



LA COLORAZIONE BIANCO PASTELLO ACCENTUA L'ELEGANZA DELLE LINEE DELLA FERRARI 250 GT/E.

LA MITICA 250 GT/E IN VERSIONE "PANTERA" DEL MARESCIALLO SPATAFORA, CON LE INEQUIVOCABILI SCRITTE "SQUADRA MOBILE" SULLE PORTIERE. LA VETTURA È STATA ANCHE PROTAGONISTA DI FILM E LIBRI E ANCORA OGGI VIENE ESPOSTA DALLA POLIZIA DI STATO IN NUMEROSE MANIFESTAZIONI PUBBLICHE.



# Cavallino polivalente

Automobile Tricolore, specialista in auto classiche italiane di prestigio, ha effettuato il restauro completo di una Ferrari 250 GT/E, una delle tante declinazioni del modello 250 che rappresenta una parte importante nella storia della Casa di Maranello.

DI EUGENIO MOSCA



01



02



03

**01, 02:** LA 250 GT/E DEL NOSTRO SERVIZIO ALL'ARRIVO NELL'OFFICINA DI AUTOMOBILE TRICOLORE SI PRESENTAVA PIUTTOSTO SANA PER QUANTO RIGUARDAVA LE CONDIZIONI DELLA SCOCCA MENTRE LA VERNICE, ANCORA LA SUA ORIGINALE, AVEVA CERTAMENTE BISOGNO DI ESSERE RINNOVATA.

**03:** IL PRIMO LAVORO HA RIGUARDATO LO SMONTAGGIO DELLA VETTURA ASPORTANDO DALLA SCOCCA LE PARTI MECCANICHE, IMPIANTI E RIVESTIMENTI INTERNI.

Il modello contraddistinto dalla sigla 250 rappresenta una pietra miliare nella storia Ferrari, segnando una svolta nella realtà dell'allora ancora giovane azienda modenese. Sia perché fu il primo a ottenere grande successo tra le vetture prodotte in un certo numero dalla Ferrari, inaugurando la produzione in serie di vetture del cavallino, sia perché nei dodici anni in cui fu attivo, dal 1952 al 1964, fu declinato in numerose versioni, stradali e da competizione, dando vita ad alcuni dei modelli di maggior

successo del Cavallino (SWB, GTO, Testa Rossa, LM, tanto per citare i più noti, oltre alle versioni cabriolet) e alla prima berlinetta 2+2. Come quella del nostro servizio: la Ferrari 250 GT/E.

#### TELAIO DIVERSO, MOTORE UNICO

Molte delle 250 stradali condividevano lo stesso telaio ma declinato in due differenti versioni: telaio corto, con passo di 2.400 mm, conosciuto dagli appassionati con l'acronimo "SWB" (dall'inglese Short Wheel Base), op-

pure telaio lungo "LWB" (acronimo di Long Wheel Base), con passo di 2.600 mm. La maggior parte delle versioni da competizione o cabriolet utilizzavano la versione corta. Quasi tutte, invece, tranne alcuni prototipi per le corse, condividevano lo stesso motore: un V12 ("Tipo 125") di 2.953 cc proveniente da quello progettato da Gioacchino Colombo per le corse, dove debuttò tre anni prima di essere montato sulle 250 stradali, che oltre ad erogare 276 cv vantava una notevole leggerezza. La prima vettura della



04



04B



05

**04, 04B:** LA SCOCCA È STATA SVERNICIATA MANUALMENTE FINO AD ARRIVARE ALLA LAMIERA VIVA PER POTERNE VALUTARE L'EFFETTIVO STATO DI SALUTE.

**05, 06:** I FONDELLI POGGIAPIEDI DEL PIANALE E I FASCIONI SOTTOPORTA SONO STATI SOSTITUITI CON LAMIERA NUOVA SAGOMATA SUL MODELLO ORIGINALE, SALDATA A FILO CONTINUO E SIGILLATA CON APPOSITO MASTICE.



