

# RUOTECLASSICHE

## PROVA SU STRADA

Jaguar «XJC 4.2»  
e «XJC 5.3»:  
l'eleganza ha due  
sole porte

## AL VOLANTE

Ferrari  
250 GT 2+2

Abbiamo guidato l'esemplare  
che fu del pilota Scarfiotti



## ANNI 60

Simca «1000 GL»

## PERSONAGGI

Giovanni Michelotti

500 all'ora  
Promessa  
di Maranello



IMPRESSIONI DI GUIDA

**Ferrari**  
«250 GT 2+2» 1962

**IL TACHIMETRO  
CHE ILLUDE**

Lo strumento (a sinistra del titolo) riporta sul fondo scala i 300 orari. Nei primi anni 60 nessun'altra GT faceva altrettanto: la fantasia dei ragazzini si scatenava.

Forse non ci credeva nessuno neppure quarant'anni fa, ma allora si era tutti un po' più sognatori, e quel «trecento» suonava irresistibile. In realtà, le prestazioni sono più «terrene», ma consentono di tenere a bada moderne vetture sportive. I cavalli sono pur sempre 240, e sono di razza.

In più, questa granturismo ha quattro posti, è docile nel traffico e, per essere una Ferrari, non costa neanche troppo: 140 milioni



Ferrari



È eccitante ad alta velocità  
e a suo agio nel traffico cittadino.  
Potrebbe persino essere



Pininfarina è riuscito a donare slancio al profilo della «2+2», nonostante l'ampio padiglione che consente il trasporto di quattro persone.

A volte basta un numero a suggestionare la fantasia. Per il bambino Roberto Olivó quel numero era il 300. In vacanza sulla Riviera Ligure, vedeva parcheggiata sul lungomare una Ferrari e lui, sbirciando dal finestrino, s'incantava davanti a quell'incredibile 300 km/h sul tachimetro: che cosa fantastica doveva essere guidare a 300 all'ora! In effetti, le Ferrari erano le uniche automobili al mondo a sfoggiare un tachimetro col fondo scala a 300. Non che li raggiungessero davvero ma, con un parco auto che raramente superava i 130 orari, quel numero sul quadrante era sufficiente, nel 1961, per impressionare chiunque. Le Jaguar «E» non avevano prestazioni molto diverse, ma erano meno spudorate, limitandosi a segnare 280. Non importa: Roberto è stato inseguito tutta la vita dall'immagine di quel tachimetro, finché non si è comprato la sua «250 GT 2+2». Magari «bugiarda», ma sua. Oggi, le «2+2» non sono più così diffuse perché, sebbene siano state le prime vetture di Maranello a superare le mille unità prodotte (esattamente 1002, 952 «250» prima e seconda versione, più 50 «330 GT 2+2», identiche nell'aspetto ma dotate del nuovo motore di 4 litri) sono rimaste a lungo trascurate dai collezionisti che, anzi, le hanno spesso «cannibalizzate» per recuperare ricambi per le più prestigiose «SWB», «GTO», «Spider California» e così via. Talvolta, sono state addirittura il punto di partenza per realizzare vere e proprie truffe, «travestite» con la carrozzeria di una delle varie versioni più preziose. Questo esemplare, scelto da Roberto fra una quindicina dello stesso modello, era rosso con gli interni neri. Una livrea da «vorrei ma non posso»? Forse sì, perché solo il due o tre per cento di queste vetture veniva



consegnato così. Molto più richiesti i colori metallizzati e sobri, dal momento che la «2+2» era più elegante che aggressiva e mirava ad un pubblico poco o nulla interessato alle gare. La nostra, in effetti, era nata grigio antracite con gli interni rosso scuro, abbinamento che a Roberto, però, non piaceva. Dovendo provvedere alla riverniciatura, ha scelto così il Blu Notte metallizzato, come quello della «2+2» di Aristotele Onassis, che aveva un numero di telaio molto vicino alla sua. Gli interni, in ordine ma non perfetti, sono stati completamente rifatti in color cuoio naturale dopo aver confrontato svariate «2+2» mai restaurate, in modo da essere certi su ogni particolare. La meccanica, invece, era già stata interamente e correttamente ripristinata dal precedente proprietario. È stata la ragione che ha convinto Roberto Olivó a scegliere questa macchina, perché il ripristino di un dodici cilindri Ferrari ►

#### UNA RICCA SCUDERIA

I Cavallini rampanti abbondano sulla «250 GT», sia all'esterno sia all'interno: quello sul cofano, smaltato, è stato recuperato dopo lunghe ricerche. Questi stemmi vengono oggi riprodotti in maniera fedele all'originale, ma Roberto Olivó non poteva accontentarsi di una replica.



