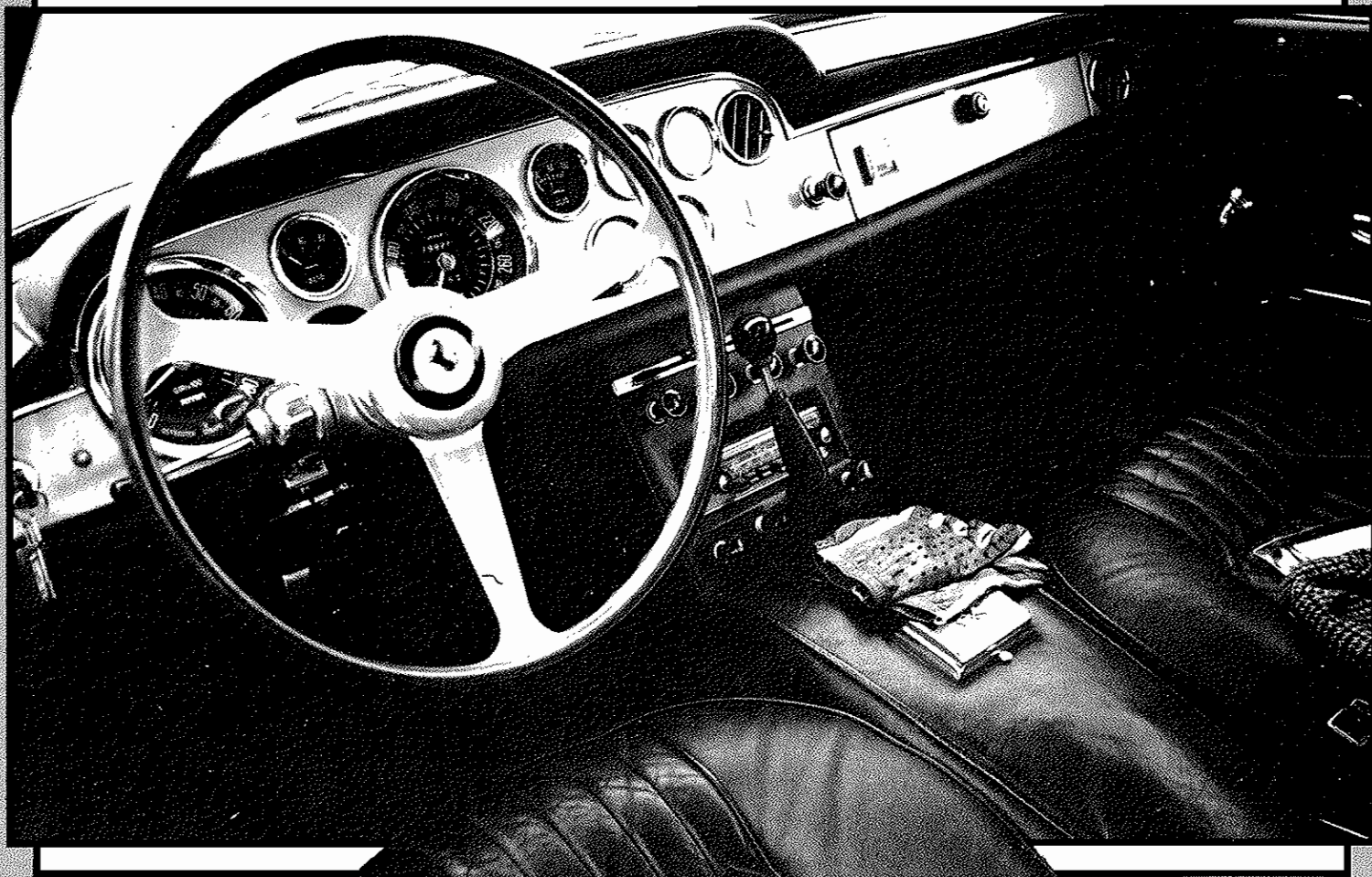


te kleur was gespoten, over het origi-  
nele metallic zilver) nogal wat te doen  
viel. De voetbodem voor de achter-  
passagiers was nog alleen maar een  
dun laagje roest waar je met twee  
vingers doorheen kon poken.

