



Ferrari 330 GT 2+2 SERIE II

La 330 America a été remplacée par la 330 GT 2+2 dévoilée au Salon de l'automobile de Bruxelles. Elle était équipée du nouveau V12 4 litres type 209, doté d'un bloc moteur légèrement plus long que celui de la série 400 SA dont il est dérivé. La 330 GT 2+2, qui a été déclinée en deux séries, devait sa ligne élégante à Pininfarina. La principale différence entre les deux résidait dans l'extrémité avant : la première série (1963-1965) affichant quatre phares et la deuxième (1965-1967) uniquement deux. Au total, près de 1 000 exemplaires ont été construits.

Le Design

La 330 GT 2+2 Coupé a fait ses premiers pas à la conférence de presse annuelle de Ferrari en janvier 1964 avant d'être dévoilée au public lors du Salon de l'automobile de Bruxelles un peu plus tard au cours de ce même mois. Elle était l'héritière de la 250 GTE 2+2, dont la dernière série produite comptait 100 modèles connus sous le nom de 330 America : identiques à la 250 GTE mais avec un moteur 4 litres.

Comme son prédécesseur, ce modèle reprend la carrosserie de la 330 GT 2+2 conçue par Pininfarina. Elle a été légèrement modifiée cependant et présentait des phares doubles inclinés, avec des feux de 7 pouces de diamètre externe et 5 pouces de diamètre interne, rappelant la 400 Superamerica Superfast IV (châssis 2207SA). Cela donnait à la partie avant une allure quelque peu américaine, les phares doubles étant très tendance outre-Atlantique à cette époque.

Les lignes générales de la carrosserie étaient plus douces et plus arrondies, à l'exception des blocs optiques anguleux, et la partie arrière arrondie permettait d'offrir un coffre plus volumineux avec des feux arrière-monoblocs rectangulaires horizontaux suivant les courbes des ailes. L'empattement allongé de 50 mm par rapport à celui du modèle précédent et l'intérieur retravaillé permettaient d'offrir davantage d'espace pour les jambes et la tête des passagers arrière, sans sacrifier au confort des sièges avant.



La série II a donné lieu à la modification de la proue au milieu de l'année 65. Les phares doubles ont été remplacés par des unités simples qui donnaient à l'avant un aspect très similaire à celui de la 275 GTS, produite à cette période. Les jantes à rayon Borrani (qui ont longtemps fait partie de l'équipement de base des Ferrari) ont cédé la place à des jantes alliage à 10 trous, toujours dotées de moyeux Rudge, mais sont restées disponibles en option. Sur les ailes avant, les 14 fentes de la 250 GTE ont été remplacées par des ouvertures, qui étaient également utilisées sur les 275 GTS à la même époque, tandis que les pare-chocs avant et arrière ont été dotés de butoirs recouverts de caoutchouc.

L'intérieur a également été revu : le pédalier monté dans le plancher a été remplacé par une unité suspendue, une console centrale a été installée entre le tunnel de transmission et le bord inférieur du tableau de bord et la disposition de l'appareil de commande et des ventilations a été modifiée. Les carrosseries ont été montées sur un châssis de 2 650 mm d'empattement portant la référence 571 (série I), puis la référence 571/65 (série II). Tous les

châssis étaient numérotés selon la séquence de chiffres impairs des Ferrari routières, entre 4 963 et 7 533 pour la série I et entre 7 537 et 10 195 pour la série II.

La construction se déroulait conformément aux pratiques standard de Ferrari de l'époque : tubes ovales à large diamètre avec entretoises solides et sous-structures soudées au cadre principal pour soutenir la carrosserie et l'équipement auxiliaire. Ce modèle était doté d'une suspension avant indépendante, d'un essieu arrière rigide avec ressort à lames et amortisseurs télescopiques, de quatre freins à disque avec circuits hydrauliques avant et arrière distincts, et d'une direction placée à gauche ou à droite. La direction assistée a également été proposée en option ultérieurement au cours de la période de production.