## LA TECNICA

### Motore

12 cilindri a V di 60° - Cilindrata 2953 cm<sup>3</sup> - Alesaggio 73 mm - Corsa 58,8 mm - Potenza 240 CV CUNA a 7000 giri/min - Rapp. di compr. 8,8:1 - Coppia 26,7 kgm a 5000 giri/min - Alimentazione con 3 carb. doppio corpo Weber 36 DCL - 2 alberi a camme in testa.

### Trasmissione

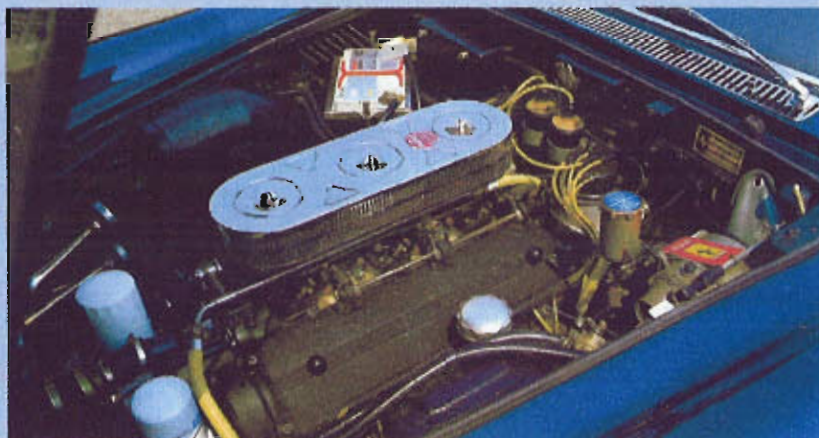
Frizione monodisco a secco - Cambio a 4 marce + overdrive - Leva centrale - Pneumatici 6.50-15.

