



Au début des années 1960, la production de voitures de tourisme cessa d'être considérée comme une simple activité d'appoint et devint primordiale pour la stabilité de la société Ferrari. De ce point de vue, la 250 GT, première Ferrari produite en nombre, peut être considérée comme un élément d'une importance primordial, même si la production de la première série, la 250 Europa construite de 1953 à 1954, totalisa moins de 20 unités. Avant l'avènement de l'Europa, Ferrari avait construit des coupés et des cabriolets de route en petite quantité, généralement des commandes spéciales sur des châssis Sport. Ghia, Vignale et Touring carrossèrent la plupart d'entre elles, mais aucune standardisation n'était envisagée pour une production en série et aucune voiture n'était identique à une autre.

L'apparition de la 250 Europa marqua un changement important dans le choix des carrossiers de Ferrari. Jusque-là, Vignale avait été la carrozzeria la plus prolifique parmi les fournisseurs de Maranello, mais à partir de cette date, Pinin Farina (plus tard Pininfarina) devint le premier choix de Ferrari, carrossant pas moins de 48 des 53 Europa/Europa GT construites. La collaboration de Pinin Farina se concrétisa dans une nouvelle 250 GT de route qui fut dévoilée au Salon de Genève en mars 1956. Mais le carrossier turinois n'était pas encore en mesure d'assurer la surcharge de travail et la production en série fut confiée à la carrozzeria Boano après qu'une poignée d'exemplaires sur châssis 250 GT ait été réalisée par Pinin Farina.

La véritable production en série débuta avec un coupé trois volumes de Pinin Farina sur châssis 250 GT, dont 353 exemplaires furent construits entre 1958 et 1960, entre les numéros 0841

et 2081. Quoiqu'il en soit, le nombre réduit d'exemplaires signifiait que l'on pouvait toujours commander sa voiture avec de petites spécificités au choix du client et autorisait également la construction de modèle de salon ou de modèles sur mesure sur le châssis 250 GT. Un certain nombre de changements intervinrent au cours de la carrière de la 250 GT. Le moteur Colombo 3 litres 128C d'origine fut remplacé par le 128D à double chaîne de distribution qui fut à son tour supplanté par le 128 F à « outside-plug » en 1960 qui abandonnait également les doubles ouïes de son prédécesseur pour six ouïes séparées. Côté châssis, des freins à disque aux quatre roues arrivèrent à la fin de 1959 et une boîte à quatre rapports avec overdrive l'année suivante, les premiers se montrant à la hauteur des performances de la 250 GT.



Plus raffinée et plus pratique que toutes les précédentes Ferrari de route, tout en conservant le pedigree sportif de ces devancières, la 250 GT est un modèle phare dans l'histoire de Ferrari.

Notre voiture, #1629GT, est une série 2 produite le 15 décembre 1959 dans une élégante livrée "Nero Tropicale" avec un intérieur "Verde" et bénéficie des dernières évolutions du type (freins à disques, moteur 128F et overdrive). Son premier propriétaire n'est autre que Piero Portaluppi, grand architecte du mouvement art déco et rationnaliste italien, à qui l'on doit de nombreuses réalisations telles que la célèbre Villa Necchi Campiglio à Milan.

Notre Ferrari 250GT quitte le continent européen pour les Etats-Unis où elle restera jusqu'à son retour aux Pays-Bas en 1982.

Après un premier propriétaire, qui entreprend une profonde restauration de la voiture entre les mains expertes du grand spécialiste Ferrari : Piet Roelofs ! Elle est très vite achetée par le secrétaire du Ferrari Owners Club hollandais. Mr Kraak.

C'est lors de cette restauration que le choix de la couleur actuelle est fait.

On retrouve notre Ferrari dans divers rallyes et concours durant toute cette période.