Le Moteur

Le moteur, un V12 4 litres, disposait d'un seul arbre à cames en tête et portait la référence 209, puis 209/66. Sa cylindrée totale s'élevait à 3 967 cc et son rapport alésage/course était de 77x71 mm. Les bougies étaient placées à l'extérieur du V et s'accompagnaient d'une rangée de trois carburateurs double corps Weber 40 DCZ/6 ou 40 DFI et d'un distributeur à deux bobines, monté à l'arrière développant 300 Bhp.

Ce moteur basé sur la conception du « short block » d'origine de Colombo était légèrement plus long avec des diamètres d'alésage légèrement supérieurs pour faciliter l'écoulement de l'eau.

La différence au niveau du type de moteur faisait référence au nombre de points de montage: quatre sur le 209 et deux sur le 209/66, ce dernier étant utilisé à partir du châssis 08729. Le moteur était couplé à une boîte de vitesses 4 rapports à dispositif de synchronisation avec une

cinquième vitesse surmultipliée à commande électronique sur la plupart des véhicules de la série I et à une boîte de vitesses 5 rapports à dispositif de synchronisation sur les derniers modèles de la série I et tous les modèles de la série II, la transmission finale étant assurée par un arbre de transmission à l'essieu arrière rigide. Avec le passage de 4 à 5 vitesses, le système de commande d'embrayage mécanique a été remplacé par un système hydraulique. La 330 GT 2+2 a été produite de 1964 à 1967, avant de céder la place à la 365 GT 2+2. Sur cette période, 625 série I et 474 série II ont été produites et leurs ventes ont dépassé celles du modèle 250 GT 2+2 précédent sur une période de production similaire. La configuration 2+2 s'est révélée très tendance à cette époque.



La Ferrari 330 GT 2+2 Série II représente une combinaison exceptionnelle de performances inspirées, de design italien sophistiqué et de luxe discret. Raffinement de la 330 GT initiale présentée en 1964, la Série II arbore une élégante carrosserie Pininfarina dotée de deux phares. Le moteur est repris, chaque exemplaire étant équipé du séduisant V-12 "Columbo" de 4,0 litres développant 296 chevaux, tandis que la boîte de vitesses manuelle à cinq rapports est une nouveauté. Entre 1965 et 1967, seules 474 Séries II ont été produites.

Notre voiture Ferrari 330 GT 2+2 1962 SII #8175:
FACTORY DELIVERY DETAILS

- Date of manufacture : 23/11/1965
- Version : Série 2 – 2 Head lights
- Paint : Chiaro Blu – 19343

- Interior : Pelle Nera Franzì
- Alloy wheels
- 5 speed gearbox
- 40 DCZ/6 carbs
- Serie 1 dashboard



Livrée neuve en Italie en janvier 1966 à Mr PARODI ; nous retrouvons la voiture aux USA entre les mains de son deuxième propriétaire Mr MACERI, époque à laquelle les jantes fils Borrani seront montées sur la voiture. Elle passe ensuite chez ATS of New England et c'est en 1992 que le célèbre collectionneur Italien Giuseppe PREVOSTI en fait l'acquisition et la rapatrie en Europe. Il gardera la voiture pendant 16 ans au sein de sa célèbre collection, en profitant pour la faire restaurer par Sergio ROSSI, chantier qui durera 2 ans.

C'est lors de la vente d'une partie de la collection par RM Auction à LONDRES en 2007, que son 4ème propriétaire Mr BOUZOULOUK en fera l'acquisition.

La voiture circulera dans un premier temps sous l'immatriculation anglaise *FHJ 406D*, avant d'être rapatriée en France avec 154km au compteur depuis la fin de sa restauration, et de l'immatriculer *390RMC75* en 2009. Ce dernier utilisera régulièrement la voiture, nous la retrouvons lors de nombreux rassemblements : Week-End de l'excellence à Reims, rallye en Gironde, dans les Alpes... La voiture étant régulièrement entretenue chez Gilbert Tissier.

