

RETRO VISEUR

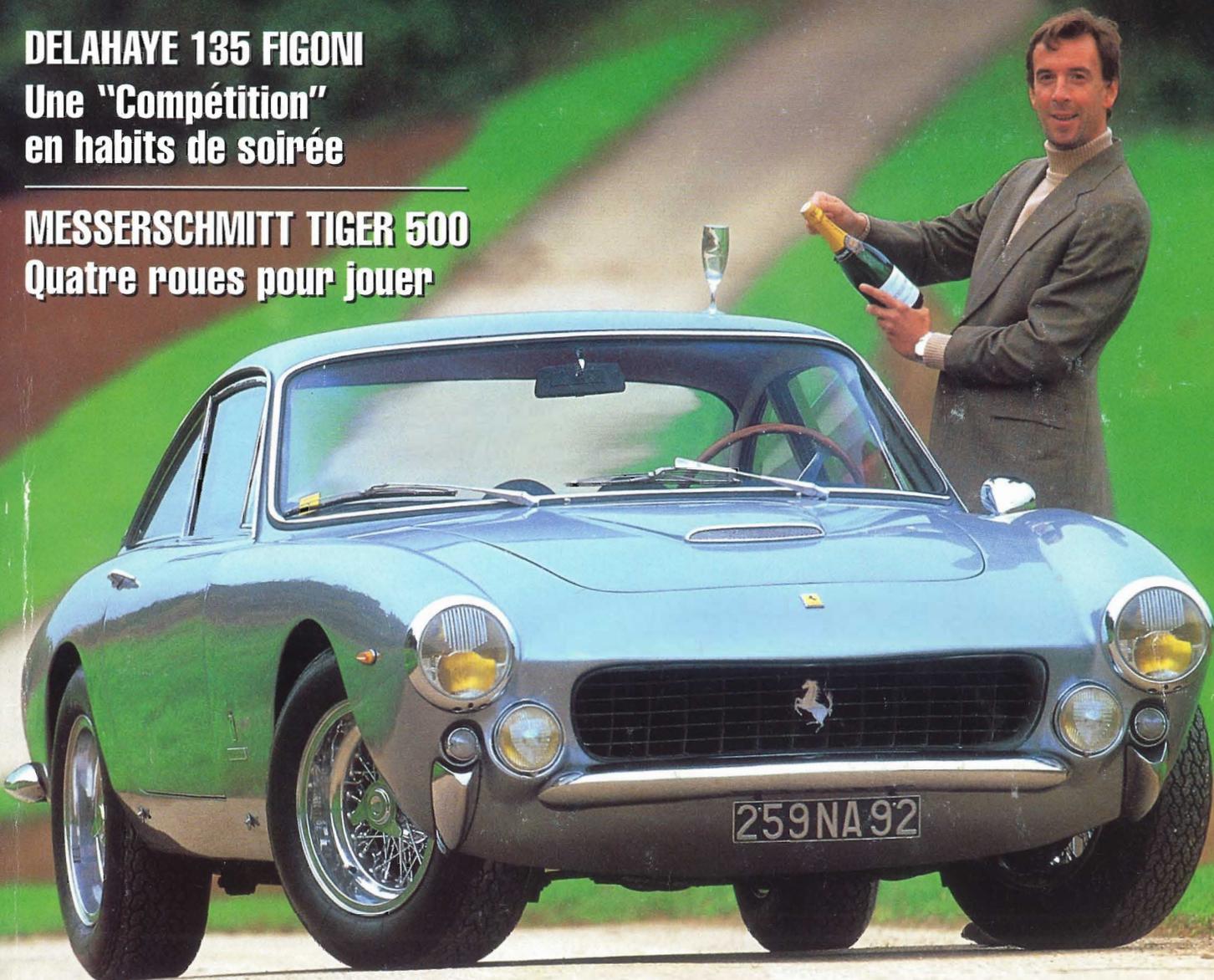
SPÉCIAL
N° 100

DELAHAYE 135 FIGONI

Une "Compétition"
en habits de soirée

MESSERSCHMITT TIGER 500

Quatre roues pour jouer



DOSSIER

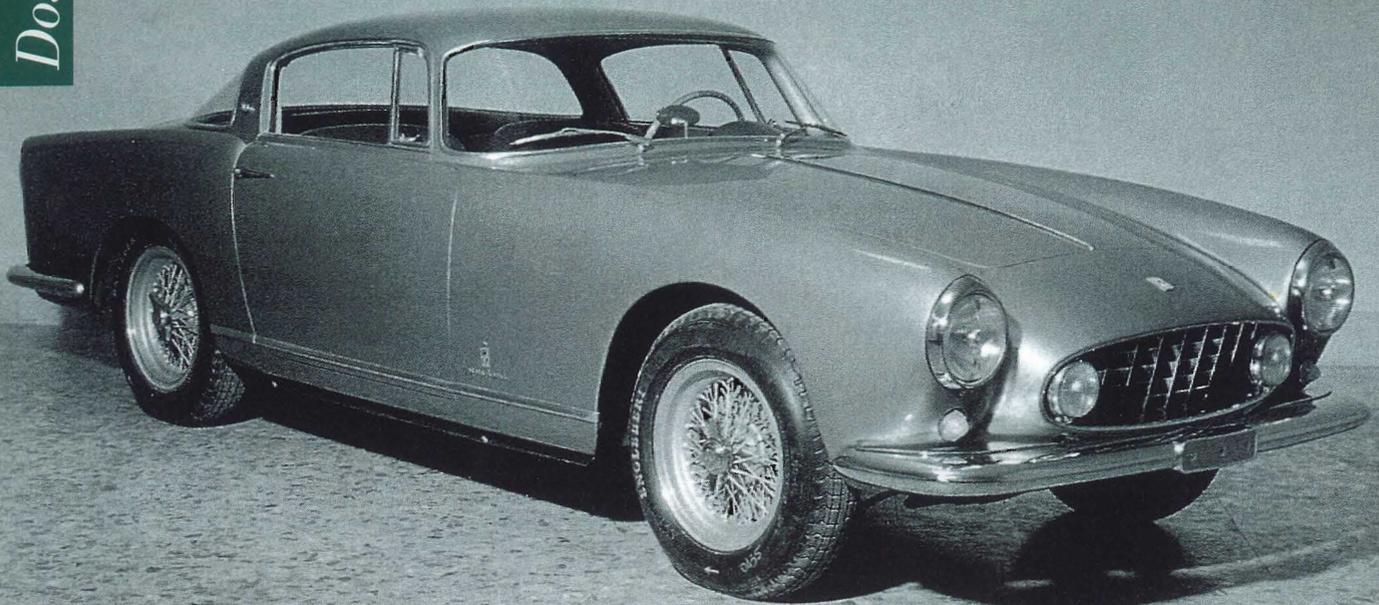
FERRARI 250 GT

SPÉCIAL N° 100 - GRANDE ENQUÊTE :

VOS 100 VOITURES PRÉFÉRÉES !

