



FERRARI 330 GTS (1967)

Van Hoog Niveau

De kans is aanwezig dat u nog nooit een Ferrari 330 GTS in levenden lijve heeft gezien. Hij werd slechts een paar jaar geproduceerd, en de meeste exemplaren hadden als eindbestemming Amerika. Zo nu en dan komt er echter een terug. Wij maken kennis met deze relatief onbekende, bijzonder fraaie open Ferrari uit de jaren zestig.

Voor het begin van dit verhaal wil ik u graag meenemen naar een frisse, vroege ochtend. Het is ergens in de maand februari, 1968. U bevindt zich in het westen van Amerika, vlak buiten de stad Phoenix, aan het begin van het meest betoverende stuk van de 'State Route 87'. Voor u ontvouwt zich een lange, bochtige weg, die als een slang door de woestijn heen kronkelt om verderop in de heuvels te verdwijnen. De ochtendzon werpt lange schaduwen over het sprookjesachtige landschap, terwijl de laatste druppels dauw verdampen. U bent echter niet vroeg opgestaan om hier van het adembenemende uitzicht te genieten. Nee, de reden dat u hier bij het ochtendgloren staat, is omdat de weg nu vrijwel verlaten is: ideale omstandigheden om uw nieuwe auto eens goed uit te proberen. En wat voor een! Via Modern Classic Motors in Reno heeft u een exoot gekocht: een Ferrari 330 GTS, een van de snelste (en met een aanschafsprijs van circa 15.000 dollar ook een van de kostbaarste) cabrioletten ter wereld.

Daar staat hij. Het ingetogen, maar fraaie ontwerp van de meesters bij Pininfarina komt goed tot zijn recht in de lichtblauwe lak, door Ferrari simpelweg *Azzuro* genoemd. U opent de deur en laat u zakken op een comfortabele, rood lederen stoel. Voor u bevindt zich een breed en duidelijk houten dashboard met grote tellers voor de toeren en snelheid. U stopt het kleine sleutelkje in het contactslot rechtsonder het elegante stuur, draait 'm om en ontwaakt daarmee twaalf cilinders, ieder met circa 330 cc inhoud. De twee dubbele uitlaten produceren een diep en rijk geluid, terwijl de perfect in balans lopende V12 een subtiele trilling aan de auto, en vervolgens aan uw achterwerk doorgeeft. Met zijn vier liter en een vermogen van zo'n 300 pk is dit een auto die niet moet worden onderschat. Gelukkig is zijn onderstel ontworpen en gebouwd op basis van jarenlange raceervaring van dit bijzondere Italiaanse merk.

Met een bevredigende klik, schuift u de lange pook in de sleuf van de eerste versnelling. Die bevindt zich, zoals in raceauto's, linksachter. Met uw duimen vallend in de groeve van het dunne, maar grote houten

stuur, zet u koers voor deze langgekoesterde rit. Direct valt op hoe eenvoudig de auto zich laat bedienen. De koppeling is relatief licht en de V12 biedt ruim voldoende koppel om 'lui' te rijden, snel overschakelend naar hogere versnellingen. En wat een comfortabel onderstel. In deze auto kunt u met gemak vele uren doorbrengen. Met alle vloeistoffen op temperatuur en een lege weg voor u, schakelt u een paar versnellingen terug en geeft u de volbloed de sporen. Daarvoor heeft u tenslotte een Ferrari gekozen. Terwijl u stevig in uw stoel wordt gedrukt, zwelt het gemoedelijke gebrom uit de uitlaten aan tot een crescendo zoals alleen een Italiaanse V12 kan produceren. Met het dak naar beneden hoort u dit ook nog eens veel beter. Met de wind in uw haren en een acceleratie die zich expo-