Met voor een beginnend restaurateur  
gevaarlijke naïviteit dacht ik hoopvol  
dat nr. 4339 wel met een paar maan-  
den op de weg zou zijn, maar dat  
pakte even anders uit. Er werd eerst  
wat gereden en gelukkig bleek daar-  
bij dat de elektrische overdrive prima  
functioneerde. Daar was vroeger wel

*De GTE is meer een toerwagen dan  
een sportmachine. De wagen  
beschikt dan ook over vier  
comfortabele zitplaatsen. De instap  
is prima.*

kritiek op geweest omdat bak en  
overdrive dezelfde olie gebruikten en  
de toenmalige smeermiddelen voor  
die overdrive niet al te goed waren.  
Gelukkig was de huidige olie hele-  
maal voor al dat werk berekend.  
Maar er was veel belangrijker werk te







*Het koetswerk van de 250 GTE kwam van de hand van Pininfarina. Deze Ferrari vertoont vrij strakke lijnen.*

doen. Roestgaten in de portieren en bij de spatborden moesten worden uitgehakt en nieuwe plaat moest worden ingelast. Datzelfde gold ook voor de voetwells achterin. En steeds kwam er meer roest te voorschijn dat werd weggepolijst en geschuurd. Ook de binnenkanten van de portieren waren puinhopen. Maar vóór dat alles werden van de motor alle rubber slangen vernieuwd met nieuwe klemmen, nieuwe bougiekabels, nieuwe bobines en verdelers en oliefilters gemonteerd.

De radiateur ging naar de super-specialisten op dit gebied: Bloksma. De wat versleten banden werden vervangen door nieuwe Dunlops SP 185 HR 15 en hoewel de wielen nog goed waren, alleen overgespoten en gecorrodeerd, was ik blij van Ed Swart een set Borrani's in vrijwel nieuwe staat over te kunnen nemen. Zo dook er steeds weer wat anders op en als er om de een of andere reden (vaak wachten op onderdelen) niet kon worden gewerkt, lag de zaak maanden stil. Als ik dan in de garage het ontakelde geval zag staan, twijfelde ik wel eens aan het goede einde. Maar met de hulp van mijn zoon en van monteur Willem (die op hoogst onregelmatige tijden kwam lassen en plaatwerken) vorderde het toch wel zover dat in mei 1977 nr. 4339 (waarvan ik inmiddels uit Maranello alle fabriekspapieren betreffende motor, bak en chassis had gekregen, waaruit bleek dat hij in april 1963 was afgeleverd) naar Oosterbeek kon worden gesleept omdat de uiteindelijke reconstructie bij Piet Roelofs, de specialist in het opbouwen en verzorgen van Italiaanse sportwagens, toch in

de beste en zeer capabele handen was.

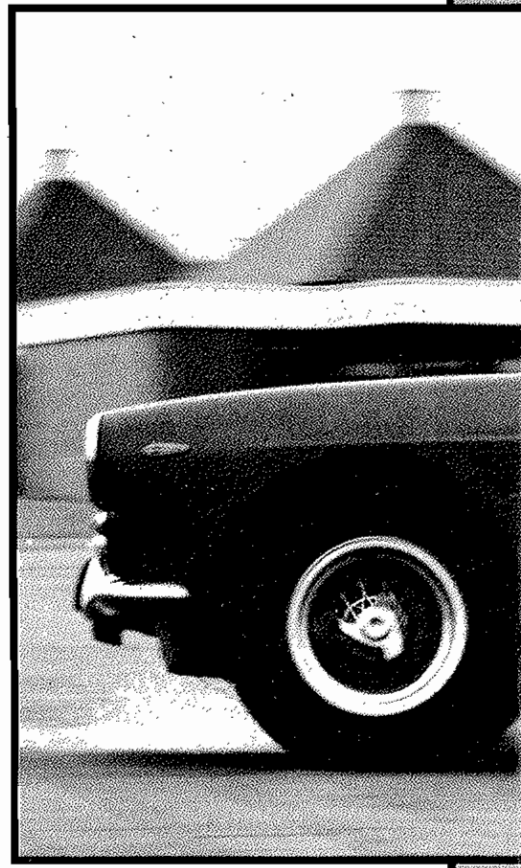
Intussen had ik vrij veel onderdelen weten te krijgen bij David Clarke, een groot Ferrari-liefhebber die in zijn bedrijf Graypaul Motors een enorme hoeveelheid onderdelen van alle oudere Ferrari-typen had opgeslagen en ons steeds met raad en daad terzijde stond. Zo waren er dus ook een paar tripjes naar Engeland voor nodig. Een minder mooi stuurhuis en een wat zwakke rem-servo-unit brachten me er toe om bij een bezoek dat ik met mijn zoon in augustus 1976 aan Maranello bracht waar we de Commendatore Enzo Ferrari een bezoek van een half uur konden brengen, eens rond te speuren bij de diverse garages in het dorp. De prijzen van oude onderdelen bij de fabriek zelf zijn namelijk niet mis en bij de circa tien kleine bedrijven op autogebied in Maranello zijn er altijd zoontjes of neefjes en ook wel omes of andere familieleden die, bij Ferrari werkende, zorgen voor een constante stroom onderdelen die via stoffige zolders van de kleine zelfstandigen hun weg vinden naar de slecht bij kas zittende Ferrari-restaurateurs. Op deze manier troffen we bij 'Tony' een prima stuurhuis (inruil tegen het oude) en een heel mooie rem-servo-unit aan.