L 9652 - 100 - 35,00 F





Le coupé 250 GT "de série" 1956 : une réalisation de Boano sur un dessin de Pinin Farina, remarquable par ses flancs lisses et sa ligne d'aile quasi rectiligne.

Ainsi s'est faite la légende...

Un moteur exceptionnel, une carrière sportive exemplaire et plusieurs carrosseries sublimes : la Ferrari 250 GT est incontestablement l'une des autos marquantes de l'après-guerre, avec un succès commercial remarquable dans sa (très exclusive) catégorie.

Ferrari est une marque jeune, puisque la première automobile portant ce nom, la 125 Sport (devenue rapidement 166) sort de Maranello au printemps 1947 : son moteur est déjà un 12 cylindres en V à arbres à cames en tête... La cylindrée unitaire servant dès les débuts à désigner les modèles chez Ferrari, une 250 S apparaît dès 1952 : c'est une berlinette de compétition équipée d'un moteur 3 litres expérimental, que l'on verra notamment au Mans. Dans le registre "grand tourisme", Ferrari présente au Salon de Paris 1953 la 250 Europa dont le moteur est une version sous-alésée et "carrée" (68 x 68 mm) du bloc "long" (à culasses non détachables) étudié par l'ingénieur Aurelio Lampredi pour les plus fortes cylindrées (375 America puis 410 Super America), lesquelles visent la clientèle d'outre-Atlantique.

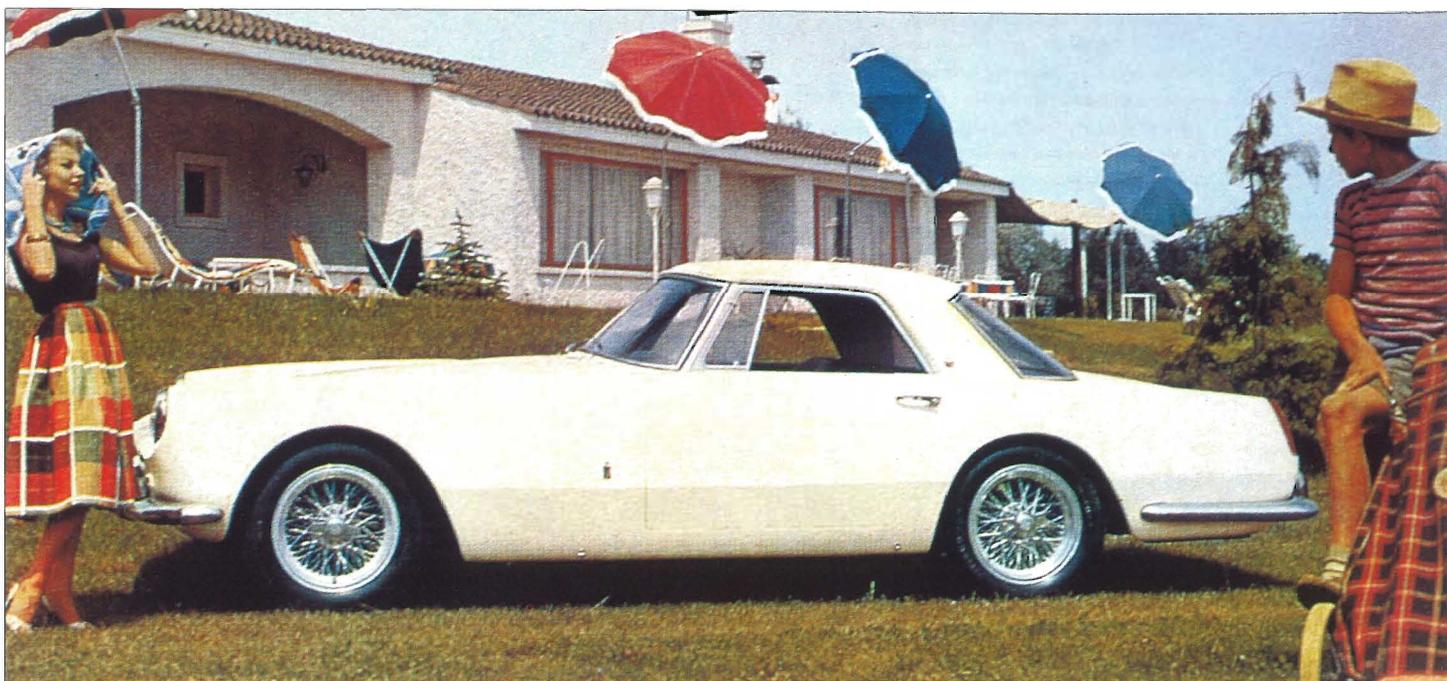
Mais c'est à l'automne suivant, et aussi à Paris, que le constructeur fait pour la première fois usage du vocable "Gran Turismo" : la nouvelle venue s'appelle officiellement 250 GT Europa comme pour marquer la continuité avec le modèle précédent, bien que les différences mécaniques soient fondamentales.

Début du "Gran Turismo"

En premier lieu, le châssis (Tipo 508) est plus court, l'empattement a été réduit de 2,80 à 2,60 m et les longerons sont désormais soudés, passant au-dessus du pont arrière ; le train avant est inédit, le ressort à lames transversal cédant la place à des ressorts hélicoïdaux au grand bénéfice du comportement routier. Le moteur (Tipo 112) marque un retour à la génération des blocs "courts" dessinés à partir de 1947 par Gioacchino Colombo, et ses cotes soit 73 mm

d'alésage pour 58,8 mm de course, identiques à celles des 250 S puis 250 MM, resteront immuables jusqu'en 1964. Plus compact, ce groupe lui confère une silhouette plus ramassée, bien que la ligne de la carrosserie, un coupé sans glaces de custode signé Pinin Farina, ait déjà été utilisée sur plusieurs 250 Europa à châssis long.

La voiture du Salon de Paris 1954 porte le numéro de châssis 0357 : Ferrari n'a alors produit que quelques dizaines d'automobiles de route, mais n'utilise pour celles-ci que des numéros impairs. C'est en fait le prototype de la 250 GT qui doit servir aux tests d'homologation ; elle sera achetée en 1956 par l'importateur belge Jacques Swaters (Garage Francorchamps) qui la confiera notamment à Olivier Gendebien pour le Tour de France Automobile 1956, finissant à la troisième place. La voiture suivante dans la séquence (0359 GT) a le privilège d'un dessin ex-



clusif dû au crayon de Giovanni Michelotti : c'est un coupé à pare-brise panoramique réalisé par Vignale pour la princesse Liliane de Réthy, seconde épouse du roi Léopold de Belgique, lui-même grand amateur de Ferrari. Trente-cinq exemplaires sont rattachés à cette série, la plupart habillés par Pinin Farina dans le style — à quelques détails près — du prototype "0357", mais il existe plusieurs "spéciales".

