

From Scratch —
Ferrari 330gt



Ferrari
330gt

From Scratch

**Ferrari
330gt**

From Scratch —
Ferrari 330gt

Beat Imwinkelried
Sven Germann
Charles Blunier

teNeues

PROLOG

7

VORWORT

8

DER PROZESS

18

GRUNDIERUNG IN GELB

LACKIERARBEITEN

BAUTEILE

FINISH

HANDBUCH

11

COLOPHON

11

«Sammeln ist eine Kunst, eine Disziplin, die über das bloße Besitzen hinausgeht. Es geht darum, die Seele dessen zu verstehen, was man schätzt, und seinen Wert jenseits des Materiellen zu erkennen. Das Sammeln ist eine zutiefst menschliche Aktivität, die über das reine Anhäufen von Gegenständen hinausgeht. Es offenbart eine innere Suche nach Bedeutung und Ordnung in einer oft chaotischen Welt. Indem wir Objekte sammeln, versuchen, Sinn zu schaffen und die Vergänglichkeit des Lebens zu überwinden. Jede Sammlung ist ein Mikrokosmos, der persönliche Geschichte, kulturelle Werte und individuelle Sehnsüchte widerspiegelt. Sie stellt eine Brücke zwischen Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft dar, indem sie Erinnerungen bewahrt und sie für kommende Zeiten zugänglich macht.

Auch eine Restauration stellt eine Brücke zwischen Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft dar. Die Restauration des Ferrari 330 GT war eine Reise der Ehrfurcht – jede Entscheidung wurde von dem Bestreben geleitet, das Original zu ehren und ihm gleichzeitig neues Leben einzuhauchen.

Dieses Buch soll eine Hommage an diesen Qualitätsanspruch sein. Darin laden wir Sie ein, nicht nur zu sehen, sondern die Qualität zu fühlen, die wahre Handwerkskunst ausmacht. Jedes Foto, jedes Detail ist ein sinnliches Erlebnis, das dieselbe Leidenschaft wecken soll, die uns dazu brachte, dieses Restaurationsprojekt anzugehen. Es ist eine Erinnerung daran, dass bei der Suche nach Exzellenz die Sinne an erster Stelle stehen müssen.»

Beat Imwinkelried

DAS SEHEN DES DESIGNERS

Der Designer koppelt die Fähigkeit, sehen zu können, an sein ästhetisches Urteilsvermögen, das dank Vorstellungskraft eine konzeptuelle und formale Idee entwickelt, die sich mit weiteren Ingredienzen wie Gespür, Stimmung, Erkenntnis und Bewusstsein schlussendlich zu einem vollständigen Ganzen fügt. Dieser Prozess bestimmt mein Sehen als Designer.