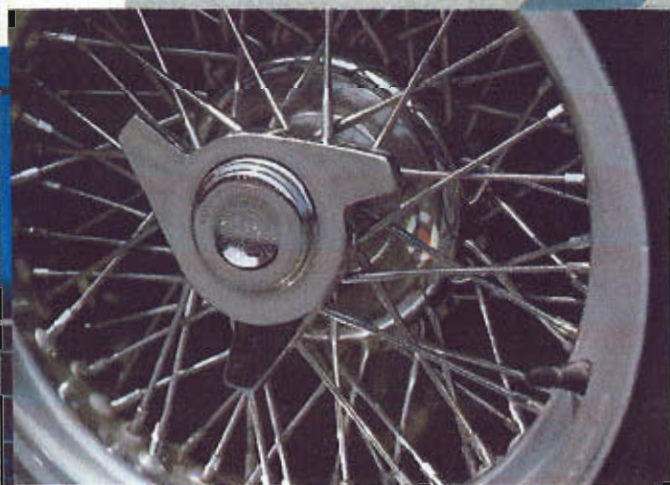
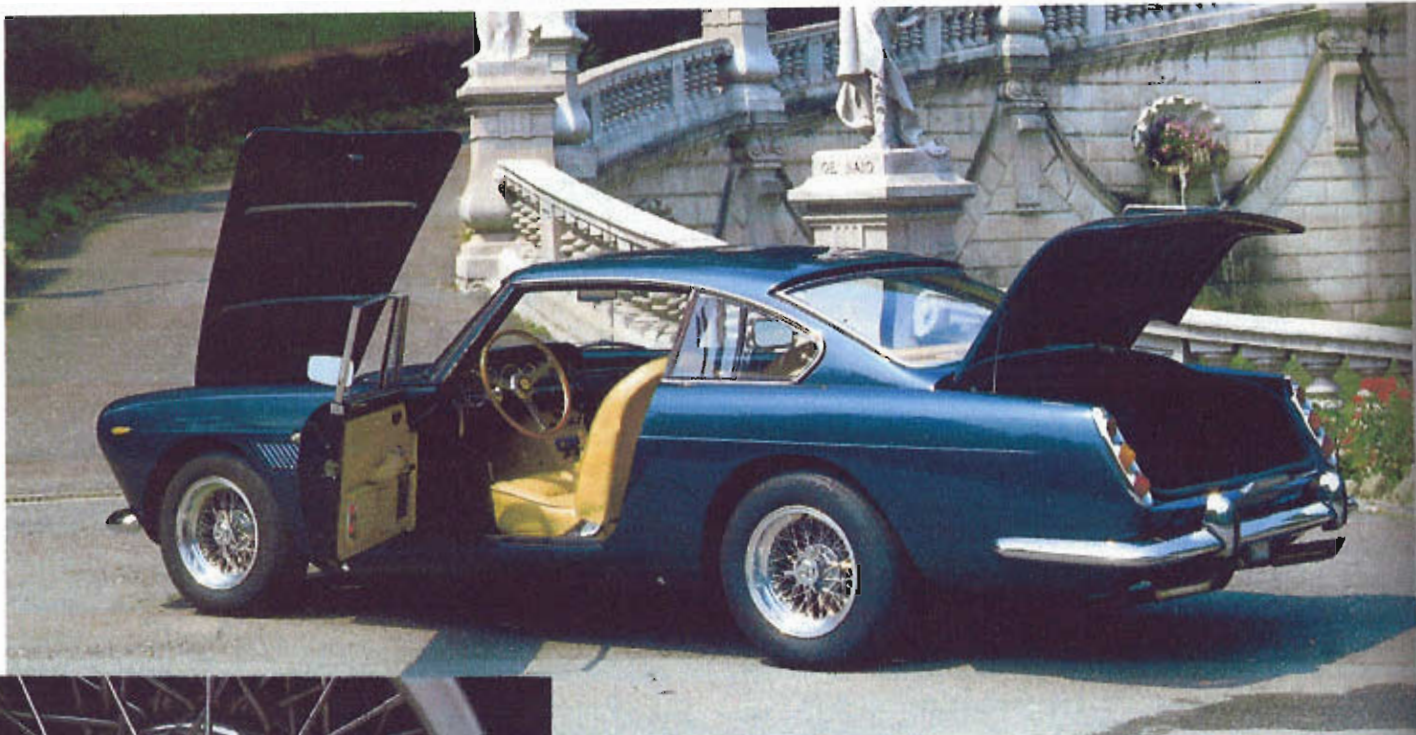
### Corpo vettura

Coupé 2+2 posti, 2 porte - Autotelaio in tubi ellittici - Sosp. ant. a ruote indipendenti, doppi bracci triangolari, molle - Sosp. post. ad assale rigido, bracci longit., balestre - 4 freni a disco Dunlop - Sterzo a vite e rullo.

### Dimensioni e peso

Passo 2600 mm - Carreggiata ant. e post. 1350 mm - Lung. 4700 mm - Largh. 1710 mm - Peso 1280 kg.





► composta conti vertiginosi. A bordo, si viene avvolti dal profumo e dalla morbidezza della pelle Connolly; lo sguardo corre sulle scintillanti cromature, sui raffinati pomelli e sugli eleganti strumenti: sa di Rolls Royce e di Jaguar questa Ferrari. Finché è ferma. Appena accesa, l'atmosfera britannica scompare. Ci sono dodici cilindri emiliani che si schiariscono la voce, tanto possente da rendere inutile l'autoradio, una volta in marcia. Anche le sospensioni sono secondo la tradizione di Maranello, cioè rigide, brusche nelle reazioni. D'altra parte, devono tenere in strada una granturismo, mica coccolare i

▷ **IL POSTO DEL «CUMENDA»**  
 Abbondante ed elegante la dotazione di strumenti. Raffinato anche il volante a tre razze con corona in legno. Il blocchetto d'accensione è all'estrema sinistra, come sulle Porsche.

## TRE MODELLI E DUE MOTORI

### La più vecchia è anche la più bella

La «250 GT 2+2» venne presentata alla 24 Ore di Le Mans del 1960, ma entrò in regolare produzione solo all'inizio del '61; l'esemplare del servizio fa parte di questa prima versione

della coupé modenese. A cavallo tra la fine del '62 e l'inizio del '63 nacque la seconda serie, nelle foto sotto, riconoscibile per gli antinebbia esterni alla calandra, le ghiera cromate sui fari

e, dietro, per i fanalini verticali, non più a tre gemme separate. A fine '63 sarà montato il nuovo 3967 cm<sup>3</sup>. A gennaio '64 la «330 GT» sostituirà questa famiglia di modelli.