L'une d'entre elles (0393 GT), exposée par Pinin Farina au Salon de Paris 1955 et acquise par l'industriel Dubonnet, se caractérise par une calandre chargée en chromes, des ailes arrière marquées et des panneaux de custode percés de 14 ouïes, un élément que l'on retrouvera plus tard, tandis que d'autres reçoivent des carrosseries "berlinetta" proches de celles réalisées sur châssis 250 MM ou 375 MM ; ces dernières sont considérées par plusieurs auteurs

comme les prototypes des fameuses berlinettes "Tour de France".

Au Salon de Genève de mars 1956, le coupé Ferrari 250 Granturismo est présenté comme "la voiture de série bénéficiant de l'expérience de la course", sous une carrosserie toujours signée Pinin Farina, mais affinée par une calandre plus mince et des ailes arrière plus droites.

Le coupé "Boano"

Le carrossier turinois a inauguré ces retouches sur 0429 GT, prête dès l'automne précédent, mais ne peut honorer toutes les commandes, ses nouveaux locaux de Grugliasco n'étant pas terminés ; la plupart des coupés "de série" sont alors exécutés par les ateliers Boano, sans monogramme particulier. Courant 1957, Mario Boano venant d'être appelé par Fiat pour diriger son Centro Stile, cède son affaire à son gendre Ezio Ellena, sous

Le coupé 2 places présenté à l'automne 1958 : le pavillon aux arêtes vives prend l'allure d'un hard-top ; à gauche, son coffre spacieux justifie sa vocation "grand tourisme". Ci-dessus, l'un des cinq "coupé speciale aerodinamico" réalisés par Pininfarina sur châssis court, en reprenant le thème des Superfast à l'arrière ; il s'agit du numéro 2821, présenté au Salon de Londres 1961.

Ci-contre, un cabriolet Pinin Farina "série 1" : sur la trentaine d'exemplaires construits, bien peu sont exactement identiques : feux, prises d'air et pare-chocs ont varié de forme. Ci-dessous, le plus courant (et plus sage) cabriolet "série 2", construit à partir de l'automne 1959 et beaucoup plus proche du coupé. A droite, la berlinette 250 GT/L alias "Lusso", subtil amalgame d'agressivité et d'élégance.



En plein air

Pour une partie de la clientèle (fortunée donc exigeante) de Ferrari, performances et cheveux au vent sont indissociables... Le premier cabriolet 250 GT, portant le numéro 0461 GT, apparaît au Salon de Genève 1956 : c'est une œuvre hors-série de Boano à l'initiative de Luigi Chinetti, l'importateur américain. L'année suivante, toujours à Genève, Pinin Farina expose un cabriolet à porte conducteur échancrée, connu pour avoir appartenu à Peter Collins (Voir Rétroviseur n° 83), puis prépare un curieux "roadster compétition", avec saute-vent et dérive, pour le pilote belge Léon Dernier (Eldé en course). Suivent deux exemplaires prototypes, avant la série d'une trentaine de cabriolets sur châssis normal, munis pour la plupart de phares carénés et communément désignés "série 1" ; la "série 2" correspond au modèle présenté au Salon de Paris 1959, désormais très proche du coupé 250 GT, tant esthétiquement avec des phares saillants et des ailes arrière formant arête que mécaniquement, avec les plus récentes améliorations comme la boîte avec overdrive et les freins à disque.

le nom duquel l'habillage des coupés va se poursuivre, avec comme changement visible des surfaces vitrées agrandies. La mécanique est en constante évolution, les modifications les plus importantes touchant la boîte de vitesses, avec synchros Porsche et grille "inversée" (première en haut à droite) ou la direction, par boîtier ZF à vis sans fin. Une certaine "standardisation" apparaît, bien que certains clients exigent une caisse tout aluminium ou une finition spéciale. La "haute couture" ne renonce pas : Boano présente lui-même un coupé (0531 GT) à vitres de custode et moulures latérales en relief, tandis que Pinin Farina réalise deux coupés exclusifs pour deux clients royaux : le prince Bernhard des Pays-Bas et de nouveau la princesse de Réthy.

Retour chez Farina

Dans son usine toute neuve, Pinin Farina prépare pour les Salons de 1958 un nouveau dessin pour le coupé 250 GT de série : les lignes sont nettement plus tendues avec des angles vifs sur le pavillon et les ailes arrière. Cette carrosserie sera cataloguée jusqu'à l'automne 1960, non sans connaître plusieurs personnalisations (phares carénés, bas de caisse chromés, pare-chocs réduits aux butoirs, par exemple) et au moins cinq exemplaires tout à fait hors-série, dénommés "specia-

le" par le carrossier ; ainsi les deux coupés semblables livrés fin 1957 à la famille Roussel en France, caractérisés par des feux arrière horizontaux et une immense lunette panoramique, ou celui du prince Bertil de Suède doté d'une petite vitre de custode. Sur le plan mécanique seront adoptés en cours de production les bougies à l'extérieur du "V" (moteur Tipo 128 F), la boîte avec overdrive et enfin les freins à disque Dunlop. Conscients du souhait d'une partie de la clientèle de disposer de quatre places, Ferrari et Pinin Farina étudient une "2+2" sur le même empattement, en avançant le moteur de 20 cm. Apparue comme "pace-car" aux 24 Heures du Mans 1960 et présentée officiellement au Salon de Paris en octobre, cette 250 GTE va connaître un succès sans précédent, frôlant le cap des mille unités vendues ; les quelque quarante-cinq dernières carrosseries seront équipées fin 1963 du nouveau moteur 4 litres et pratiquement toutes exportées outre-Atlantique sous le nom de 330 America.