Ich wandere also mit dem geschärften Blick eines Uhrmachers über die geschneiderte Karosserie des Ferrari 330 GT 2+2, spüre den harmonischen Proportionen des Stufenheck-Coupés nach, die sich magisch über die 4840 Millimeter Fahrzeuglänge erstrecken, wobei die 2650 Millimeter des Radstands zwischen dem kürzeren Überhang vorne und dem längeren hinten in perfekter Balance ruhen und dem Fahrzeug jene schwebende Leichtigkeit verleihen, die dennoch kraftvoll und entschlossen anmutet, geschmiegt an die komfortablen Pneus, ausgeschmückt mit Borrani-Speichenfelgen mit zentraler Flügelmutter, was diesem Gran Turismo eine Aura von Erhabenheit und Eleganz verleiht, wie sie nur die Figurinisti – später Stilisti – aus dem Hause Carrozzeria Pininfarina hervorbringen konnten, deren ausgewogener Entwurf im Massstab 1:1 aus der präzisen Feder eines knapp 30-jährigen Tom Tjaarda stammte, der hier sein erstes vollständiges Modell realisierte, dynamisch-präzise bis ins kleinste Detail gestaltet, von den Lüftungsschlitzen im Rhythmus 4-3-4 zwischen den Vorderrädern und den Türen, die wie die Hauben aus Leichtmetall bestehen, geschmückt von feinen Chromteilen auf dem skulpturalen Bianco der dünnen Stahlblechhaut, eingerahmt von den zeitgenössischen Stossstangen jener Jahre mit einer Breite von 1715 Millimetern, wodurch ein harmonisches Spiel der Formenvielfalt entsteht, geprägt von charakterstarken, elliptisch eingefassten Doppelscheinwerfern unterschiedlicher Grösse – liebevoll «orientalische Augen» genannt – die zusammen mit dem Grill das Antlitz des 330 GT formen, dessen Gegenpart sich am Heck findet mit seiner weit auskragenden Doppel-Auspuffanlage links und rechts, flankiert von schlanken Rückleuchten, die sich bis zu den Kotflügeln erstrecken – allesamt Details, die die Leistungsabsicht von 245 km/h und 300 PS erahnen lassen und auf die Melodik des Zwölfzylinder-V-Motors Tipo 209 hinweisen, auf die Drehmoment- und Geschwindigkeitsanzeigen der Veglia-Instrumente reagieren, begleitet von zahlreichen Wippschaltern hinter dem schwebenden Nardi-Drei-Speichen-Holzlenkrad vor dem hölzernen Armaturenbrett, die zusammen das edle monochrome Sanctum des Viersitzers im Pelle Rossa-Lederinterieur bilden, dessen von Hand gefertigte Sitze von aussergewöhnlicher Exklusivität zeugen, zwischen denen der schwarze Schalthebel des Fünfganggetriebes unaufdringlich prangt, und wo das Auge schliesslich auf dem tänzelnden, in Gelb gefassten Pferd des Logos zur Ruhe kommt, das auf Druck das «Trompetenhorn» des Ferrari 330 GT 2+2 ertönen lässt und einen Traum zu erfüllen scheint: ein Objekt schönster Mechanik, moderner Raffinesse und fließender «Richtigkeit» der Proportionen, über das ich mit meinem geschärften Blick eines Uhrmachers wandere...

DIE WAHL DES DESIGNERS

Für einen Designer sind Nachdenken und eine selbstkritische Haltung essenziell, und nichts ist törichter als Selbstverliebtheit. Ob bei Industrieprodukten, Möbeln oder Fahrzeugen – das Gestalten verlangt Themenfindung, Werte, Haltung und konsequentes Han-

deln, die das Willkürliche und Modische überdauern. Der Karosierer und Unternehmer Battista «Pinin» Farina (1893–1966, «Pinin» bedeutet so viel wie «klein» auf Piemontesisch) und sein Sohn Sergio (1926–2012) wussten dies und beschäftigten Designer in der Carrozzeria Pininfarina, die Enzo Ferraris Vision folgten. Ihre lebenslange Zusammenarbeit begann 1952 und brachte rund 200 Ferrari-Modelle hervor. Heute ist es unvorstellbar: die Freundschaft, Loyalität und schiere Vielzahl an Entwürfen. Die Fragen bleiben: Welcher Ferrari ist der schönste? Was macht ein Modell zeitlos? Warum fesseln manche Entwürfe über Generationen hinweg?

Schönheit hat viele Gesichter, und manchmal kann es sogar zu viel des Guten sein. Ob «bad, ugly or nice» spielt für mich zunächst keine Rolle. Ohne zu denken horche ich, fühle den Moment der Balance. Oder mit Gerhard Richters Worten: «Wenn es mich übertrifft, also etwas hat, wo ich nicht mehr so ganz mitkomme», dann besitzt der Entwurf eine Seele. Übersteht dies Jahre, vielleicht Jahrzehnte, kann er sich zu Recht «Klassiker» nennen.

