

1962 FERRARI 250 GT CABRIOLET SERIE II PININ FARINA



Avec le moteur 250 apparaît une vaste famille de voitures qui vont faire passer Ferrari de marque confidentielle à celui de constructeur de voitures de sport produites en série. Cette gamme s'appuie sur un moteur conçu par Gioacchino Colombo, un V12 3 litres puissant, souple et adaptable aussi bien à un usage touristique qu'à la compétition. La première 250 est dévoilée en 1952 sous une forme plutôt sportive, bientôt suivie des 250 Ellena et 250 GT Europa. Confortables et bien équipés pour les voyages, ces modèles séduisent une clientèle plus large. Ce développement se confirme avec l'arrivée en 1957 du cabriolet 250 GT PF, les deux dernières lettres correspondant à Pinin Farina (encore écrit en deux mots), à qui est confié le dessin et la fabrication de la carrosserie. C'est ce même Pinin Farina qui assure aussi la réalisation du coupé 250 GT PF présenté en 1958 et qui va faire définitivement passer Ferrari du stade artisanal à celui de la fabrication en (petite) série.

Vers la fin des années 1950, Ferrari délaisse quelque peu les modèles radicalement sportifs, qui ont fait jusqu'à ce jour sa réputation, au profit d'automobiles de prestige plus « standardisées » et surtout plus lucratives sur le plan commercial... En produisant la 250 GT Cabriolet Pinin Farina, le premier cabriolet de son histoire à être construit en série, Ferrari réalise de nouveau un pas en ce sens. Si quelques modèles de cabriolets ont par le passé été assemblés, jamais aucun d'entre eux ne l'a été en nombre. La réalisation d'un cabriolet est en réalité une suite logique à l'élargissement de la gamme Ferrari qui se composait en 1956 du coupé Boano de Grand Tourisme et de la berlinette « Tour de France », à vocation plus sportive.



Il aura fallu attendre plusieurs années avant que l'idée d'une Ferrari 250 GT Cabriolet se concrétise. Plusieurs modèles d'exposition sont entre temps réalisés. Le premier l'est en 1953 par le carrossier turinois Pinin Farina qui utilise une Ferrari 250 Europa à moteur « Lampredi » comme base pour le châssis. Dénommé « Ariowitch », du nom de son premier acquéreur, ce cabriolet est suivi en 1956 par un second cabriolet sur base Europa GT, dessiné en revanche par Mario Boano. Présenté au public du Salon de l'automobile de Genève, il faut néanmoins encore attendre l'année suivante et un dernier prototype, assemblé par Pinin Farina sur le châssis d'une 250 GT, également présenté à Genève, pour que soit mis un terme à cette série de modèles d'exposition et donne naissance à la 250 GT Cabriolet Pinin Farina première série.

Produite à partir de juillet 1957, la 250 GT Cabriolet Pinin Farina est d'abord développée sur la base d'une 250 GT Boano/Ellena puis, tout comme la 250 GT California Spyder l'année suivante, sur celui de la 250 GT Berlinetta « TdF ». La première série étant une forme de « présérie », seul une trentaine d'exemplaires sont produits jusqu'en juillet 1959. En octobre de cette même année 1959, la 250 GT Cabriolet Pinin Farina deuxième série est dévoilée au public du Salon de l'automobile de Paris, Ferrari ayant depuis bien longtemps l'habitude d'y présenter ses nouveaux modèles. Cette deuxième série, plus aboutie, a quant à elle été produite à environ 200 exemplaires jusqu'en 1962.

Comme c'est l'habitude depuis 1952, Enzo Ferrari s'adresse au Turinois Pinin Farina pour réaliser le dessin de la future Ferrari 250 GT Cabriolet. Il est en revanche plus

étonnant qu'il lui confie également la réalisation de la carrosserie, une charge qui incombe habituellement à cette époque à la Carrozzeria Scaglietti : Ferrari souhaite en effet augmenter le rythme de production de ses automobiles et par conséquent celui de ses ventes. Cette augmentation de la production fut permise par le déménagement de l'outil industriel de Pinin Farina dans une nouvelle usine plus grande et plus moderne, à Grugliasco (une province de Turin).