La "Tour de France"

Il faut d'emblée préciser que cette désignation n'a jamais existé officiellement à Maranello, où seul prévaut le terme "berlinetta" : l'impressionnante série de victoires des Ferrari 250 GT (puis GTO) dans la grande épreuve française,



Première Ferrari à approcher le cap des mille unités vendues, la 250 GTE est aussi la première à se préoccuper des contingences familiales, car ses places arrière ne sont plus seulement symboliques.



ferrari 250 granturismo coupé pininfarina 2-2



Tout en étant racée et équilibrée, la ligne de la 250 GTE intègre certaines "touches" propres à Pininfarina que l'on retrouve sur ses dessins réalisés pour d'autres constructeurs, notamment Fiat et Peugeot... Il s'agit ici de la première version de ce modèle, construite de 1960 à 1962, avec phares antibrouillard dans la calandre et feux arrière ronds.

soit la première place "scratch" neuf années de suite, de 1956 à 1964, ont fixé l'histoire... Dès 1954, plusieurs clients ont commandé sur châssis 250 GT des carrosseries très sportives sur un dessin de Pinin Farina, mais c'est au début de 1956 que se généralise (si l'on peut dire pour une aussi faible production) un modèle "compétition-client" équipé du moteur Tipo 128 et habillé en aluminium par Scaglietti à Modène. Moins d'une dizaine de voitures correspondent au dessin original, très arrondi à l'arrière avec une grande lunette, alors qu'un dessin modifié apparaît dès la fin de l'année, s'inspirant de la "speciale" Pinin Farina du Salon de Genève 1956 (n° 0425 GT) : ailes arrière rectilignes, pavillon plongeant et custodes percées de quatorze ouïes en sont les traits marquants. Nouvelles retouches courant 1957, dans un style plus agressif encore, avec des phares carénés et trois ouïes de custode ; en 1958, il n'y en aura plus qu'une, et les phares reviendront en bout d'aile... Pour compliquer le tout, plusieurs autos ont été modifiées ou recarrossées au cours d'une vie mouvementée, tandis que certains (bons) clients ont obtenu des moteurs particulièrement affûtés, d'autres préférant "s'habiller" chez Zagato qui y applique son fameux pavillon à double bossage. Enfin apparaît aux 24 Heures du Mans 1959

une toute nouvelle ligne tout en rondeurs musclées, préfigurant le modèle suivant à châssis court : l'usage est venu de surnommer "interim" les sept dernières berlinettes à empattement de 2,60 m, caractérisées par leur petite vitre de custode trapézoïdale.

Acier ou alu ?

C'est une fois de plus le Salon de Paris que Ferrari choisit en 1959 pour la présentation publique de sa Berlinetta Competizione modèle 1960, établie sur le nouveau châssis Tipo 539 de 2,40 m d'empattement et connue sous le nom de "short wheelbase" (SWB). Elle n'est prévue pour l'instant qu'avec une caisse aluminium, et un moteur doté de culasses "Testa Rossa" plus ou moins préparé suivant la destination, développant entre 260 et 280 ch. A l'été 1960, sur la demande de clients désirant une suprême voiture de route sans pour autant courir, Scaglietti livre les deux premières berlinettes à carrosserie acier (avec la conduite à droite) à l'importateur anglais, le Colonel Hoar : cette version routière, à moteur "normal" de 240 ch est alors cataloguée comme Berlinetta Lusso — à ne surtout pas confondre avec la 250 GT/L qui la remplacera pour le millésime 1963 ! Le nombre de berlinettes Lusso (acier) n'est que légèrement su-

périeur à celui des Competizione (alu), et, sans parler des évolutions mécaniques constantes ni des reconstructions ultérieures, cette série connaît aussi plusieurs "spéciales". Bertone carrosse deux Berlinettes, l'une (1739 GT) dans un style très classique, l'autre plus audacieuse avec des "naseaux" évoquant les Ferrari de Sport ou de Formule 1 contemporaines (3269 GT, présentée au Salon de Genève 1962), tandis que Pininfarina adapte le style Aerodinamica des 400 SA ou Superfast sur cinq châssis. L'une de ces voitures (2643 GT) est engagée comme Spérimentale par la SEFAC Ferrari aux 24 Heures du Mans 1961, mais abandonne : elle est souvent considérée comme le prototype de la GTO. Au Salon de Paris 1962, Pininfarina dévoile une nouvelle berlinette routière caractérisée par son coffre tronqué, sa calandre très fine soulignée d'un simple lame de pare-chocs et sa vaste surface vitrée ; construite (en acier) chez Scaglietti et répondant au type 250 GT/L, elle sera bien vite surnommée Lusso — c'est le modèle présenté en tête de ce dossier, dont la succession sera assurée à l'automne 1964 par la 275 GTB. Quant au modèle "familial" si l'on ose dire, c'est la 330 GT 2+2 qui en prend la relève : la prestigieuse famille des 3 litres Ferrari s'éteint donc cette année-là.

California : le rêve

Quoique de haut niveau (225 km/h avec le rapport de pont standard), les performances du cabriolet 250 GT ne semblent pas suffisantes aux yeux de certains clients, Luigi Chinetti en tête : la réponse de Ferrari sera en fait une version découverte de la berlinette, habillée par Scaglietti en acier avec éléments ouvrants en aluminium (parfois même tout en alu), et plus sportivement finie que le Cabriolet. Son nom de Spyder California résume sa philosophie : sport et export... Sa silhouette ramassée et ses phares carénés (sauf exception) laissent augurer de prestations exceptionnelles, bien que les premiers exemplaires soient d'origine livrés avec des freins à tambour. Quelques-uns sont commandés avec des moteurs "compétition" et se distinguent sur circuit (celui engagé par le NART et confié à Grossman/Tavano se place 5e aux 24 Heures du Mans 1959). A partir du Salon de Genève 1960, le Spyder California est livré sur le châssis court Tipo 539 de la berlinette "SWB" et poursuit sa carrière parallèlement à cette dernière ; les variantes "moteur compétition" ou "caisse alu" sont toujours possibles. Avec une production totale d'une centaine d'exemplaires, on comprend que ce soit l'une des Ferrari les plus convoitées...



Le Spyder California "châssis court", alias SWB : une félinité qui s'exprime sous chaque angle, même à l'arrêt. La plus "sexy" des Ferrari de route peut-être, bien qu'elle ait parfois tâté de la piste, et sûrement le rêve de maints collectionneurs. Le catalogue annonçait 249,5 km/h en pointe avec le plus long des sept rapports de pont disponibles au choix...