Hij is zo mooi, dat we er haast niet mee op pad durven te gaan

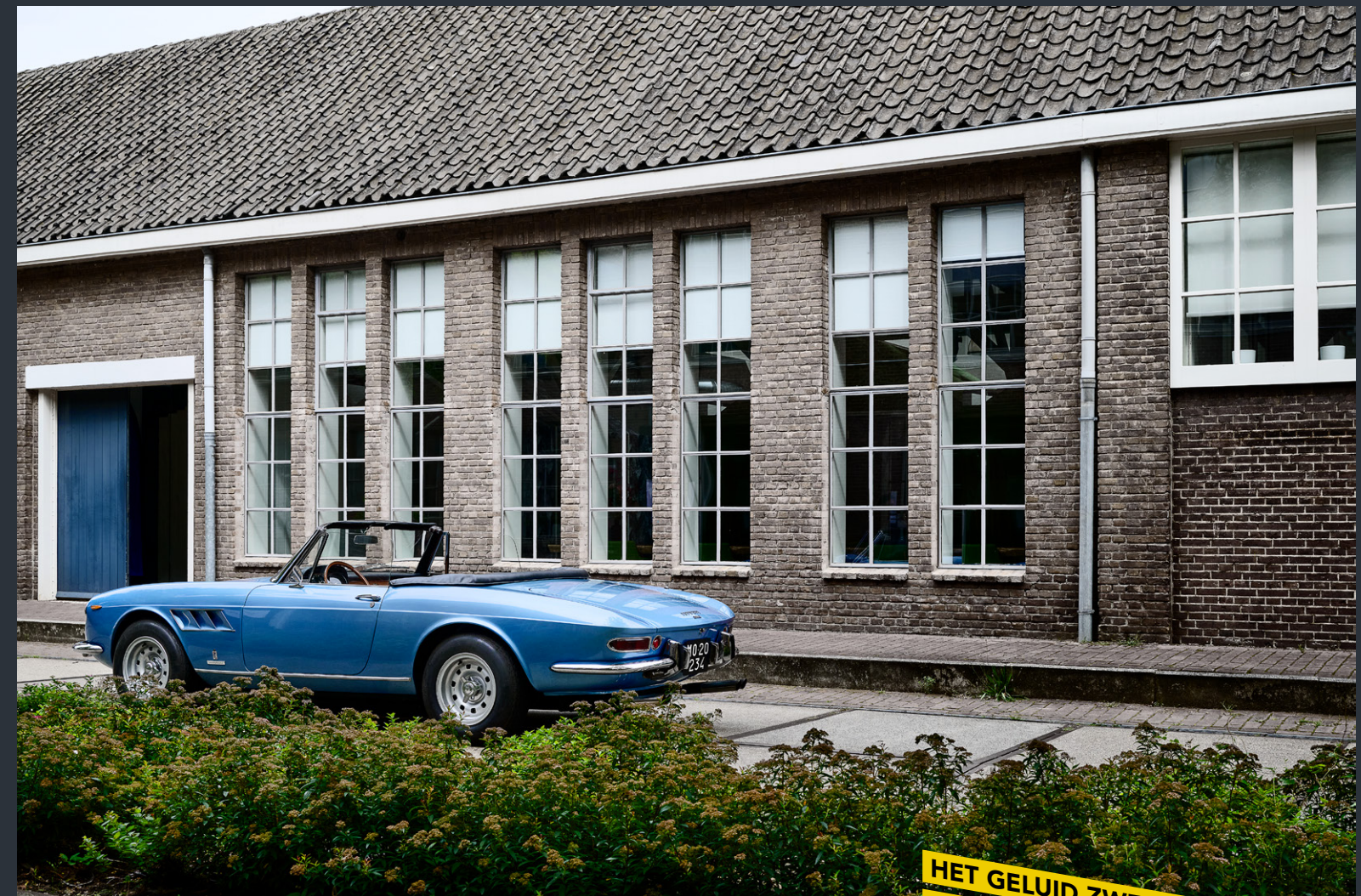
nentieel lijkt te vergroten naarmate de toeren stijgen, bereikt u bij 7.000 tpm het maximaal aantal pk's. Een verzet hoger, en weer die indrukwekkende versnelling. Dan duiken de eerste bochten op. De 330 laat zich opvallend gewillig en scherp insturen en houdt zijn lijn buitengewoon goed en kalm, waarna het gas er weer op kan. Dit werkt verslavend! Gelukkig zijn de licht te bedienen schijfremmen, voorzien op alle vier de wielen, goed berekend op hun taak. Terwijl u door dit pure autogenot niets anders kunt dan van oor tot oor glimlachen, komt het einde van uw rit helaas veel te snel in zicht. U rijdt een vrijwel verlaten industrieterrein op, om even bij te komen en de auto nogmaals ten volle in u op te nemen. Wat een wagen!