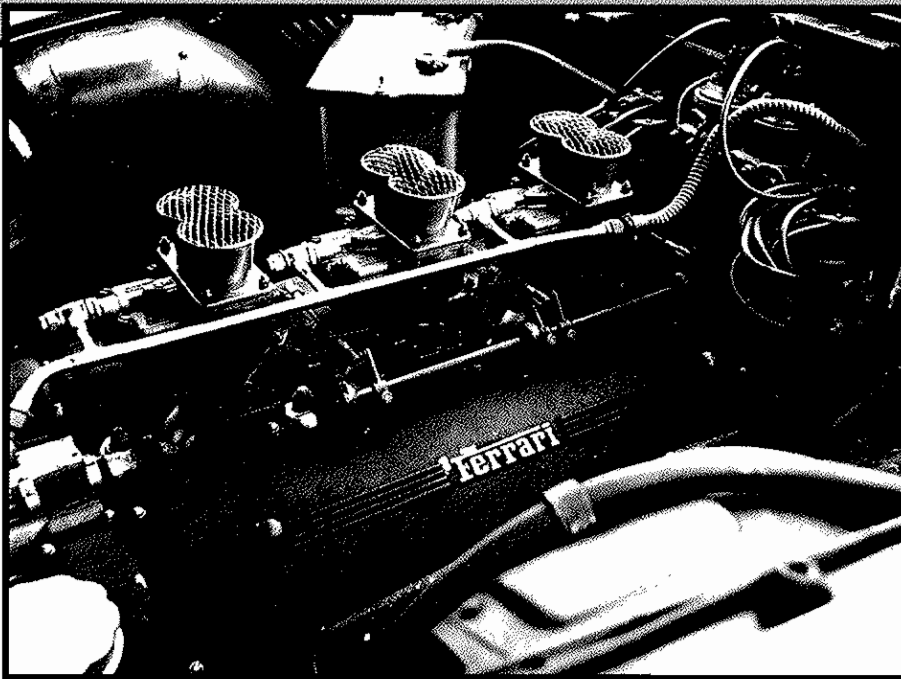
Terwijl de opbouw in Oosterbeek vorderde, werden de oude Borrani vleugelmoeren van de wielen opnieuw verchromd, werden complete sets uitlaten in Italië besteld, kwamen er nieuwe voorwiellagers, remslangen, keerringen, remcilinders en al dergelijke zaken. Toen bleek dat bij de uitlaatssets het eerste korte tussenstukje tussen uitlaatspruitstuk en uitlaatsset ontbrak en de originele waren doorgeroest, werden deze toch door een klein metaalbedrijf keurig opgelast. Bij veel bezoeken aan Oosterbeek werden foto's gemaakt van

het vorderende werk en in een logboek werden vanaf het begin alle werkzaamheden op datum geregistreerd. Het is een methode die ik iedereen kan aanbevelen omdat je later nooit meer precies weet wanneer je wát gedaan hebt en wat dat kostte! Omdat we gelukkig bij het begin al hadden geconstateerd dat de binnenbekleding van zwart leer mooi intact was, werd die met saddle-soap opgehaald, alleen de vloerbedekking was aan totale vernieuwing toe. Thuis hadden we veel met zink-oxyde gewerkt nadat we op alle plaatsen waar roest was, hadden gepolijst en geschraapt en tot op vandaag heeft dat alles zich goed gehouden.