06

serie 250 fu il prototipo sperimentale "250 S", schierato alla Mille Miglia 1952 per i piloti Giovanni Bracco e Alfonso Rolfo. Sui tratti più veloci la macchina, dotata di un motore da 230 cv, soffriva la maggiore potenza delle Mercedes 300SL, ma nei tratti misti recuperava abbondantemente, tanto che Bracco tagliò il traguardo da vincitore. Sull'onda di questo successo la Ferrari presentò al Salone di Parigi dello stesso anno un telaio più

convenzionale per la nuova versione della 250, con la carrozzeria firmata da Pininfarina che si distingueva per alcuni segni distintivi del modello: una piccola griglia sul frontale, coda compatta e grande lunotto panoramico. Poi fu prodotta anche una versione da Vignale, disegnata da Giovanni Michelotti, con fari anteriori incassati e griglie laterali che divennero una costante sulle berline Ferrari degli anni Cinquanta.

## PASSIONE TRICOLORE

Automobile Tricolore ha ufficialmente iniziato l'attività due anni fa, ma può vantare solide basi grazie alla passione ed esperienza decennale maturata nel settore da Edoardo Bonanomi, titolare insieme a Raffaele Giannoni, e da Eros Zanoletti, responsabile dell'organizzazione dei lavori. La struttura bresciana (via Brescia 131, Isorella BS - [www.automobiletricolore.it](http://www.automobiletricolore.it)), come evidenzia il nome, punta sulle auto classiche italiane, in prima battuta Ferrari e Maserati, ma anche altri modelli di prestigio dei marchi Lamborghini, De Tomaso, Bizzarrini, Lancia e Alfa Romeo, realizzando restauri completi chiavi in mano. Infatti, al proprio interno, oltre all'officina meccanica, dove vengono ripristinati o, all'occorrenza, ricostruiti particolari meccanici, ha un reparto di carrozzeria che si occupa sia della latorneria che della preparazione e verniciatura. Solo per la realizzazione dei rivestimenti interni la struttura bresciana si rivolge a specialisti esterni, occupandosi però direttamente dello smontaggio e rimontaggio. L'altra particolarità di Automobile Tricolore, che certamente rappresenta un valore aggiunto, riguarda l'impostazione dell'attività, con l'acquisto in proprio delle vetture, tutte di alto livello e "maching number" (cioè con tutte le parti originali: telaio in combinazione con il proprio motore, ndr.), e il successivo restauro completo per poi metterle in vendita. Automobile Tricolore ha pure una squadra corse per vetture moderne, che naturalmente schiera una purosangue italiana, la Lamborghini Huracàn LP 620-2 nel Blancpain Super Trofeo Lamborghini internazionale.



### DUE POSTI IN PIÙ

Ma Pininfarina andò oltre, occupandosi anche del progetto della 2+2 che consentiva a Ferrari di ampliare la possibile clientela. Partendo dal telaio "lungo" della 250 Coupè, di 2600 mm di passo, allungò il corpo vettura di 300 mm, allargandolo anche di 60 mm, e avanzò il motore di 200 mm in modo tale da incrementare lo spazio nell'abitacolo riuscendo a creare anche due posti poste-

riori, seppur non comodissimi per degli adulti, pur mantenendo l'eleganza delle linee di una coupè. Inoltre, per compensare gli 80 kg in più la potenza del motore fu incrementata a 240 cv. Di GT/E ne furono costruite, da Pininfarina, quasi 1.000 esemplari dal 1959 al 1963, anno in cui subentrò il modello 330, quasi simile esteticamente, ma dotato di un motore di 3.967 cc che erogava 300 cv..



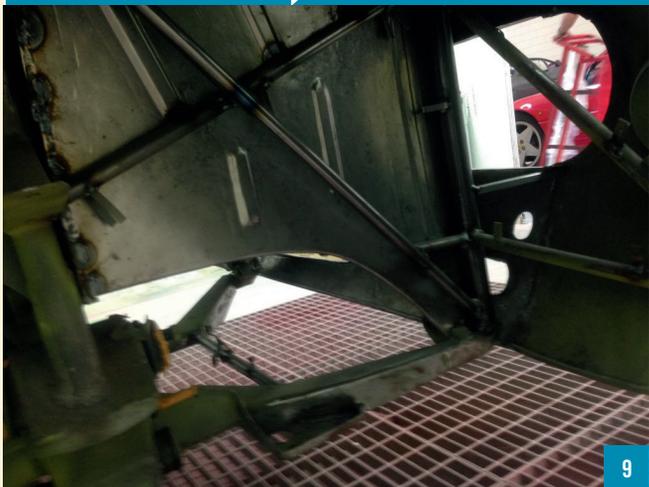
07



08

**07:** ANCHE PARTI DELLE PARETI LATERALI DEL VANO MOTORE SONO STATE SOSTITuite CON LAMIERA NUOVA SAGOMATA COME L'ORIGINALE.