FERRARI

Het hier bovenstaande verhaal is uiteraard grotendeels fictie, hoewel de Ferrari 330 GTS in kwestie wel degelijk in januari 1968 is verkocht via MCM in Reno aan een inwoner van Phoenix, Arizona. Het is daarom zeer goed mogelijk dat deze

fortuinlijke eerste eigenaar inderdaad de schilderachtige bochten van State Route 87 heeft opgezocht om eens te ervaren wat zijn nieuwe aanwinst nu echt kon. De Ferrari 330 GTS (Gran Turismo Spyder) vormt een eenheid met zijn dichte broer, de 330 GTC (Gran Turismo Coupe). In essentie zijn het dezelfde auto's, die zowel hun chassis, motor, interieur als grote delen van hun design delen. Bij verschijning in 1966 vormden zij een niche in het Ferrari-aanbod; een gulden middenweg tussen de uiterst sportieve modellen die ook geschikt waren voor het circuit en de luxueuze 2+2's die primair gericht waren op comfort. Om de ontstaansgeschiedenis van deze nieuwe 330-serie te begrijpen, moeten we een stap terug in de tijd..

De geschiedenis van Ferrari wijkt aanzienlijk af van die van de meeste andere automerken. Dit heeft alles te maken met het feit dat het in oorsprong helemaal geen automaker was, maar een fabrikant van racewagens. Dat sommige daarvan op straatauto's leken, was nu eenmaal omdat daar raceklassen voor bestonden, zoals de Mille Miglia. Dat sommige mensen hun auto's daarnaast ook buiten de races gingen gebruiken, was iets dat organisch ontstond. Onderhuids waren en bleven het pure racewagens, die maar voor één doel waren ontwikkeld. Deze eenzijdige doelgerichtheid verklaart mede het succes van het jonge Ferrari in de internationale racewereld, waarbij praktisch alles gewonnen werd. Er ontstond op den duur echter wel een probleem: de voortdurende technologische ontwikkeling, met name op het gebied van motoren, vereiste aanzienlijke financiële investeringen. Natuurlijk werd er wel wat verdiend met de verkoop van racewagens, maar dat bleek al vrij snel ontoereikend. Er zat op den duur weinig anders, dan toch in kleine serie straatauto's te gaan bouwen. Vroege versies daarvan, zoals de eerste 250 GT, konden nauwelijks verhullen dat ze primair voor de racebaan waren ontwikkeld. Maar gaandeweg werden nieuwe versies steeds geschikter voor dagelijks gebruik. Desondanks bleven het auto's, waarmee je zo een circuit kon oprijden en competitief kon zijn. Voor de meest sportieve clientèle was dat ook precies de



HET GELUID ZWELT AAN
TOT EEN CRESCENDO ZOALS
ALLEEN EEN ITALIAANSE
V12 DAT KAN





ZE VORMDEN EEN GULDEN
MIDDENWEG IN HET
AANBOD VAN FERRARI



aantrekkingskracht en dat zou het tot op de dag van vandaag blijven. Er was echter ook een grote groep potentiële klanten die iets meer luxe en design wilden, en zelden of nooit op een circuit kwamen.