En 2002 #1629GT rentre sur le sol français et passe entre les mains de plusieurs collectionneurs, avant de partir en Grèce quelques années. C'est "Michele" di Parigi, grand connaisseur de Ferrari qui fera l'acquisition de notre 250GT pour le compte de son propriétaire actuel fin 2010. Au fil des années son propriétaires a entrepris de nombreux travaux d'entretien et de restauration auprès du Garage Super Sport afin de conserver sa voiture dans un état irréprochable. Fin motoriste Gilbert Tissier a notamment entrepris une réfection totale du moteur pour un résultat final qui nous a enchanté lors de nos essais routiers.

Le comportement de la voiture, la souplesse et la mélodie du moteur sont une invitation au voyage. Un important dossier de factures et de documents d'époque accompagne la voiture. Dans cette élégante robe bleu marine, #1629GT est probablement l'une de plus désirable Ferrari 250GT sur le marché.

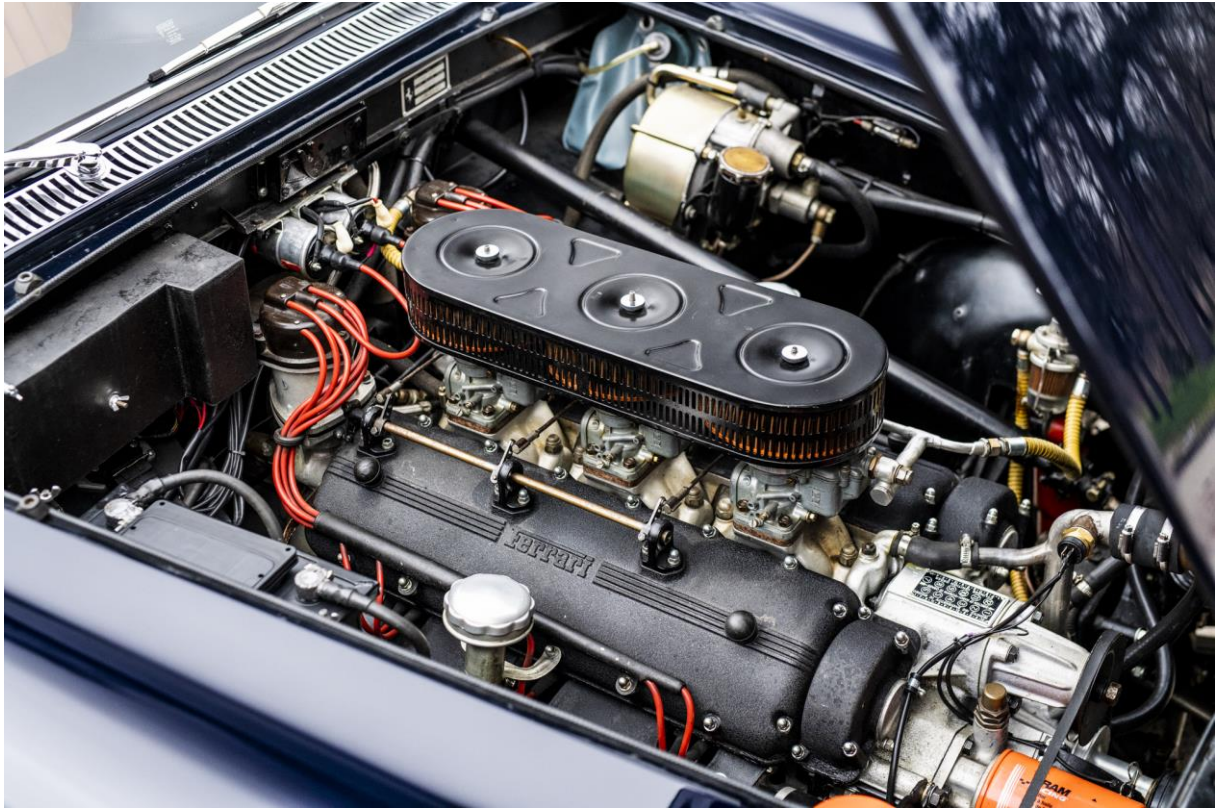
*By the early 1960s, road car production had ceased to be a sideline for Ferrari and was seen as vitally important to the company's future stability. Thus the 250, Ferrari's first volume-produced model, can be seen as critically important, though production of the first of the line*