**08:** LA PARTE INFERIORE DEL MUSO, LIEVEMENTE DANNEGGIATA DA UN URTO, È STATA RICOSTRUITA MANUALMENTE, PERFETTAMENTE IDENTICA ALL'ORIGINALE, E SOSTITUITA, COSÌ COME IL TELAIETTO TUBOLARE DI IRRIGIDIMENTO.



9



10



11



12

**09:** ANCHE LA PARTE LATERALE DEL TELAIETTO TUBOLARE, CHE SI COLLEGA ALLA PARTE FRONTALE, È STATO RIFATTO EX NOVO.

**10, 11:** PER SALVAGUARDARE IL PIÙ POSSIBILE L'ORIGINALITÀ DELLA VETTURA SONO STATE SOSTITuite SOLO LE PARTI DI LAMIERA EFFETTIVAMENTE INTACCATE DALLA CORROSIONE: QUI VEDIAMO UNA PORZIONE DELLO SPIGOLO POSTERIORE DEL PASSARUOTA ANTERIORE SINISTRO E UNA PARTE DEL TELAIO DELLA PORTIERA SINISTRA.

**12, 13:** TERMINATO IL LAVORO DI LATTONERIA TUTTE LE PARTI ASPORTABILI SONO STATE MONTATE PER VERIFICARE IL CORRETTO ACCOPPIAMENTO, ALLINEAMENTO E "ARIE".



13

### STAR E MUSA ISPIRATRICE

La Ferrari 250 GT/E vanta anche un discreto successo nel cinema. Nel 1977 fu utilizzata nel film "Poliziotto Sprint" che si rifaceva alle gesta della squadra speciale del maresciallo Armando Spatafora e della sua Ferrari 250 GT/E nera, ancora oggi spesso esposta dalla Polizia di Stato. Ma tra le curiosità della storia automobilistica ruspante degli anni Sessanta si può attribuire proprio alla 250 GT/E la paternità delle supercar Lamborghini. Si racconta che Ferruccio Lamborghini amasse esibirsi in partenze brucianti con la sua 250 GT/E, ma queste frequenti

e ripetute "sgommate" causavano il cedimento della frizione. Un giorno, dopo l'ennesimo guasto, Lamborghini incaricò un suo meccanico di montare sulla 250 GT/E una frizione più robusta, dello stesso modello montato sui suoi trattori, consigliando all'ingegnere Ferrari di adottare la stessa modifica su tutte le vetture. Il "Drake" gli rispose "Lei è un contadino abituato a guidare trattori", perciò Lamborghini giurò che avrebbe costruito vetture migliori delle Ferrari. E da quel giorno, la storia insegna, che tra le due Case iniziò un duello continuo per realizzare le vetture più estreme.



14



15



16

**14, 15, 15B:** SULLE PARTI INTERESSATE DAI LAVORI DI LATTONERIA OPPURE CON IMPERFEZIONI È STATO STESO UN SOTTILE VELO DI STUCCO METALLICO POI LISCIATO CON VARI PASSAGGI CON CARTA ABRASIVA SEMPRE PIÙ FINE. QUINDI SONO STATI NUOVAMENTE MONTATI I PARTICOLARI ASPORTABILI PER UNA NUOVA VERIFICA DEGLI ACCOPPIAMENTI E ALLINEAMENTI.

**16, 17:** SU TUTTA LA SCOCCA È STATO STESO UNO STRATO DI FONDO PRE VERNICIATURA.



15B

### RITORNO A CASA

La vettura del nostro servizio è una delle più recenti, essendo stata costruita nel 1963, ultimo anno di produzione della 250 GT/E prima di lasciare il passo alla 330. Originariamente venduta in Venezuela è tornata in Italia nel 1981, dove ha circolato per altri tre anni prima di venire parcheggiata e non più utilizzata. Nel 2012, quando è stata acquistata da Automobile Tricolore, la vettura aveva ancora la sua vernice originale, anche se la superficie era scrostata in alcuni punti, e la scocca era abbastanza sana. La struttura bresciana, comunque, ha optato per il restauro completo, come d'abi-

tudine per rivenderla al massimo livello. Innanzitutto la vettura è stata completamente smontata, separando la scocca dalle parti meccaniche e dagli interni, selezionando accuratamente le parti da ricondizionare, in modo tale da conservare il massimo dell'originalità, da quelle da sostituire.