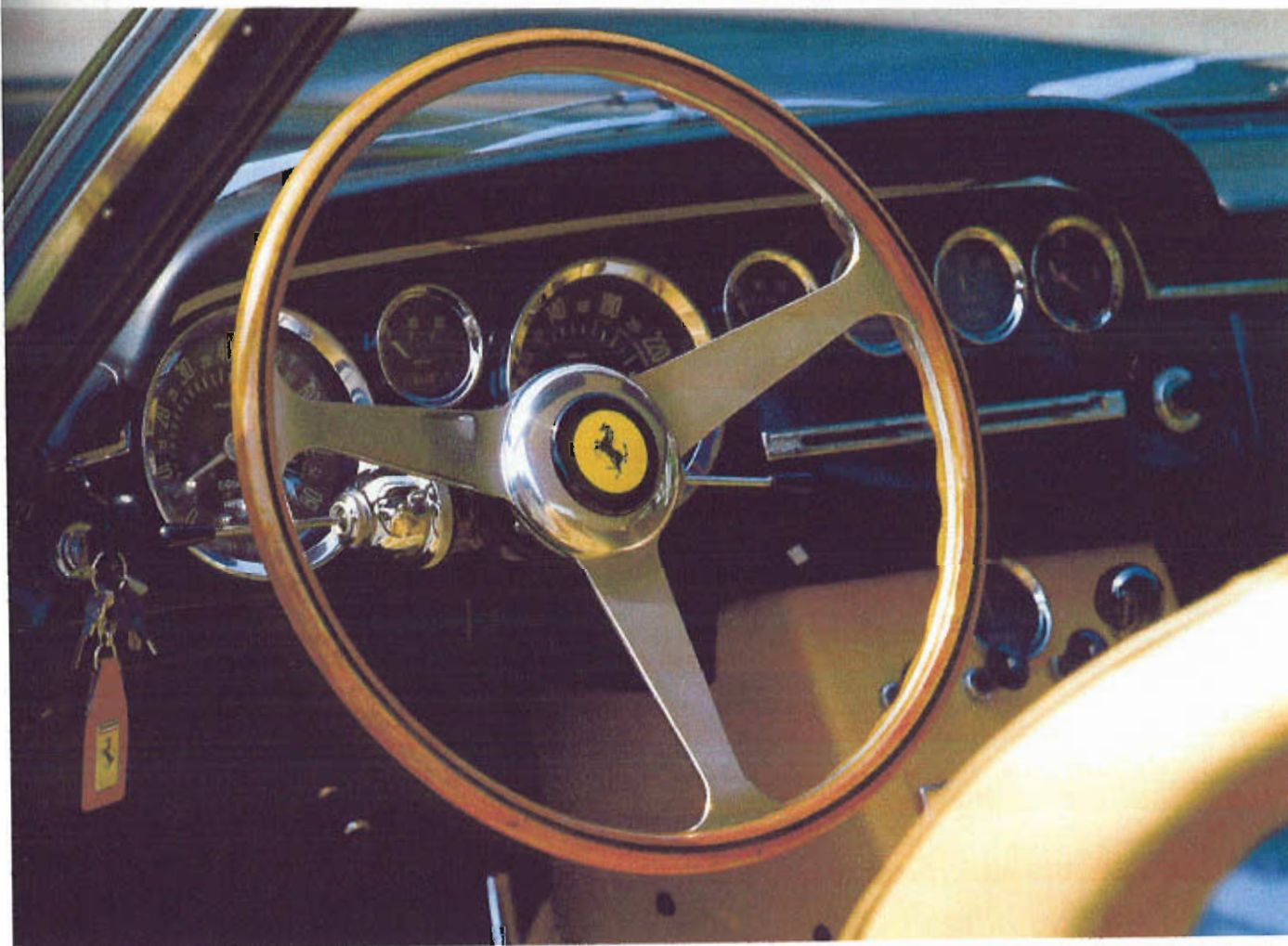
## PIEDI E BAGAGLI

Inoltre il vano bagagli è realizzato pensando alle esigenze di quattro passeggeri; può pertanto contenere un discreto numero di valigie.