Jugeant les lignes de la première série de la 250 GT Cabriolet un peu lourdes, Pinin Farina décide, en 1959, de corriger son dessin. Il s'inspire pour cela du dernier coupé Ferrari qu'il carrosse depuis un peu plus d'un an, la 250 GT Coupé Pinin Farina. Le pare-brise est désormais plus haut et moins incliné, et les vitres latérales sont plus grandes. Pinin Farina peaufine, enfin, les lignes de la capote en toile qui, à partir de 1961, pouvait céder sa place à un hard top amovible.



La mécanique des automobiles de la « dynastie 250 GT » est quasiment standardisée. La 250 GT Cabriolet PF est en effet mue par le traditionnel moteur V12 « Colombo » ouvert à 60° d'une cylindrée de 2 953 cm³. Trois carburateurs Weber double corps 40 DCL alimentent ce moteur tandis que la distribution est assurée par deux arbres à cames en tête, un pour chaque banc de cylindres. Avec un taux de compression variant entre 8,5:1 et 9,5:1, le moteur développe une puissance de 240 ch, atteinte à 7 000 tr/min, et un couple de 245 Nm. Équipée d'une boîte de vitesses à quatre rapports dotée d'un overdrive, la 250 Cabriolet atteint la vitesse maximale de 240 km/h et réalise le 0 à 100 km/h en environ 7,1 s.

Comme pour le moteur, les technologies utilisées pour le châssis et la suspension sont désormais parfaitement connues de Ferrari. Le châssis est ainsi un châssis tubulaire en acier. La suspension avant est indépendante à doubles triangles superposés et ressorts hélicoïdaux ; à l'arrière, il s'agit d'un essieu rigide à lames semi-elliptiques et bras tirés parallèles. Des amortisseurs hydrauliques télescopiques sont également utilisés à l'avant comme à l'arrière. Le système de freinage abandonne en revanche les classiques freins à tambours au profit de freins à disques.



Plus à l'aise sur les côtes du sud de la France que dans le virage de Mulsanne, les cabriolets 250 GT ont été construits pour des personnes qui respectaient le pedigree de Ferrari mais qui voulaient une voiture beaucoup plus civilisée et confortable que ses homologues de course. La personnalisation jouait donc un rôle clé ; dans de nombreux cas, les souhaits du propriétaire étaient des ordres de Ferrari.

Produite fin 1962 dans la superbe teinte "Azzuro Metallizzato" avec intérieur cuir naturel, cette Ferrari 250 GT Cabriolet Série II a été livrée neuve en France en février 1963 par la Franco Britannic. Elle a été exportée vers les Etats-Unis en 1981. Elle apparaît dans les années 90 aux mains de Jim Francis puis de Paul Tavilla à Fort Lauderdale. Elle est ensuite offerte à la vente en 1996 par Cosmopolitan Motors à Seattle, puis par Dragone Classic à Bridgeport. En 2005 elle est importée en France et acquise par C. Chavy, grand collectionneur des véhicules de Maranello, avec 62.500 km au compteur. Il ne gardera l'auto que peu de temps et la revendra par l'intermédiaire d'un marchand parisien à l'actuel propriétaire en 2006. Ce dernier, professionnel de l'automobile ancienne, va la chérir jusqu'à aujourd'hui. Fin 2012 il

fera refaire le moteur par les Établissements Harper à Longpont-sur-Orge pour un montant de plus de 40.000 € : démontage complet du moteur, remplacement des pistons commandés chez Ferrari, passage de la culasse au sans plomb, embrayage neuf et révision de l'overdrive. La voiture a 70.000km à cette époque et totalise aujourd'hui 79.000km. Livrée avec sa trousse à outils d'époque complète, ses jantes Borrani, son manuel d'utilisateur, cette très belle auto dont l'intérieur a été refait il y a de nombreuses années présente une superbe patine. Sans traces de chocs ni de corrosion, équipée de ses phares et optiques longue portée Marchal 610, cette auto se présente dans un très bel état d'origine, tant sur le plan mécanique qu'esthétique.