Elle aura même les honneurs d'un reportage complet sur Direct Auto, essayée longuement par François Allain, qui n'en faisait que des éloges.

C'est en 2018, que l'actuel propriétaire s'en porte acquéreur. Confiée au bon soin de l'atelier SUPERSPORT à Paley, outre un entretien régulier il est à noter que le moteur et la boîte de vitesse furent restaurés complètement en 2019 à 23400km.

Encore récemment en avril 2023 à 31639km, l'ensemble du système de freinage et les amortisseurs ont été révisé par les Ets CAR à la garenne Colombe.

Parfaitement entretenue, toujours équipée de son moteur et de sa boîte d'origine et présentée dans cet élégant combo de couleur conforme à sa sortie des usines de Maranello, cette Ferrari 330GT 2+2 Série 2, fera le bonheur de son propriétaire, pour des voyages au long court ou lors de départ en WE.



Ferrari 330 GT 2+2 SERIE II

The 330 America was replaced by the 330 GT 2+2, which was unveiled at the Brussels Motor Show. It was equipped with the new 209-type 4-litre V12, featuring a slightly longer engine block than that of the 400 SA series from which it was derived. The 330 GT 2+2, which was produced in two series, owed its elegant lines to Pininfarina. The main difference was in the front end, with the first series (1963-1965) featuring four headlamps and the second (1965-1967) just two. In all, around 1,000 examples were built.

Design

The 330 GT 2+2 Coupé made its debut at Ferrari's annual pre-season press conference in January 1964 before being unveiled to the public at the Brussels Motor Show later that month.

It was the heir to the 250 GTE 2+2, the last series of which produced 100 models known as the 330 America: identical to the 250 GTE with a 4-litre engine.



Like its predecessor, this model took over the bodywork of the Pininfarina-designed 330 GT. It was slightly modified, however, and featured sloping twin headlights, with a 7-inch outer diameter and 5-inch inner diameter, reminiscent of the 400 Superamerica Superfast IV (chassis 2207SA). This gave the front end a somewhat American look, twin headlights being very fashionable across the Atlantic at the time.

The overall lines of the body were softer and more rounded, with the exception of the angular headlamp units, and the rounded rear section made it possible to offer a larger boot with horizontal rectangular monobloc rear lights following the curves of the wings. The wheelbase was 50 mm longer than that of the previous model, and the interior was reworked to offer rear passengers more legroom and headroom, without sacrificing the comfort of the front seats.

The II series saw the bow modified in mid-1965. The double headlamps were replaced by single units, giving the front end a look very similar to that of the 275 GTS, which was produced at the same time. The Borrani spoke wheels (which had long been standard equipment on Ferraris) were replaced by 10-hole alloy wheels, still fitted with Rudge hubs, but still available as an option. On the front wings, the 14 slots of the 250 GTE were replaced by apertures,

which were also used on the 275 GTS around the same time, while the front and rear bumpers were fitted with rubber-covered bumpers.



The interior was also redesigned: the floor-mounted pedals were replaced by a suspended unit, a central console was installed between the transmission tunnel and the lower edge of the dashboard, and the layout of the controls and ventilation was modified. The bodies were mounted on a 2,650mm wheelbase chassis bearing chassis number 571 (Series I), then chassis number 571/65 (Series II). All chassis were numbered according to the odd-numbered sequence of Ferrari road cars, between 4,963 and 7,533 for Series I and between 7,537 and 10,195 for Series II.

The construction followed standard Ferrari practice at the time: large-diameter oval tubes with solid struts and substructures welded to the main frame to support the bodywork and ancillary equipment. This model was fitted with independent front suspension, a rigid rear axle with leaf springs and telescopic shock absorbers, four disc-brakes with separate front and rear hydraulic circuits and left or right-hand steering. Power steering was also offered as an option later in the production period.