## Kleur bekend

Toen de body eindelijk zover was dat er over een nieuwe lakkleur kon worden gedacht, werd er lang gearzeld tussen ondermeer ijsblauw en ivoorcrème maar tenslotte won het echte Italiaanse race-rood de strijd en werd de wagen naar een klein bedrijf in de Betuwe gebracht waar hij onder meesterhanden van goede vakmensen met een Alfa-lak, namelijk 'Rosso Corsa' de felrode kleur kreeg die een Ferrari behoort te hebben. Bij terugkomst in Oosterbeek werd toen de bedrading vernieuwd en in de win-





*De formidabele V-12 Ferrari krachtbron.*

ter kwam de Ferrari als een rode Phoenix uit zijn as overeind. Zelfs in een groot blad als het onze is er niet genoeg plaats om alle details van de wedergeboorte weer te geven maar tegen het einde van het jaar was 4339 dan toch zo ver dat hij met verse olie

*Hugenholtz' machine draagt nummer 4339. Deze 250 GTE verliet op 23 april 1963 de fabriek.*

en nieuwe banden door Piet Roelofs naar Bentveld werd gereden waar op die 24e december de Ferrari-vlag in top hing.

Om de hele zaak te voltooien reed ik de wagen in januari 1978 naar een ouderwets bedrijf in Haarlem waar met prachtig rood Belgisch wollen tapijt een hele nieuwe vloerbekleding (met red piping) pas klaar op maat werd gesneden. Met die finishing touch was de restauratie min of meer voltooid, al bleven er allerlei kleine zaken de aandacht vragen.

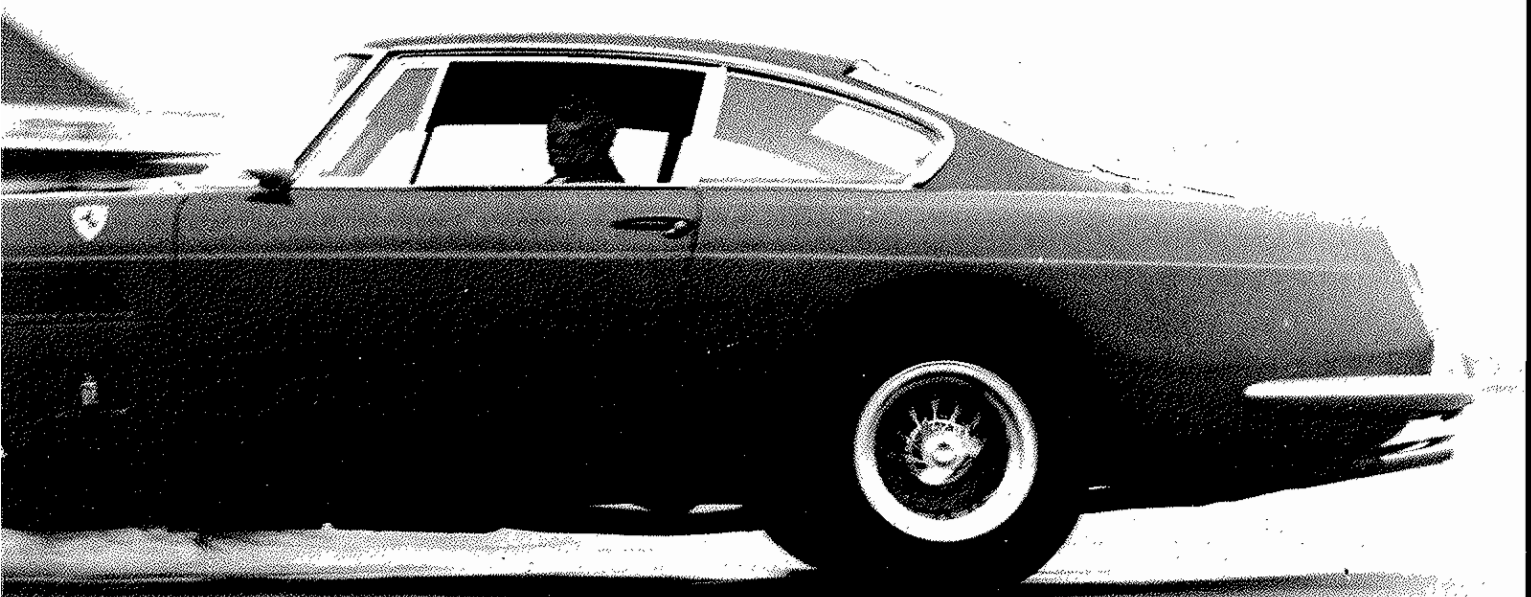
Na een feestelijke inwijding met een aantal Ferraristi waren er dat jaar een