With the 250 engine, a broad range of cars appears, which will transform Ferrari from a confidential brand to a manufacturer of mass-produced sports cars. This range is based on an engine designed by Gioacchino Colombo, a powerful 3-litre V12, smooth and adaptable for both touring and racing use. The first 250 was unveiled in 1952 in a rather sporty form, soon followed by the 250 Ellena and 250 GT Europa. Comfortable and well equipped for travels, these models appealed to a wider customer base. This development is confirmed in 1957 with the arrival of the convertible version of the 250 GT PF, the last two letters corresponding to Pinin Farina (still written in two words), who is entrusted with the design and manufacture of the bodywork. It is this same Pinin Farina who also ensures the realization of the 250 GT PF coupe presented in 1958 and who will definitively make Ferrari pass from the artisanal stage to that of a manufacture in (small) series.



Towards the end of the 1950s, Ferrari somewhat abandoned the radically sporty models that have made its reputation to this day, in favor of more "standard" and above all more commercially lucrative prestigious cars... By producing the 250 GT Cabriolet Pinin Farina, the first convertible in its history to be built in series, Ferrari has taken another step in this direction. While a few convertible models have been assembled in the past, none of them have ever been produced in large numbers. The creation of a convertible is in fact a logical continuation of the expansion of the Ferrari range, which in 1956 consisted of the Boano coupe for Grand Touring and the more sporty Tour de France berlinette.

It took several years before the idea of a Ferrari 250 GT Cabriolet became a reality. In the meantime, several exhibition models have been produced. The first one was made in 1953 by the Turin body builder Pinin Farina who used a Ferrari 250 Europa with a "Lampredi" engine as a base for the chassis. Named "Ariowitsch" after its first purchaser, this convertible was followed in 1956 by a second convertible on a Europa GT base, designed by Mario Boano. Presented to the public at the Geneva Motor Show, it was not until the following year, however, that a final prototype, assembled by Pinin Farina on the chassis of a 250 GT, also presented in Geneva, brought an end to this series of exhibition models and gave birth to the first series 250 GT Cabriolet Pinin Farina.