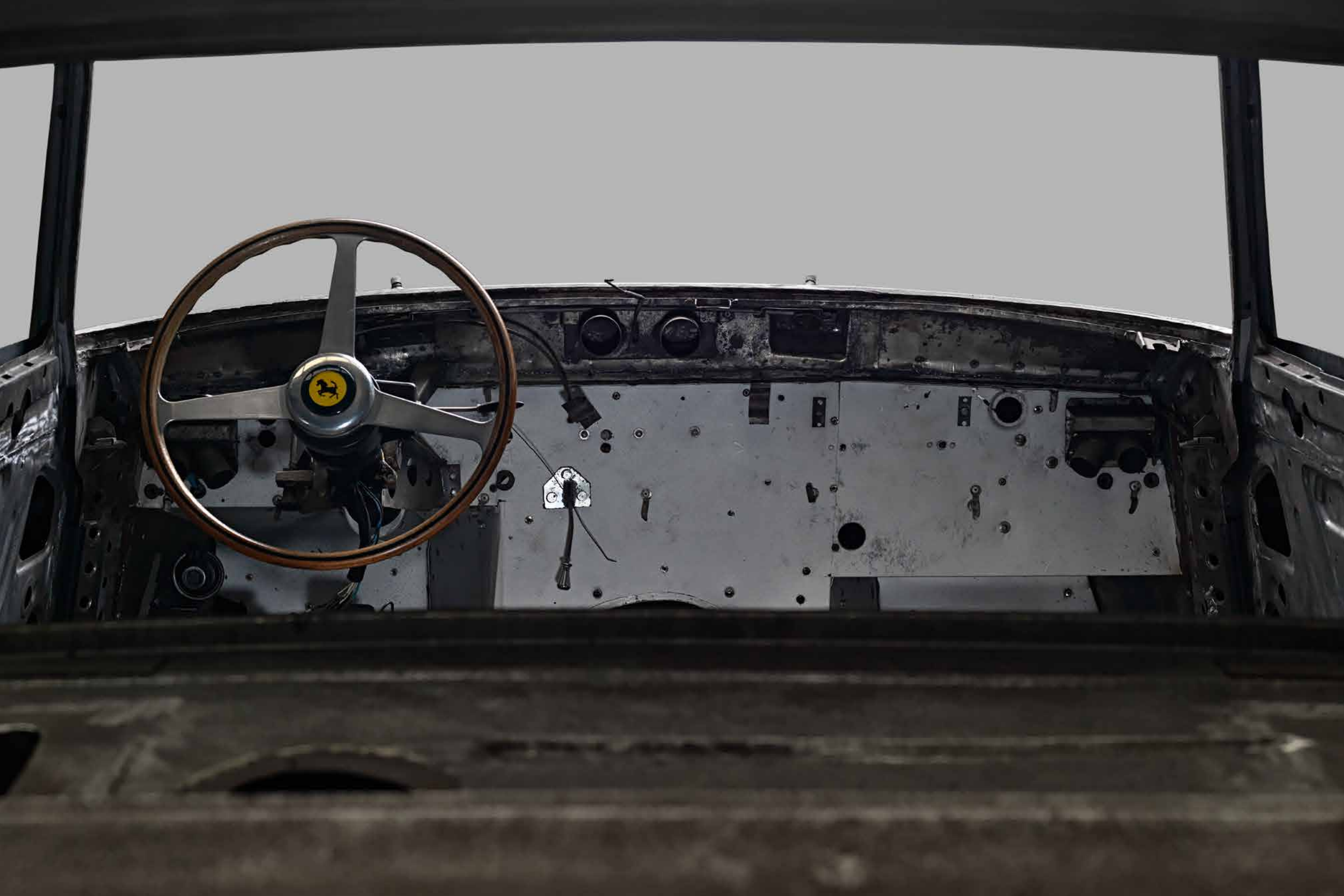
Beim Erklären verliert vieles seine Magie. Ein Bild, eine Skulptur, eine Melodie oder eine Karosserie sollte keiner Erklärung bedürfen. Dass ein Fahrzeug aus Maranello keiner Erklärung bedarf, ist wie das Fahren eines Ferrari selbst ein einzigartiges Phänomen, fernab jeglicher Selbstverständlichkeit, bar jeglicher Formel, die es entschlüsseln könnte. Schon gar nicht im Fall des 330 GT 2+2. Von «Zeitlosigkeit» zu sprechen greift hier zu kurz. Es ist vielmehr eine Frage des Fachwissens und des Zeitgeists, aus dem heraus dieses Coupé entstand: entworfen wurde es Anfang der 1960er – nur wenige Jahre vor Pininfarinas «zeitlos» vorausblickende Designstudie «Ferrari 512S Modulo», 1970.