Hoewel Enzo Ferrari persoonlijk weinig affiniteit had met deze klanten, werd hij zich wel steeds bewuster van het belang van straatauto's als financiering voor zijn raceactiviteiten. Daarom zette het merk steeds meer stappen in de richting van het maken van luxe, sportieve auto's, gericht op meer 'normaal' gebruik, maar wel gebaseerd op de technologie uit de racewagens. Een goed voorbeeld daarvan is de 250 GT Cabriolet, die in 1957 op de markt kwam. Dat was niet de eerste open Ferrari, de meeste racers waren immers dakloos, maar wel een van de eerste die vooral voor straatgebruik was ontwikkeld. In 1960 werd zelfs een vierpersoonsauto geïntroduceerd, de 250 GT 2+2, ook wel bekend als de 250 GTE. Al snel werd duidelijk dat dit type auto's een groot succes was. Van de 250 GT 2+2 werden er in totaal 950 stuks verkocht, voor Ferrari een onvoorstelbaar aantal. Om aan de groeiende vraag te voldoen, werd de fabriek

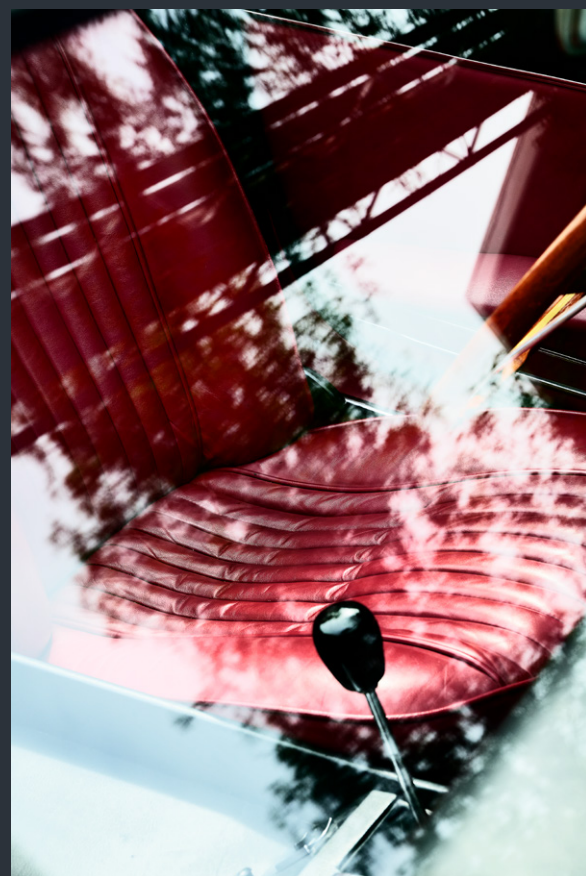
begin jaren zestig gereorganiseerd en meer gestroomlijnd. Daarbij werd ook besloten de ontwikkeling van de raceauto's enigszins van de straatauto's te scheiden. Een bijzonder moment, want vanaf toen zouden deze laatste zowel fysiek als symbolisch een integraal onderdeel van het merk Ferrari worden.

HET ONTSTAAN VAN DE 330 GTS EN GTC

Anders dan pure raceauto's, die als doel alleen maar winnen hadden, vereisten 'straatmodellen' ook aandacht op andere gebieden. Ze moesten enigszins comfortabel zijn, mooi, een bepaalde uitstraling hebben én ze moesten concurreren met andere merken. En dat was een relatief nieuw gegeven voor Ferrari. Dit wordt goed geïllustreerd door de situatie in begin '64, toen Ferruccio Lamborghini, een eigenwijze tractorfabrikant uit Sant'Agata, hemelsbreed slechts 25 km van de Ferrari fabriek vandaan aan de productie van zijn eigen exotische auto begon: de Lamborghini 350. Met een 3,5-liter V12 (in tegenstelling tot Ferrari's 250-serie met een 3,0-liter motor), met vier nokkassen (waar de Ferrari V12