QUELQUES POINTS DE REPÈRE

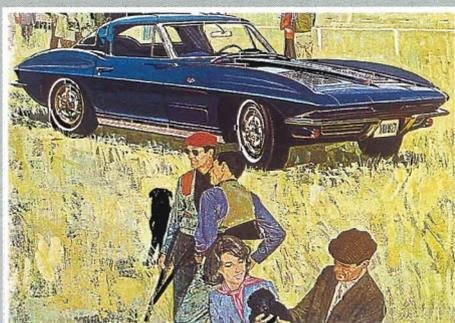
Modèle ou type	250 GT Europa	250 GT coupé "Boano"	250 GT berlinette "T d F"	250 GT coupé "Farina"	250 GT cabriolet "série 1"	250 GT/F cabriolet "série 2"	250 GT California "LWB"	250 GT California "SWB"	250 GT berlinette "SWB"	250 GTO berlinette	250 GTE coupé 2+2	250 GT/L berlinette Lusso
Années de production	1954-55	1955-58	1956-59	1958-60	1956-59	1959-62	1957-59	1960-63	1959-62	1962-64	1960-63	1962-64
Premier n° de châssis connu	0357 EU	0429 GT	0503 GT	0841 GT	0461 GT	1537 GT	0769 GT	1795 GT	1539 GT	3223	1895	3849
Dernier n° de châssis connu	0427 GT	0887 GT	1523 GT	2081 GT	1475 GT	3807	1715 GT	4137	4065	5575	4961	5955
Nombre d'unités (estimé)	35	139	77+7 interim	350	41	202	49	65	167	36	955	350
Type du moteur	112	128 B/128 C	128 B/C/D/F	128 B/C/D/F	128 B/C/D	128 F	128 C/D/F	168/168 B	168/168 B	168/168 C	128 F	168 U
Architecture moteur	12 cylindres en V à 60°, dessin Colombo, alésage 73 mm, course 58,8 mm, cylindrée 2.953 cm ³ , bloc et culasses alliage léger (Silumin), chemises humides, vilebrequin 7 paliers.											
Distribution	1 arbre à cames en tête par banc, entraînement par chaîne											
Carburateurs (Weber)	3 x 36 DCF	3 x 36 DCF	3 x 36 DCL	3 x 36 DCF	3 x 36 DCF	3 x 36 DCF	3 x 36 DCL ou 3 x 40 DCL	3 x 40 DCL ou 3 x 36 DCS	3 x 36/40 DCL	3 x 38 DCN	3 x 36 DCF	3 x 36 DCS
Puissance maxi (ch)	220 à 240	220 à 240	220 à 280	240	220 à 240	240	240 à 280	240 à 280	240 à 290	290 à 306	240	250
Régime maxi (tr/mn)	7 000	7 000	7 000	7 000	7 000	7 000	7 000	7 000	7 000/7 500	7 500	7 000	7 500
Nombre de vitesses	4	4	4	4 ou 4 + OD	4	4 + OD	4	4	4	5	4 + OD	4
Freinage	4 tambours	4 tambours	4 tambours	4 tambours ou 4 disques	4 tambours	4 disques	4 tambours ou 4 disques	4 disques	4 disques	4 disques	4 disques	4 disques
Pneumatiques	6,00 x 16	6,00 x 16	6,00 x 16	6,00 x 16 ou 185 x 15	6,00 x 16	6,00 x 16 ou 185 x 15	6,00 x 16	6,00 x 16 ou 185 x 15	6,00 x 16 ou 185 x 15	5,50 x 15 ou 7,00 x 15	6,50 x 15 ou 185 x 15	185 x 15
Empattement (m)	2,600	2,600	2,600	2,600	2,600	2,600	2,600	2,400	2,400	2,400	2,600	2,400
Poids à vide approx. (kg)	1 300	1 270	1 200	1 300	1 100	1 200	1 075	1 050	1 100	1 050	1 450	1 310
Vitesse maxi (km/h)*	200 à 220	200 à 220	220 à 240	200 à 240	200 à 250	200 à 250	200 à 260	200 à 260	200 à 270	240 à 280	200 à 220	230 à 240
Caisse	acier ou alu	acier ou alu	alu	acier	acier	acier	acier ou alu	acier ou alu	acier ou alu	alu	acier	acier
Carrossiers	Farina (32) Scaglietti (2) Vignale (1)	Boano (88) Farina (2) Ellena (48)	Farina (1) Scaglietti (78) Zagato (5)	Farina (5 spéciales)	Boano (1) Farina (5 spéciales)	Farina (1 spéciale)	Scaglietti	Scaglietti	Scaglietti (dont 73 alu)	Scaglietti	Farina	Scaglietti Farina (1 spéc.)

* selon rapport de pont

La Ferrari face à la concurrence

Faut-il oser la comparaison ? Le moteur V12 Ferrari est resté longtemps le seul du marché, son rival Lamborghini n'apparaissant qu'à la fin de 1963. Les autres marques avaient alors recours à des cylindrées plus fortes, avec plus ou moins de sophistication mécanique.

La concurrence en 1963	ASTON MARTIN DB 4	CHEVROLET Corvette	FACEL VÉGA Facel II	FERRARI 250 GT/E	FERRARI 250 GT/L	ISO Rivolta	JAGUAR Type E	MASERATI Sebring
Architecture moteur	6 cylindres en ligne	8 cylindres en V	8 cylindres en V	12 cyl. en V	12 cyl. en V	8 cylindres en V	6 cyl. en ligne	6 cyl. en ligne
Cylindrée (cm³)	3 670	5 354	6 286	2 953	2 953	5 354	3 781	3 485
Mode de distribution	2 ACT	1 AC central	1 AC central	2 x 1 ACT	2 x 1 ACT	1 AC central	2 ACT	2 ACT
Alimentation	2 carburateurs SU	1 carburateur 4 corps	1 ou 2 carburateurs 4 c.	3 carburateurs 2 c.	3 carburateurs 2 c.	1 carburateur 4 corps	3 carburateurs SU	injection Lucas
Puissance maxi (ch SAE)	267	253 ou 304	355 ou 390	260	280	304	269	260
Puissance fiscale (CV)	23	31	36	17	17	31	22	20
Nombre de vitesses	4 ou 4+ overdrive	4 ou 2 autom.	4 ou 3 autom.	4+ overdrive	4	4	4	5
Longueur (m)	4,57	4,45	4,75	4,70	4,41	4,76	4,45	4,47
Poids à vide (kg)	1 350	1 370	1 650	1 450	1 310	1 520	1 220	1 350
Prix du coupé neuf (F)	67 000	49 500	54 000	71 500	74 000	67 000	40 700	68 000
Vitesse maxi (km/h)	220	200	240	230	240	210	240	230
Cote "+" en 1996 (F)	280 000	160 000	250 000	280 000	850 000	120 000	180 000	180 000
Bons points	Noble mécanique, image préservée.	Style provocant mais efficace.	Élégance et puissance.	Moteur fabuleux, prix modérés.	Ligne superbe, riche pedigree.	Puissante mais faible.	Performances et ligne superbes.	Belle mécanique, raffinement.
Mauvais points	Pour puristes seulement.	Manque de noblesse.	Plus raffinée que vraiment sportive.	Toujours aussi coûteuse à entretenir.	Demeure quasi inabordable.	Manque d'image et de noblesse mécanique.	Pas toujours restaurée dans les règles de l'art.	Modèle méconnu, injection fragile.



CHEVROLET CORVETTE :
une puissance parfois brutale et une esthétique racoleuse, mais un manque de noblesse certain...



ASTON MARTIN DB 4 :
belle, noble et puissante, mais un cran en dessous de la Ferrari en performance pure.



FACEL II :
elle n'a pas à rougir de ses prestations et porte bien haut les couleurs françaises.



ISO RIVOLTA :
voir la Corvette question mécanique, mais avec l'élégance italienne en plus.