### “PORZIONI” DI LAMIERA

La scocca si presentava generalmente abbastanza sana alla prima ispezione. Impresione confermata dopo che la stessa è stata sverniciata manualmente arrivando alla lamiera nuda per verificarne l'effettivo stato di salute. Solo alcuni punti, tradizionalmente critici,



17



18B

**18, 18B:** LA SCOCCA È STATA INTERAMENTE VERNICIATA DEL COLORE BIANCO SIMILE ALL'ORIGINALE.

**19, 20, 21:** CONTRARIAMENTE A QUANTO AVVIENE DI SOLITO, I TECNICI BRESCIANI HANNO DIPINTO SUCCESSIVAMENTE LE PARTI INTERNE E INFERIORI DELLA SCOCCA IN NERO OPACO, COPRENDO LA PARTE INFERIORE E I PASSARUOTA CON UN SOTTILE STRATO DI MATERIALE PROTETTIVO DI TIPO PLASTICO.



18



19



20



21

erano stati parzialmente intaccati dalla corrosione, perciò per salvaguardare al massimo l'originalità i tecnici di Automobile Tricolore sono intervenuti sostituendo solo le porzioni di lamiera danneggiate dalla corrosione, oppure a causa di alcuni colpi subiti come all'anteriore, e alcune altre a scopo preventivo. Sono stati sostituiti i fondelli poggiapiedi sul pianale, alcune porzioni di lamiera dei sottoporta, parti del telaio, delle portiere e una piccola parte di lamiera dello spigolo posteriore del passaruota anteriore sinistro. Le porzioni di lamiera sono state saldate a filo continuo, quindi sigillate con apposito mastice. Inoltre

sono state sostituite, in via preventiva, le lamiere delle pareti laterali del vano motore, sagomate come le originali, e i tubi che sostengono e irrigidiscono la parte anteriore del muso, la cui parte inferiore, lievemente schiacciata per un contatto, è stata rimessa in linea.

#### **LINEA PERFETTA**

Terminato il lavoro di lattaieria la scocca è stata montata sul banco dima per verificare la correttezza delle quote, quindi sono state montati tutti i particolari smontabili, da porte e cofani a gruppi ottici, fregi e serrature, per verificare il perfetto accoppiamento e le "arie". Smontati questi



22



23

22, 23: LO SPLENDIDO RISULTATO DOPO LA VERNICIATURA E LA LUCIDATURA FINALE.

particolari, sui lamierati è stato steso un velo di primer protettivo per evitare un principio di ossidazione. Poi è stato steso un primo strato di fondo epossidico, lisciato con carta a grana media (600), quindi sulle parti interessate dai lavori di lattoneria o che presentavano piccole imperfezioni è stato dato un leggero velo di stucco metallico, successivamente lisciato in più passaggi con carta abrasiva a grana sempre più fine (800, 1.000, 1.200), per ottenere un perfetto allineamento di tutte le superfici. Lo stesso procedimento, ovviamente, è stato eseguito sui particolari di carrozzeria asportabili: portiere e cofani.

Queste parti, oltre agli altri particolari smontabili, sono stati applicati alla scocca per un'ulteriore verifica degli accoppiamenti e delle arie. Quindi, dopo averle nuovamente smontate, sulle parti di carrozzeria è stato steso il fondo pre verniciatura, lisciato con carta a grana fine (1.500).

#### VERNICE ORIGINALE

La verniciatura, con il colore bianco come l'originale, è stata completata con tre passaggi: il primo leggero e l'ultimo con maggiore spessore per consentire, una volta terminato il ciclo di essiccazione, la carteggiatura con due passaggi con carta a grana fi-

nissima (P2000 e P3000) per togliere l'effetto "buccia d'arancia" e lasciare la superficie liscia come avveniva all'epoca grazie anche alle vernici nitro. Prima della lucidatura finale tutta la superficie esterna è stata coperta per procedere alla verniciatura, in nero opaco, delle parti interne di abitacolo, vani motore e bagagliaio, dei passaruota e del sottoscocca, sul quale è stato steso uno strato sottile di materiale elastico protettivo. Il tocco finale è stato la lucidatura a tampone della vernice con pasta abrasiva e polish lucidante, ottenendo il risultato che possiamo apprezzare, anche se solo in parte, dalle immagini. ●