er slechts twee kende) en rondom onafhankelijke wielophanging (terwijl Ferrari vasthield aan een starre achteras), was deze nieuwkomer in technisch opzicht duidelijk de meerdere. Dit legde Enzo Ferrari onvermijdelijk de uitdaging op om te reageren en niet lang daarna, in 1964, kwam Ferrari met de 275-serie, bestaande uit zowel een dichte (GTB) als open versie (GTS). Met een 3,3-liter V12 en onafhankelijke wielophanging en een transaxle-configuratie- waarbij de versnellingsbak naar het achterste gedeelte van de auto werd verplaatst om een optimale gewichtsverdeling te bewerkstelligen- was dit in technisch opzicht een grote sprong voorwaarts. De ultieme iteratie, de 275 GTB/4, kreeg dan ook vier nokkassen. Het bleek een buitengewoon sportieve auto, die qua techniek en prestaties zeker kon wedijveren met concurrenten als Lamborghini en Maserati, maar voor de nieuwe soort klanten van Ferrari misschien net iets té fel was.

Hierdoor kwam men in Maranello met het plan voor een nieuw tweezits model, dat de vergelijking met de hoogtoerige 275 GTB/4 aan kon, maar net wat minder



**ER ZAT OP DEN DUUR WEINIG
ANDERS OP, DAN TOCH
STRAATAUTO'S TE BOUWEN**

extreem was. Om dit doel te bereiken namen als basis het moderne onderstel van 275-serie, inclusief de onafhankelijke wielophanging, schijfremmen rondom en de transaxle. Qua motor moest het sowieso een 'Colombo' worden - een compacte V12 die al sinds de oprichting van het merk een centrale rol speelde in de ontwikkeling van veel modellen, zoals de 250- en 275-serie - alleen dan wel een minder explosieve dan die uit de 275 GTB/4. Nu had Ferrari reeds in 1963 een 4,0-liter variant ontwikkeld, oorspronkelijk bestemd voor de slechts kort geleverde 330. Met zijn relatief grote motorinhoud en slechts twee nokkenassen, was het een minder felle, soepelere en daardoor breder toegankelijke motor, die met zijn 300 pk desondanks niet inboette qua vermogen. Dat was precies de motor die nodig was voor de nieuwe tweezitter. Overigens verschillen in Ferrari-land de meningen sterk of dit blok wel de naam Colombo mag dragen. Om namelijk ruimte te creëren

voor de volledige vier liter, iets wat bereikt werd door de cilinders 'op te boren', moest het blok wat verlengd worden. En daarmee verloor het iets van zijn oorspronkelijke dimensies en compactheid. Reden voor sommigen om het te beschouwen als een nieuwe variant, in plaats van een echte Colombo. Maar dat terzijde.

Op basis van het 275 onderstel en de 4,0-liter V12, ontwierp het trouwe partnerbedrijf Pininfarina twee modellen: de 330 GTC en de 330 GTS. Hoewel we niet met honderd procent zekerheid kunnen zeggen wie de ontwerper was - bij Pininfarina werden alle designs louter op naam van het bedrijf naar buiten gebracht - kunnen we er voorzichtig vanuit gaan dat het grotendeels afkomstig is uit het potlood van Aldo Brovarone. Hij was in deze tijd de hoofdontwerper binnen de firma en verantwoordelijk voor de belangrijkste designs. Uit de vormtaal is duidelijk dat hij zich

liet inspireren door eerdere modellen, zoals de 400 Superamerica, de 275 GTS en de 330 GT 2+2. Desondanks vormen de 330 GTC en GTS een geheel nieuwe evolutie in de beeldontwikkeling van Ferrari. In maart 1966 werd de 330 GTC gepresenteerd op de Motor Show in Genève, en in oktober datzelfde jaar werd de 330 GTS gepresenteerd op de Autosalon de Paris, waarna de productie begon. Die zou doorlopen tot in 1968, het moment waarop er in totaal circa zeshonderd 330's GTC en honderd 330's GTS (1 prototype en 99 productieauto's) gemaakt waren. De 330-serie werd vervangen door de 365 GTC en GTS, die als belangrijkste aanpassing een grotere V12 hadden.