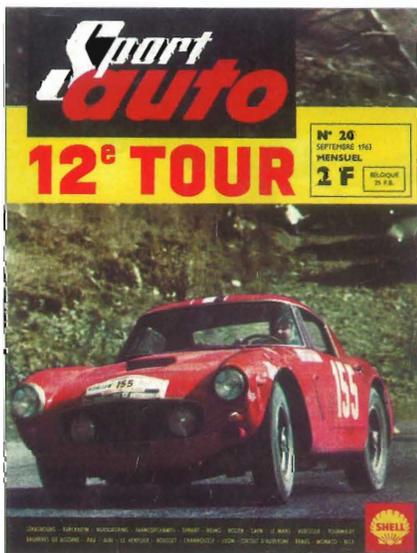
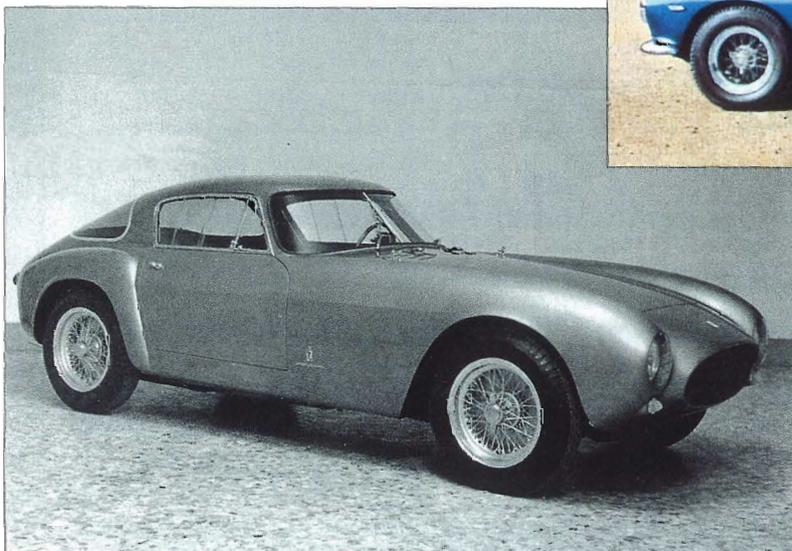


MASERATI SEBRING :
un peu tourmentée de ligne, sa réputation a beaucoup souffert des problèmes chroniques de l'injection Lucas.

JAGUAR TYPE E :
elle ne jouait pas tout à fait dans la même cour question prix, aujourd'hui non plus...

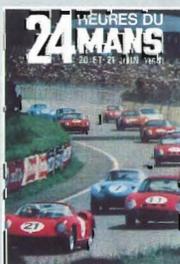


Ci-contre, la berlinette "châssis court" 1960, en version Lusso avec pare-chocs et déflecteurs : on se plaît à imaginer le chant de son V12 sur les routes alpines... Ci-dessous, l'une des premières "berlinetta competizione" réalisées sur commande par Pinin Farina en 1955 : il s'agit de 0385 GT, laquelle n'a jamais couru. A droite, l'interprétation de la berlinette par Zagato, caractérisée par son pavillon à double bossage.



En septembre 1963, notre confrère "Sport Auto" faisait sa "une" sur le Tour de France avec la Berlinetta Competizione bien "marquée" par les aléas de la course, pilotée par de Lageneste et Bergin lors de l'édition 1962 : cette "2807 GT" a terminé l'épreuve à la cinquième place du classement général.

GTO : la sublime



C'est celle qui a fait couler le plus d'encre, non pas à cause de sa diffusion (trente-six exemplaires, plus trois à moteur 4 litres), mais grâce à son extraordinaire potentiel et aussi — il faut bien l'avouer — pour les valeurs inouïes atteintes lors de certaines transactions. Revenons en 1961 : à la fin de la saison, Ferrari prépare une nouvelle voiture pour concourir dans le futur Championnat du monde, catégorie Grand Tourisme ; à Monza en septembre apparaît un châssis court habillé en berlinette aluminium par l'usine même, grossièrement fini mais particulièrement soigné question aérodynamique avec un museau très aplati percé de trois ouvertures, un trait caractéristique qui fera école. Le moteur, à carter sec, est particulièrement travaillé pour offrir environ 300 ch, avec une impressionnante batterie de six carburateurs, la boîte à cinq rapports et les trains roulants sont sérieusement renforcés. La "250 GT Berlinetta Competizione 1962" est vite surnommée "omologato" ou 250 GTO dès son homologation par la FIA et commandée par les meilleurs pilotes, gagnant les Tours de France Auto 1963 puis 1964 et le Grand Prix de Spa, se classant seconde (derrière des Formule Sport) au Mans ou au Nürburgring...



L'affiche officielle des 24 Heures du Mans 1964 illustre bien entendu l'édition précédente, avec pas moins de cinq "GTO" à la poursuite de la 250 P victorieuse. Ci-contre, Pedro Rodriguez en piste pour la victoire à Daytona en 1963 sur la GTO n° 4219 (Photo D.R.).

Un thème inépuisable

Comme toutes les autres Ferrari, la 250 GT dans ses différentes et nombreuses évolutions constitue une véritable mine d'or pour les fabricants de miniatures, à tel point que les ouvrages consacrés sont en général incomplets et ne traitent que le 1/43^e au détriment des autres échelles. La grande quantité de kits "haut de gamme" commercialisés en petite série pendant les années 80 par les fabricants artisanaux ne facilitera pas la vie du collectionneur visant l'exhaustivité. Sans parler des nombreux surmoulages (aux marques souvent inconnues), qui malgré leur finition approximative, n'en possèdent pas moins un charme non négligeable. Parmi les livres qui faciliteront vos recherches, citons "Ferrari miniatures" de Dominique et Jean-Marie Lastu, édité chez EPA. Un article complet sur les GT Ferrari est en cours de parution dans "Model Auto Review" par Don Elliot.

NOTA : L'importance du nombre de 250 GT miniaturisées a impliqué de retenir uniquement une sélection de modèles. Pour en faciliter la lecture, le tableau est classé non par ordre décroissant d'échelle comme d'habitude, mais par type.

La matière plastique a été choisie pour ces deux 250 GT 2+2. La petite est soufflée et la grande nous vient de Hong Kong, avec une curieuse échelle de 1/22".