Pininfarina schuf «geschmackvolle Emotionen», und die Karosserie des 330 war darin ein Unikat: zurückhaltend, distinguiert, solide. Diese Haltung des «Supernormalen», des «genau so, wie es sein sollte», fern von Modetrends, liess sein Werk näher an Vollendung rücken. Die Formkünstler von Pininfarina irritierten nicht, sondern harmonisierten, anders als der visionäre Commendatore Enzo Ferrari, dessen Memoiren (Meine Memoiren, Originaltitel: *Le mio gioie terribili*, 1964), die ohne Unterbrechung gelesen werden wollen, von seiner Unbeugsamkeit zeugen.

Ich liebe Autos mit Charakter, die polarisieren: Entweder man mag sie oder nicht, wie die «Chinese Eyes» des 330 GT der Serie 1. Doch im Feinen und Leisen Charakter zu bewahren ist die grössere Herausforderung: Stärke ohne Geschrei, Schönheit ohne Diva, Sportlichkeit ohne Aggression. Diese Haltung verkörpern die Strassenmodelle von Ferrari, was in mir den Wunsch weckte, selbst Ferrari-Fahrer zu werden. Der Ferrari 330 GT 2+2 erfüllt dies alles: ideale Proportionen, makellose Eleganz, eine in sich ruhende Sportlichkeit. Meine Kriterien für ein schönes Auto: vor einem Berghotel vorfahren, an der Riviera parken, die Dame zur Oper chauffieren – und sich selbst beim Aussteigen, mit dem entsprechenden Outfit bis hin zur Uhr, vollkommen stimmig fühlen. Beim 330 GT 2+2 ist dies gegeben, doch die finale Beurteilung kann erst in Bewegung gefällt werden. Das war mir mit diesem Modell noch nicht vergönnt, doch in meiner Vorstellung gleicht es einer Oper, dem Rauschen eines Bachs, dem Rhythmus der Wellen. Stumme Bewunderung für ein Kunstwerk.

Alfredo Häberli, Designer









PREFACE BY ALFREDO HÄBERLI, DESIGNER
(PAGE 8)

IN THE EYE OF THE DESIGNER

A designer links the ability to see to his aesthetic judgment, which, with the help of his imagination, produces a conceptual and formal idea that ultimately merges with other intangibles such as intuition, mood, insight and awareness to form a complete whole. This process determines my vision as a designer.

And so I let my gaze wander over the tailored body of the Ferrari 330 GT 2+2 with a keen eye, like that of a watchmaker, tracing the harmonious proportions of the notchback coupé that magically extend over the 4840 millimeters of the vehicle's length, with the wheelbase's 2650 millimeters resting in perfect poise between the shorter overhang in front and the longer one at the rear, lending the vehicle that floating weightlessness, which nevertheless appears muscular and resolute, nestled against the comfortable tires, adorned with Borrani spoke rims with central wing nuts, lending this Gran Turismo an aura of grandeur and elegance that only the Figurinisti – later known as Stilisti – at Carrozzeria Pininfarina could conjure up, whose balanced blueprint on a scale of 1:1 scale was precisely drawn by a not-yet 30-year-old Tom Tjaarda, who realized his first complete model in this car, dynamically and precisely styled down to the smallest detail, from the fins of the fender vents in a 4-3-4 rhythm between the front wheels and the doors, which, like the hoods, are made of a lightweight alloy, adorned with fine chrome trim accents on the sculptural Bianco of the thin skin of sheet steel, framed by bumpers typical of those years with a width of 1715 millimetres, creating a seamless interplay of shapes, accentuated by distinctive, elliptically framed twin headlights of different sizes – affectionately called “oriental eyes” – which, together with the grille, form the countenance of the 330 GT, whose counterpart is found at the rear with its widely protruding twin exhausts on the left and right, flanked by slim tail lights that extend as far as the fenders – all of which are details presaging the car's potential performance of 245 km/h and 300 horsepower and hinting at the rich cadence of the Tipo 209 twelve-cylinder V-engine, indicated by the torque gauge and speedometer of the Veglia instruments, which are accompanied by numerous rocker switches behind the floating Nardi three-spoke wooden steering wheel in front of the veneer dashboard, together forming the noble monochrome sanctum of the four-seater in its Pelle Rossa leather interior, whose handcrafted seats bear witness to exceptional exclusivity, between which the black gearshift of the five-speed gearbox is unobtrusively emblazoned, and where the eye finally comes to rest on the prancing yellow horse of the emblem, which, when pressed, sounds the “trumpet horn” of the Ferrari 330 GT 2+2 and seems to fulfill a dream: an object embodying the most beautiful mechanics, modern sophistication and a graceful “rightness” of proportions, over which I let my gaze wander with a keen eye, like that of a watchmaker...