SHOWAUTO

Terug naar de auto in dit verhaal. In 1967 werd begonnen aan de bouw van het chassis, waarna de auto op transport ging naar de fabriek van Pininfarina in Turijn. Daar



**VAN 5 TOT 15 OKTOBER
STOND HIJ NAMELIJK OP DE
AUTOSALON DE PARIS**

werd de carrosserie gebouwd en gespoten in een prachtige lichtblauwe lak, officieel Azzurro 19278 M genoemd. Vervolgens ging de auto terug naar Maranello voor de rest van de technische assemblage, inclusief het plaatsen van de V12. In september was de wagen klaar, maar voordat hij verkocht werd, had hij eerst een andere taak te vervullen. Van 5 tot 15 oktober stond hij namelijk op de stand van de Franse Ferrari importeur Franco Britannic tijdens de Autosalon de Paris. Daar konden duizenden mensen zich vergapen aan deze lichtblauwe, Italiaanse schone met haar uitdagend rode, Rossa Scuro, lederen interieur.

Op 22 november bevond de 330 GTS zich vervolgens op de kade van de haven van Livorno, waar hij werd ingescheept met San Francisco als bestemming, onderdeel van een serie van dertig auto's voor de Amerikaanse importeur Luigi Chinetti

Motors. Via deze firma kwam de Ferrari in december aan bij Modern Classic Motors in Reno, waar hij in januari '68 werd verkocht aan de eerste eigenaar, een inwoner van Phoenix, Arizona. Na verschillende Amerikaanse eigenaren - de historie van de auto is volledig gedocumenteerd - kwam de Ferrari begin jaren negentig in Nederland terecht. Inmiddels was hij wel zwart en voorzien van Borrani spaakvelgen, in plaats van de oorspronkelijke Campagnolo velgen. Via een aantal Nederlandse eigenaren, kwam de auto uiteindelijk terecht bij de huidige, gelukkige bezitter, die de taak op zich nam de Ferrari terug te brengen in fabrieksstaat. Hiervoor riep hij de diensten in van Italauto, een ervaren klassieke Ferrari specialist in Achterveld. Van januari 2007 tot september 2009 onderging de auto een uitvoerige, maar sympathieke restauratie, waarbij hij werd gespoten in zijn oorspronkelijke fabuleuze lichtblauw en voorzien van passende Campagnolo

velgen. En onlangs werd ook nog eens de V12 volledig door hen gereviseerd. Geen eenvoudige klus. Het is dan ook niet overdreven om te zeggen dat de Ferrari tijdens ons bezoek in Achterveld in een buitengewoon goede staat verkeert. Hij is zo mooi, dat we er haast niet mee op pad durven te gaan. Maar dat zou pas écht een zonde zijn. Want de mensen bij Ferrari, Pininfarina en in recente tijden die bij Italauto, hebben al hun expertise niet ingezet voor een stilstaand object. Hoe fraai deze ook is. Nee, hun doel was om rijgenot te bieden op een uitzonderlijk hoog niveau. Dat was in 1968 zo toen de eerste eigenaar bocht na bocht van de SR 87 aan elkaar reeg en dat is vandaag de dag niet anders. ❖



FERRARI 330 GTS
Motor **3.967,44 cc V12**, boring x slag in mm **77 x 71**, **300 pk** Transmissie **handgeschakelde vijfbak**, **achterwielaandrijving** L x B x H in cm **443 x 168 x 125** Wielbasis in cm **240** Gewicht (droog) in kg **1.200** Topsnelheid in km **242**