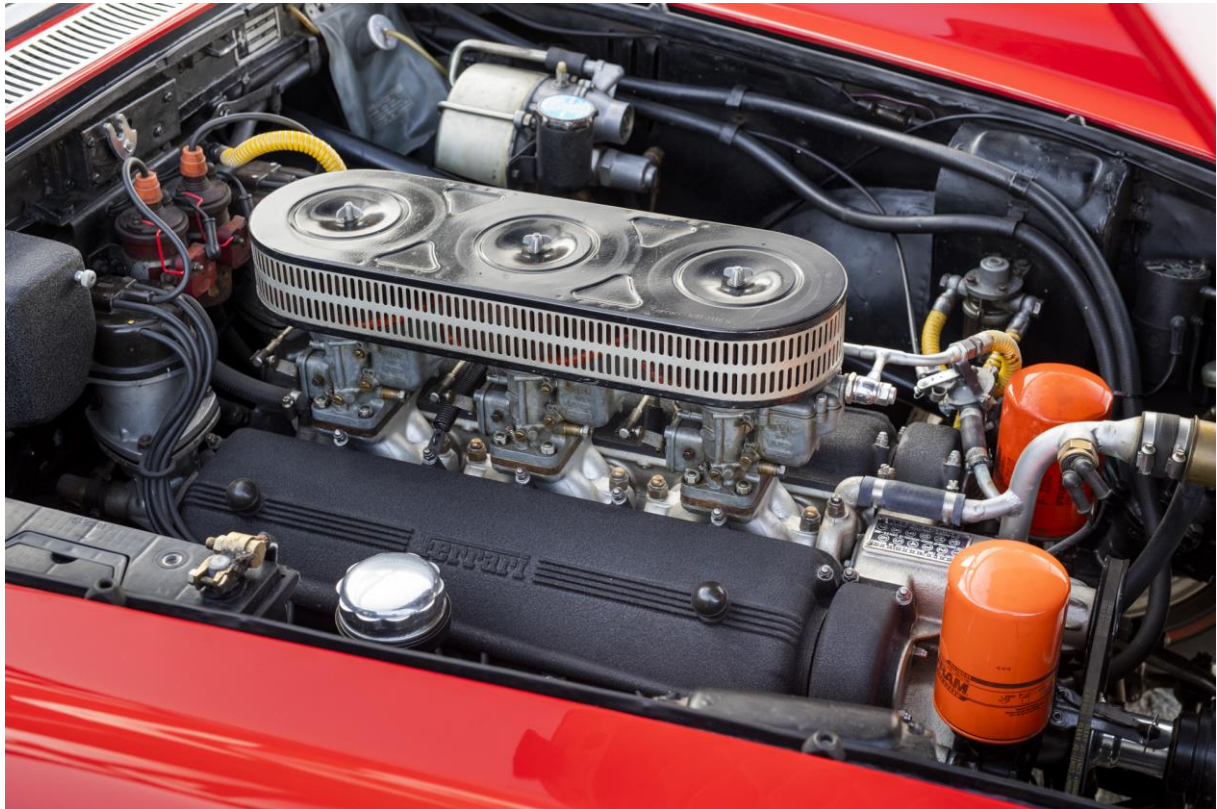


Produced from July 1957 onwards, the 250 GT Cabriolet Pinin Farina was first developed on the basis of a 250 GT Boano/Ellena and then, like the 250 GT California Spyder the following year, on that of the 250 GT Berlinetta "TdF". As the first series was a form of "pre-series", only about 30 units were produced until July 1959. In October 1959, the second series of the 250 GT Cabriolet Pinin Farina was unveiled to the public at the Paris Motor Show, as Ferrari had long been accustomed to presenting its new models there. This second series, more accomplished, was produced in about 200 units until 1962.

As usually done since 1952, Enzo Ferrari turned to Pinin Farina of Turin to design the future Ferrari 250 GT Cabriolet. More surprisingly, however, he also entrusted him with the bodywork, a task that at that time was usually carried out by the Carrozzeria Scaglietti: Ferrari wanted to increase the production rate of its cars and consequently its sales. This increase in production was made possible by the relocation of the Pinin Farina industrial plant to a new, larger and more modern plant in Grugliasco (a province of Turin).

Judging the lines of the first series of the 250 GT Cabriolet to be a little heavy, Pinin Farina decided in 1959 to correct its design. He was inspired by the last Ferrari coupe he had been driving for a little over a year, the 250 GT Coupe Pinin Farina. The windscreen is now higher and less inclined, and the side windows are larger. Finally,

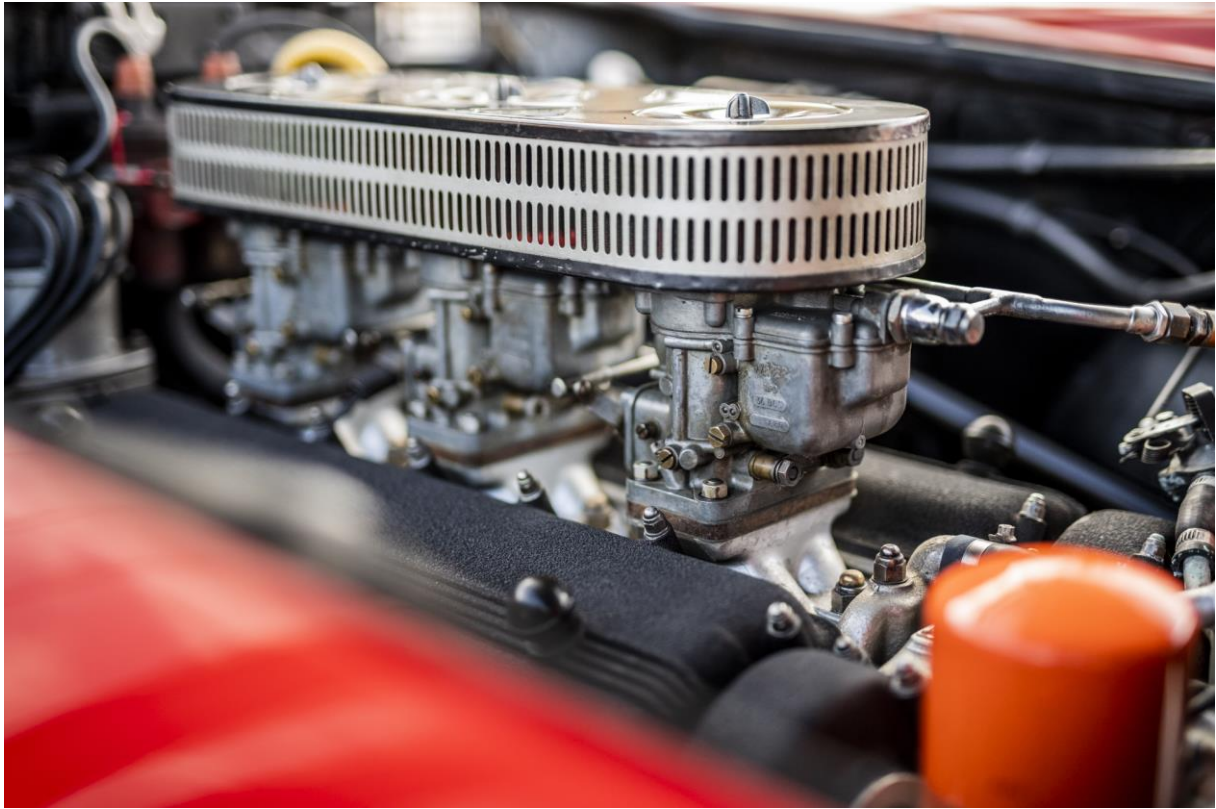
Pinin Farina refined the lines of the hood which, from 1961, could give way to a removable hard top.