## ▷ DIVANETTO PER DUE

Un rigonfiamento al centro dei pozzetti posteriori, in corrispondenza del passaggio degli scarichi, non consente di appoggiare comodamente i piedi.

passaggeri. A dire il vero, si ha la sensazione di andare più forte di quanto i cronometri misurino: non che la «250» sia priva di muscoli, ma il rumore esuberante, la rigidità e qualche scarto del ponte posteriore danno l'impressione di correre anche a velocità contenuta. I 240 cavalli del motore sono comunque in grado, sulle salite che portano alla basilica di Superga, alle porte di Torino, di mettere in difficoltà la Mercedes «C 200 compressor» che utilizziamo come vettura d'appoggio, soprattutto e sorprendentemente quanto a tenuta di strada: la «250 GT 2+2» rolla un po', ma sale senza scomporsi, pur con un certo sottosterzo. Alla stessa andatura, la Mercedes fa schiacciare le gomme a ogni curva e sembra ben più vicina al proprio limite, anche se non perde aderenza. Insomma, una Ferrari per la famiglia, ma ►





## LA FERRARI MENO ROSSA

I colori metallizzati sono i più adatti alla «2+2»: il rosso, infatti, all'epoca era solo sul 2-3% degli esemplari. Il pubblico cui si rivolgeva era costituito più da facoltosi professionisti che da piloti o aspiranti tali.

► pur sempre una Ferrari, Roberto Olivo l'ha voluta anche per questa ragione: avendo due figli, non erano molte le vetture d'epoca di Maranello che gli permettessero di spostarsi con moglie e pargoli. La frenata è più che buona, grazie ai quattro dischi, e anche il cambio ha più pregi che difetti: forse quello maggiore è estetico: non ha la tipica griglia per la selezione delle marce. La frizione, a caldo, tende a strappare un po': Roberto assicura che non necessita di una messa a punto, è così e non c'è niente da fare. Tornati a Torino, ci chiediamo se, nel traffico intenso, la «250» comincerà a starnutire o se si alzeranno presto le temperature. Mentre apprezziamo l'eccellente elasticità del motore, spieghiamo queste nostre perplessità al proprietario. La risposta è secca: «Chi dice che queste macchine hanno problemi nel traffico non ne ha mai vista una

in ordine: se tutto funziona a dovere non c'è il minimo problema. Anzi, ci si può persino dimenticare il cambio». Dopo parecchi chilometri a passo d'uomo, non possiamo che essere d'accordo. Neppure l'abitacolo si è scaldato in maniera fastidiosa. Roberto ci confida che la ventola di raffreddamento ha quattro pale, invece che tre come l'originale, ma solo perché quest'ultima non è ancora riuscito a trovarla: «Comunque la temperatura salirebbe solo di poco» ci assicura. Visto il valore indicato dal termometro, c'è da credergli. Scendiamo mal volentieri dalla «250 GT 2+2», abbastanza Ferrari da essere eccitante ad elevata velocità e abbastanza mansueta da potersi proporre come auto «quotidiana». Un vero peccato averne eliminate così tante a favore delle «solite» berlinette tutte pista e sprint. ■

## MUSCOLI IN DOPPIOPETTO



### CONDIZIONI DELLA PROVA

Temperatura 23° C, umidità 50%, vento da 0 a 1,5 metri/sec. Peso della vettura durante le rilevazioni (pilota a bordo, apparecchiature di prova, carburante):  
kg 1550

### VELOCITÀ MASSIMA

km/h 215,7 in IV marcia

### ACCELERAZIONE

1 km con partenza da fermo: sec. 29,9  
(vel. d'uscita km/h 174,3)

### RIPRESA

1 km con partenza da 40 km/h: sec. 32,0  
(vel. d'uscita km/h 162,2)

Velocità km/h	Tempo in secondi	Velocità km/h	Tempo in secondi
0 - 60	4,8	40 - 60	5,2
0 - 80	6,2	40 - 80	6,9
0 - 100	9,2	40 - 100	13,8
0 - 120	12,8	40 - 120	18,7
0 - 140	18,5	40 - 140	23,8
0 - 160	24,8	40 - 160	31,4