THE DESIGNER'S CHOICE

For a designer, reflection and a self-critical mindset are essential, nothing is more foolish than self-indulgence. From industrial products to furniture and vehicles, design requires a sense of theme, values, attitude and consistency that transcend the merely capricious and fashionable. The coachbuilder and entrepreneur Battista “Pinin” Farina (1893–1966, “Pinin” translates to “small” in Piedmontese) and his son Sergio (1926–2012) knew this and employed designers in the Carrozzeria Pininfarina who followed Enzo Ferrari's vision. Their lifelong collaboration began in 1952 and produced around 200 Ferrari models. Today it would be unimaginable: the camaraderie, loyalty and sheer number of designs. We are left wondering still: Which Ferrari is the most beautiful? What is it that makes a model timeless? Why do some designs captivate for generations?

Beauty has many faces, and at times it can even be too much of a good thing. Whether it's “bad, ugly or nice” doesn't matter to me at first. Without thinking, I tend to listen and feel for moments of balance. Or in Gerhard Richter's words: “If it surpasses me, that is, if it has something that I can no longer quite keep up with”, that's when a design has a soul. If it survives for years, possibly decades, it can rightly be called a “classic.”

Many things lose their magic once explained. A painting, a sculpture, a melody or a car body should require no explanation. The fact that a car from Maranello needs no explanation is, like driving a Ferrari itself, a unique phenomenon, distinct from any self-evidence, devoid of any formula that could disenchant. Especially not in the case of the 330 GT 2+2. To speak of “timelessness” falls short here. Rather, it is a question of expertise and the spirit of the times that gave rise to this coupé: it was designed in the early 1960s – just a few years before Pininfarina's “timelessly” forward-looking design study “Ferrari 512S Modulo” in 1970.

Pininfarina brought forth “tasteful emotions,” and the body of the 330 was unique in this respect: restrained, distinguished, solid. This attitude of the “supernormal,” of “exactly as it should be,” far removed from fashion trends, brought his work closer to perfection. Pininfarina's design artists did not set out irritate, but to harmonize, unlike the visionary Commendatore Enzo Ferrari, whose memoirs (The Enzo Ferrari Story, originally published in Italy as *Le mio gioie terribili* in 1964), a true page-turner, bear witness to his unyielding determination.

I adore cars with character that polarize: You either like them or you don't, like the “Chinese Eyes” of the 330 GT Series 1. But preserving character in refinement and quiet restraint is the true challenge: strength without clamor, beauty without vanity, agility without aggressiveness. This spirit is what Ferrari's road cars embody, stirring in me the wish to drive one myself. The Ferrari 330 GT 2+2 fulfills all of this: ideal proportions, flawless elegance, a calm athleticism. My criteria for a beautiful car: drive up to a mountain hotel, park on the Riviera, chauffeur the lady to the opera – and feel completely in tune when you disembark, with just the right outfit, down to the watch. The 330 GT 2+2 achieves this, but the final assessment can only be made when the car is in motion. I have yet to be granted the opportunity with this model, but in my imagination, it resembles an opera, the rushing of a stream, the rhythm of the waves. Silent admiration for a work of art.

PROLOGUE BY BEAT IMWINKELRIED
(PAGE 7)

“Collecting is an art, a discipline that goes beyond mere ownership. It's about understanding the soul of the things you appreciate and recognizing their immaterial value. Collecting is a deeply human activity that transcends the simple accumulation of objects. It reveals an inner search for meaning and order in an often chaotic world. By collecting objects, we try to make sense of them and overcome life's ephemeral nature. Every collection is a microcosm that mirrors personal history, cultural values, and individual desires. It represents a bridge between past, present, and future by preserving memories and making them accessible to future generations.