MARQUE	MODÈLE	RÉF.	ECHELLE	MATIÈRE	ANNÉE FAB.	COMMENTAIRES
John Day	250 GT	E2034	1/43 ^e	métal	1978	kit
AMR	"	-	1/43 ^e	métal	1987	2 versions T de F
BBR	"	SM9/12	1/43 ^e	métal	-	Mille Miglia, T de F, etc.
Provence Moulage	"	K 20	1/43 ^e	résine	1983	kit
Idéa 3	"	-	1/43 ^e	métal	-	9 versions
Mog	250 GT Zagato	1	1/43 ^e	résine	1989	
Jielge	LWB Zagato	101A	1/43 ^e	résine	1988	kit ou montée
C Scale	250 GT Drogo	013	1/43 ^e	métal	1979	kit
BBR	"	006	1/43 ^e	métal	1989	version recarrossée
Record	250 GT prototype	207	1/43 ^e	métal	1982	kit
	250 GT Exp	210	1/43 ^e	métal	1982	kit
AMR	"	03/07	1/43 ^e	métal	1980	kit
Provence Moulage	250 GT "Chiti"	K069	1/43 ^e	résine	1985	kit
Politoys	250 GT Lusso	504	1/43 ^e	métal	1985	
	"	85	1/41 ^e	plastique	-	
	"	021	1/66 ^e	métal	-	série Penny
Matchbox	"	-	1/56 ^e	métal	-	
Idéa 3	250 GT cabriolet	15/17	1/43 ^e	métal	1978	1960, 61 et hardtop
Box	250 GT SWB	8424/26	1/43 ^e	métal	1986	Présérie, route et T de F
John Day	"	127	1/43 ^e	métal	1972	kit
Starter	"	-	1/43 ^e	résine	1984	ex-moule Record
AMR	250 GT LWB	12	1/43 ^e	métal	1985	kit
Provence Moulage	"	-	1/43 ^e	résine	1984/85	kit, 2 versions
Tron AMR	"	15	1/43 ^e	métal	1988	kit, version T de F
Kuramashi	250 Superfast	-	1/64 ^e	métal	-	
Marc Toys	"	-	1/24 ^e	métal	-	
K et B	"	-	1/24 ^e	plastique	-	pour circuit électrique
Monogram	"	-	1/32 ^e	plastique	-	kit
Autostile	spider California	3	1/43 ^e	métal	-	kit ou montée
Vitesse	"	-	1/43 ^e	métal	-	
Dinky Toys F	250 GTE 2+2	515	1/43 ^e	métal	1963	
Solido	"	123	1/43 ^e	métal	1962	
Provence Moulage	"	K 451	1/43 ^e	résine	1993	kit, 2 versions
AMR	250 GTO	01/02	1/43 ^e	métal	1979	kit
Solido	"	4506/07	1/43 ^e	métal	1985	2 versions
Jouef	"	-	-	métal	1995	Ech. 1/18, 1/24, 1/43
Bburago	"	7011	1/18 ^e	métal	-	tout monté
Corgi	"	740/1	1/43 ^e	métal	1995	

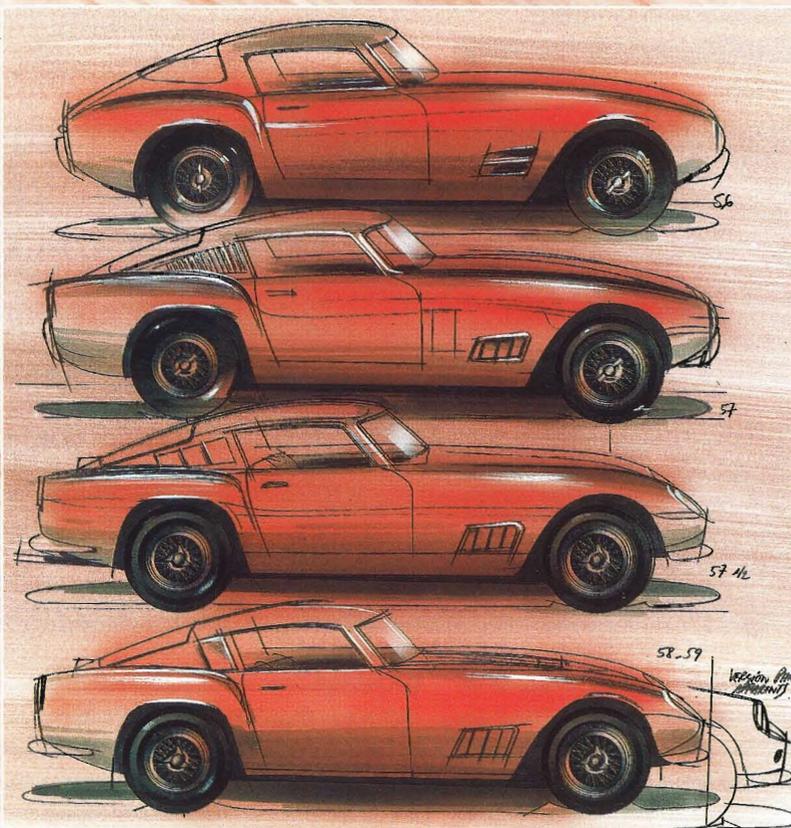


Echelle et forme approximatives pour ce modèle en tôle à friction d'origine indéterminée. Ci-dessous, Bang a récemment sorti une version en aluminium poli de sa 250 GT SWB.



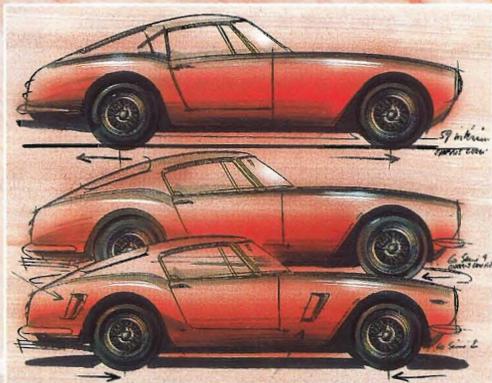
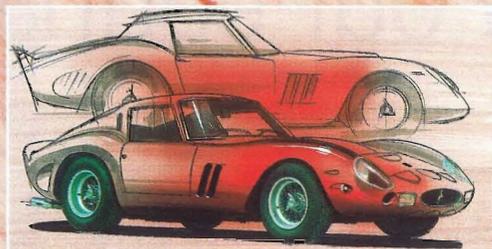
Le coin des raretés avec une berlinette (Tour Auto 1962) de R.D. Marmande et sur la boîte une Lusso de fabrication russe.





LE DÉBUT DES 250 GT "BERLINETTA" DE COMPÉTITION. De haut en bas, versions 1956, 1957, 1957 "et 1/2", 1958-1959.

1962-1964 : 250 GTO.
Le mythe dans ses deux versions, avec en haut le modèle 1964.



250 GT "BERLINETTA" compétition, suite et fin. De haut en bas, 1959 "INTERIM", avec sa glace de custode en trapèze, 1960 CHASSIS COURT SÉRIE 1 ; 1960-1962, la "CHASSIS COURT" (OU SWB) SÉRIE 2.

1957-1963 : SPIDER CALIFORNIA.
En haut, châssis long (1957-1959) dans la version phares extérieurs ; en bas, châssis court (1959-1962).