The engine

The engine, a 4-litre V12, had a single overhead camshaft and was numbered 209, then 209/66. Its total displacement was 3,967 cc and its bore/stroke ratio was 77 x 71 mm. Spark plugs were located on the outside of the V and were accompanied by a row of three Weber

40 DCZ/6 or 40 DFI twin-barrel carburetors and a rear-mounted twin-coil distributor producing 300 bhp.



Based on Colombo's original 'short block' design, this engine was slightly longer with slightly larger bore diameters to facilitate water flow.

The difference in engine model type referred to the number of mounting points: four on the 209 and two on the 209/66, the latter being used from the 08729. The engine was coupled to a 4-speed synchromesh gearbox with an electronically controlled overdrive fifth gear on most I-series vehicles and to a 5-speed synchromesh gearbox on the latest I-series models and all II-series models, with final drive provided by a driveshaft to the rigid rear axle. With the move from 4 to 5 speeds, the mechanical clutch control system has been replaced by a hydraulic system. The 330 GT 2+2 was produced from 1964 to 1967, before being replaced by the 365 GT 2+2. Over this period, 625 Series I and 474 Series II were produced, with sales exceeding those of the previous 250 GT 2+2 model over a similar production period. The 2+2 configuration proved very popular at the time.

The Ferrari 330 GT 2+2 Series II represents an exceptional combination of inspired performance, sophisticated Italian design and understated luxury. A refinement of the original 330 GT presented in 1964, the Series II features elegant Pininfarina bodywork with two headlights (instead of the four of the previous model). The engine was the same, with each model equipped with the attractive 4.0-litre 'Colombo' V-12 developing 296 bhp, while the

five-speed manual gearbox was a new feature. Only 474 Series IIs were produced between 1965 and 1967.



Our car 1962 Ferrari 330 GT 2+2 SII #8175:

FACTORY DELIVERY DETAILS

- Date of manufacture: 23/11/1965
- Version: Serie 2 - 2 headlights
- Paint: Chiaro Blu - 19343
- Interior: Pelle Nera Franzi
- Alloy wheels
- 5 speed gearbox
- 40 DCZ/6 carbs
- Serie 1 dashboard

Delivered new in Italy in January 1966 to Mr. PARODI, we find the car in the USA in the hands of its second owner, Mr. MACERI, at which time Borrani wire rims are fitted to the car. It was then sold to ATS of New England, and in 1992 the famous Italian collector Giuseppe PREVOSTI acquired it and brought it back to Europe. He kept the car in his famous collection for 16 years, taking the opportunity to have it restored by Sergio Rossi, a project that lasted 2 years. It was when part of the collection was sold by RM Auction in LONDON in 2007 that its 4th owner, Mr. BOUZOULOUK, acquired it.



The car was initially registered in England as *FHJ 406D*, before being sent to France with 154km on the clock since the end of its restoration and registered as *390RMC75* in 2009. The car will be used regularly by the latter and can be seen at numerous gatherings: The car is regularly serviced by Gilbert Tissier (Garage Super Sport). It was even the subject of a full report on Direct Auto, and was tested at length by François Allain, who had nothing but praise for it. The current owner acquired the car in 2018. Entrusted to the good care of the SUPERSPORT workshop in Paley, in addition to regular maintenance, it should be noted that the engine and gearbox were completely rebuilt in 2019 at 23400km. Even more recently, in April 2023 at 31639km, the entire braking system and shock absorbers were overhauled by Ets CAR in La Garenne Colombe. Perfectly maintained, still equipped with its original engine and gearbox and presented in this elegant color combo as it left the Maranello factory, this Ferrari 330GT 2+2 Series 2 will delight its owner for long journeys or weekend breaks.