A restoration, too, represents a bridge between past, present, and future. The restoration of the Ferrari 330 GT was an awe-inspiring journey – every decision was guided by a desire to honor the original and, at the same time, breathe new life into it.

This book is an homage to this standard of quality. We invite you not just to see, but to feel the quality that is true craftsmanship. Every photograph, every detail is a sensory feast, meant to awaken the same passion that inspired us to undertake this restoration. It is a reminder that the pursuit of excellence must be guided by the senses.”

YELLOW PRIMER
(PAGE 18)

The restoration of the Ferrari 330 GT begins with a thorough deconstruction of the vehicle's body, during which each part is meticulously removed and documented. The structural examination is particularly important, as this is when special attention is paid to hidden damages that could compromise the body's integrity. This phase also includes the important step of adjusting attachments such as doors and window frames, which are precisely calibrated to achieve the perfect gap measurements. After old coatings are removed through abrasive blasting or an acid and lye-free paint stripper, the vehicle body is submerged in a specialized solution that coats it in yellow phosphate. This layer protects the body against corrosion and strengthens the adhesiveness of subsequent coats of paint. At the same time, chrome parts such as trims and door handles are prepared for chromate recoating, which preserves their historic look.

COATS OF PAINT
(PAGE 38)

After the anticorrosive coat has been applied to the body, it's time for a second phase of finetuning. The condition and fit of each element is tested once more to solidify the foundation for a coat of high-quality paint. The paint itself is applied in several layers, beginning with the white primer, which produces an even and robust base for the final layer. The final coat is applied in the original Bianco color, which was chosen in close consultation with Ferrari in order to guarantee its authenticity. After the body is painted, each component is carefully reattached from fenders to door handles. Special attention is paid to the proper configuration of all moveable parts.

COMPONENTS
(PAGE 64)

While the car body is being restored, the Ferrari 330 GT's motor and transmission are submitted to a comprehensive overhaul. These critical parts are disassembled down to the smallest components, thoroughly inspected and, if necessary, replaced with original parts or refurbished true to the high quality of the original. This guarantees that the motor corresponds to the sophisticated standards of a 1960s Ferrari not just optically, but also technologically. The valves, pistons, and cylinders are reengineered with care to optimize the motor's performance and efficiency. The electrical systems are fitted with newly fabricated wiring harnesses produced specifically for this model, ensuring that the car functions reliably and is easy to service. The dashboard, including all the displays such as the speedometer and the oil pressure gauge, are carefully restored or meticulously refurbished to maintain the authenticity of the cockpit while also guaranteeing the accuracy of the indicators. These comprehensive measures ensure that every detail of the vehicle meets the original specifications and preserves the Ferrari 330 GT's historical value.

FINISH
(PAGE 96)

In the last phase of the Ferrari 330 GT's restoration, all the components are thoroughly finetuned. This includes the detailed adjustment of doors and windows to ensure that they can be closed smoothly and tightly. After the vehicle is mechanically and cosmetically complete, it is subjected to intensive test drives to inspect its drivetrain's reliability and performance capacity. During this step, the vehicle is put through its paces in terms of vehicle behavior. Both the carburetor and the ignition are adjusted. Final coats of polish and wax are applied to protect the paint and give the Ferrari its characteristic finish.

ORIGINAL HANDBOOK
(PAGE 146)

In order to guarantee the restored vehicle's authenticity and facilitate a Ferrari certification, the restoration process is documented at length. Each step is recorded on camera and compared to the blueprints and the list of parts from the original model's handbook. This extensive documentation is crucial to Ferrari's evaluation, which ultimately determines this classic vehicle's originality and value.

«Wenn es mich übertrifft, also etwas hat, wo ich nicht mehr so ganz mitkomme», dann besitzt der Entwurf eine Seele.

GERHARD RICHTER

Printed in Bosnia and Herzegovina

ISBN 978-3-96171-687-6



9 783961 716876

www.teneues.com