aantal ritten zoals het bijwonen van de jaarlijkse Ferrari-dag bij Dries van der Lof en een lange rit naar de Nürburgring om daar de VI Veteran Car Race Meeting bij te wonen. In totaal vermeldt het logboek ruim 2300 kilometers en het jaar eindigde met een totaal kilometerstand van 77.890, gezien de lange levensduur van de oersterke twaalf cilinder motor dus nog marge latende voor vele snelle kilometers.

De bijeenkomst op de Nürburgring werd door Ferrari gesponsord en er zou op de zondagmiddag ook een Ferrari-défilé worden gehouden, waaraan ik argeloos ging deelnemen. Een 250 GTE is namelijk een doodgewone, hoewel natuurlijk zeer uitzonderlijke toerwagen. Dat de andere Ferrari's over een défilé heel anders dachten werd me na de eerste halve ronde duidelijk toen links en rechts de fel-huilende rode kanonnen om me heen spotten. Maar mooi was het wel.

## Onderhoud

In 1979 was het kilometertal lager omdat er veel ander testwerk op het programma stond maar vorig jaar waren er weer prachtige ritten met ondermeer de Nürburgring en een totaal van over de 2000 kilometer. Voor





1981 is er weer een en ander te doen. Maar belangrijker dan het programma is: hoe houdt zo'n veteraan zich in het gebruik op de weg. Allereerst is de oliedruk van belang, die op snelheid van 4000 toeren en met warme motor net boven de 40 lbs staat. In het grote motorcarter gaat met inbegrip van de twee oliefilters tien liter en ik heb met Duckham's steeds goede resultaten.

Het remsysteem moet steeds goed worden bijgehouden want bij hoge snelheden valt er aan een wagen van ruim 1400 kilo nogal wat te remmen. De vier schijfremmen doen hun taak goed en de besturing, hoewel niet licht, is exact en accuraat. Er kan eventueel een modernere rem-servo unit worden ingebouwd (ATE of Borg Warner).

Zelfs na je een leven lang te hebben beziggehouden met de autosport en de geschiedenis van de grote merken en na vele jaren rijden met historische- en veteranen-auto's is en blijft het toeren met een eigen Ferrari een heel apart soort genot waarin veel gevoelens een rol spelen. Ook het intense contact met andere Ferraristi in vele landen is een aparte ervaring. Hoeveel 250 GTE's er nog over zijn weten we niet precies, maar met hulp van Ferraristi uit Engeland, Amerika en Zwitserland ben ik bezig een register op te stellen dat begint met prototypenummer 1895 (waarschijnlijk nog door twee stuks voorafgegaan) en via het eerste productiemodel (2043) dat op de Parijse autoshow van 1960 verscheen, loopt naar nummer

4961 dat laat in 1963 de serie beëindigde, waarna er nog een aantal wagens een grotere motor kregen te weten die van de latere 330. Mijn eigen 4339 kwam zoals vermeld op 23 april 1963 uit de fabriek om naar Duitsland te worden geëxporteerd. Uit de gegevens blijkt dat er van de nog bekend

zijnde wagens meer dan zestig in Californië zijn! Komt u er een tegen, geef dan een eresaluut voor de oude Enzo en geef het chassisnummer aan mij door. Forza Ferrari!

**Hans Hugenholtz**