The mechanics of the cars of the "250 GT dynasty" are almost standardized. The 250 GT Cabriolet PF is powered by the traditional V12 "Colombo" engine, open at 60°, with a displacement of 2,953 cc. Three 40 DCL double-body Weber carburetors feed this engine while the distribution is ensured by two overhead camshafts, one for each cylinder bank. With a compression ratio varying between 8.5:1 and 9.5:1, the engine develops a power of 240 hp, reached at 7,000 rpm, and a torque of 245 Nm. Equipped with a four-speed gearbox with overdrive, the 250 Cabriolet reaches a top speed of 240 km/h and accelerates from 0 to 100 km/h in approximately 7.1 seconds.

As with the engine, the technologies used for the chassis and suspensions are now perfectly familiar to Ferrari. For example, the chassis is a tubular steel frame. The front suspension is independent with superposed double wishbones and coil springs; at the rear it is a rigid axle with semi-elliptical leaves and parallel trailing arms. Hydraulic telescopic shock absorbers are also used at the front and rear. The braking system, on the other hand, abandons conventional drum brakes in favor of disc brakes.

Feeling more at home on the hills of the Côte d'Azur than in the Mulsanne bend, the 250 GT Cabriolets were built for people who respected the Ferrari pedigree but wanted a much more civilized and comfortable car than its racing counterparts. Customization therefore played a key role; in many cases the owner's wishes were Ferrari's orders.



Produced at the end of 1962 in the very desirable color "Azzuro Metallizzato" with natural leather interior, this Ferrari 250 GT Cabriolet Series II has been delivered new in France in February 1963 by Franco Britannic. It has been exported to the US in 1981 and appeared in the 90's in the USA in the hands of Jim Francis and then Paul Tavilla in Fort Lauderdale. It has been then offered for sale in 1996 by Cosmopolitan Motors, Seattle. Then by Dragone Classic in Bridgeport. In 2005 it has been imported back to France and acquired by C. Chavy, a great collector of Maranello vehicles, with 62.500 km on the odometer. He didn't keep the car for long and sold it through a Parisian dealer to the current owner in 2006. This last owner, running an established classic car workshop, did cherish the car until today. At the end of 2012 he had the engine rebuilt by Etablissements Harper in Longpont-sur-Orge for an amount in excess of 40.000 € : complete dismantling of the engine, replacement of the pistons ordered from Ferrari, unleaded conversion for the cylinder head, new clutch and overhaul of the overdrive. The car had 70.000km then and totals 79.000km as of today. It's offered for sale with its complete vintage tool kit, Borrani rims, and user's manual. This wonderful car, whose interior has been refurbished many years ago, has a superb patina. Without any trace of shocks or corrosion, equipped with its headlights and Marchal 610 fog lights, this car is in a very nice original condition, both mechanically and aesthetically.