- the 250 Europa, built from 1953 to '54 - amounted to fewer than 20. Before the advent of the Europa, Ferrari had built road-going coupés and convertibles in small numbers, usually to special customer order using a sports-racing chassis as the basis. Ghia and Vignale of Turin and Touring of Milan were responsible for bodying many of these but there was no attempt at standardisation for series production and no two cars were alike.



The introduction of the 250 Europa heralded a significant change in Ferrari's preferred coachbuilder; whereas previously Vignale had been the most popular carrozzeria among Maranello's customers, from now on Pinin Farina (later 'Pininfarina') would be Ferrari's number one choice, bodying no fewer than 48 out of the 53 Europa/Europa GTs built. Pinin Farina's experiments eventually crystallised in a new Ferrari 250 GT road car that was first displayed publicly at the Geneva Salon in March 1956. However, the Torinese carrozzeria was not yet in a position to cope with the increased workload, resulting in production being entrusted to Carrozzeria Boano after Pinin Farina had completed a handful of prototypes.

True series production began with the arrival of Pininfarina's 'notch back' Coupé on the 250 GT chassis, some 353 of which were built between 1958 and 1960 within the sequence '0841' to '2081'. However, the relatively small scale of production meant that cars could still be ordered with subtle variations according to customer choice, as well as enabling a handful of show cars and 'specials' to be constructed on the 250 GT chassis.



*A number of important developments occurred during 250 GT production: the original Colombo-designed 128C 3.0-litre engine being superseded by the twin-distributor 128D, which in turn was supplanted in 1960 by the outside-plug 128F engine which did away with its predecessor's Siamesed inlets in favour of six separate ports. On the chassis side, four-wheel disc brakes arrived late in 1959 and a four-speeds-plus-overdrive gearbox the following year, the former at last providing the 250 GT with stopping power to match its speed.*

*More refined and practical than any previous road-going Ferrari, yet retaining the sporting heritage of its predecessors, the 250 GT is a landmark model of immense historical significance.*

*Our car, #1629GT, is a Series 2 produced on December 15, 1959 in an elegant "Nero Tropicale" livery with a "Verde" interior and benefits from the latest evolutions of the type (disc brakes, 128F engine and overdrive). Its first owner was none other than Piero Portaluppi, a great architect of the Italian art deco and rationalist movement to whom we owe many achievements such as the famous Villa Necchi Campiglio in Milan.*

*Our Ferrari 250GT left the Europe for the United States where it remained until its return to the Netherlands in 1982.*

*After a first owner completes a thorough restoration of the car in the expert hands of the great Ferrari specialist Piet Roelofs, it was soon bought by the secretary of the Dutch Ferrari Owners Club Mr Kraak!*

*It is during this restoration that the choice of the current color is made.*

*We find our Ferrari in various rallies and competitions during all this period.*

*In 2002 #1629GT enters on the French soil and passes between the hands of several collectors, before leaving for Greece a few years. It is "Michele" di Parigi, a great Ferrari connoisseur who will acquire our 250GT on behalf of its current owner in late 2010. Over the years its owner has undertaken regular maintenance and restoration work at Garage Super Sport to keep the car in perfect condition. Fine engine builder Gilbert Tissier has undertaken a total rebuild of the engine for a final result that delighted us during our road tests.*

*The behavior of the car, the flexibility and the melody of the engine are an invitation to travel. An important file of invoices and documents from the period accompanies the car.*

*In this elegant navy blue dress, #1629GT is probably one of the most desirable Ferrari 250GT on the market.*