TABLEAU DE BORD BERLINETTE COMPÉTITION :
en haut, planche de bord des versions 1957, en bas celle de 57 et 1/2.

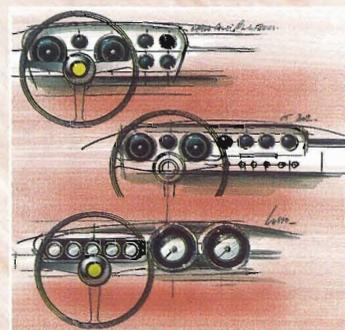
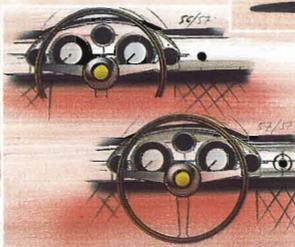
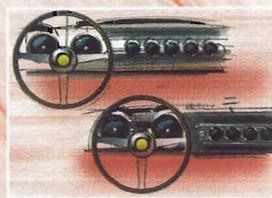


Tableau de bord coupés :
de haut en bas, celui du COUPÉ PININ FARINA 1958-1960 (semblable à celui du Spider Pininfarina série 2), au centre, 250 GTE 2+2 (1960-1963) ; en bas, la 250 GT/L "LUSSO", identifiable à ses deux compteurs principaux désaxés vers la droite.



Ci-dessus, de haut en bas, les planches de bord du CABRIOLET PININ FARINA SÉRIE 1, puis du SPIDER CALIFORNIA.

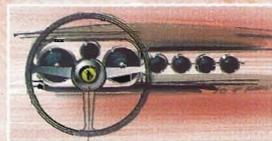
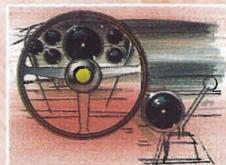


Tableau de bord de la Berlinette 250 GT "SWB".

L'instrumentation de la GTO, avec son tachymètre sur la console centrale.



Ci-dessus, de haut en bas, planches de bord de la 250 GT EUROPA, puis de la 250 GT BOANO/ELLENA.

l'arête, presque verticaux. Couvercle de coffre presque horizontal. Prise d'air en saillie sur le capot moteur.

becquet, 2 ou 3 ouïes sur les ailes avant. Version 1964 : pavillon avec décrochement formant 3 volumes, lunette arrière en retrait.

250 GT CALIFORNIA CHASSIS COURT (SWB) 1960-1963

Phares carénés, prise d'air formant dépression sur le capot, ailes arrière se terminant en biseau avec feux inclinés, hard-top en option

1957-1963 : SPIDER CALIFORNIA.

Caisse alu (Competizione) ou acier (Lusso). Calandre oblongue, pare-chocs avant en deux parties. Pavillon fuyant, panneau de custode lisse ou avec ouïes. Ouïes obliques en arrière des passages de roues (sauf sur les premières "alu"). Plaque d'immatriculation arrière affleurante puis semi-encastrée.

250 GTO BERLINETTA 1962-1964

Caisse alu, avant plongeant avec trois écopes, phares bas carénés, arrière à pan coupé formant

250 GTE 2+2 1960-1963

Calandre presque rectangulaire, phares en bout d'ailes sans visières, ligne de ceinture rectiligne, lunette arrière très inclinée, grande vitre de custode. Ouverture de coffre au niveau du pare-chocs. Butoirs avant et arrière. Ailes arrière se terminant en arête inclinée vers l'avant, avec trois feux ronds, puis (fin 1962) avec combinés genre Peugeot 404 cabriolet. Phares antibrouillard incorporés à la calandre, puis en dessous des phares. Instruments regroupés sous une visière plane.

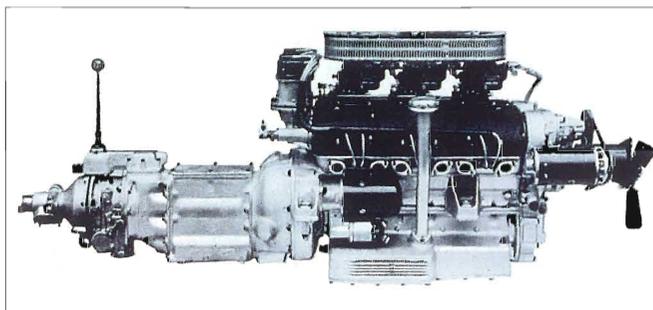
250 GT/L BERLINETTA LUSSO 1962-1964

Pavillon fuyant, jupe arrière tronquée formant becquet. Glace de custode triangulaire. Calandre et pare-chocs avant galbés. Courbure d'aile avant se prolongeant sur la portière. Compte-tours et tachymètre reportés au centre de la planche de bord.

Pour connaisseurs seulement

On n'achète évidemment pas une Ferrari 250 GT comme une Renault Clio. Les précautions à prendre sont considérables, car les enjeux financiers, à l'achat comme à l'entretien, s'établissent à un niveau élevé.

La pire chose qui pourrait vous arriver serait de vous réveiller un matin avec l'envie de vous offrir une Ferrari 250 GT, de consulter votre banquier pour vous assurer que la chose est possible, puis de lever béatement le doigt le soir même dans une vente aux enchères. Si vous avez le bonheur de pouvoir prétendre à une telle acquisition, commencez impérativement par prendre contact avec l'un des rares authentiques spécialistes de la marque, pour qu'il vous guide dans vos choix, puis qu'il aille examiner sérieusement avec vous celles que vous aurez sélectionnées.



La pièce maîtresse de la 250 GT, c'est son V12. Mais attention, il peut vous ruiner et ne doit être confié qu'à de très rares spécialistes.

Il ne faut pas oublier non plus que pendant des années ces voitures ne valaient plus grand-chose et que leurs propriétaires d'alors n'avaient pas les moyens de les entretenir convenablement. D'où aujourd'hui la découverte d'autos honteusement bricolées qui nécessitent des travaux énormes. A l'inverse, la période d'euphorie financière des années 80 a eu pour effet de motiver certains à "multiplier" les raretés. Assurez-vous auprès de l'importateur ou du club — ce qui revient au même — que vous achetez bien celle que vous croyez ou, plus sournois, que votre moteur est bien le bon.

■ **CHÂSSIS** : les conséquences sur le treillis porteur d'un choc mal réparé peuvent être dramatiques.

La carrosserie de la Lusso qui illustre la couverture de ce numéro, par exemple, s'affaissait dangereusement — au point que le moteur touchait le capot — quand on la levait au cric : le treillis, mal bricolé, ne portait plus rien. Les choses sont rentrées dans l'ordre aujourd'hui.

■ **MOTEUR** : la pièce de choix, mais également l'un des plus gros budgets. Pas question d'en confier la remise en état à n'importe qui : les spécialistes d'une telle mécanique se comptent en France sur

Ils roulent en Ferrari 250 GT

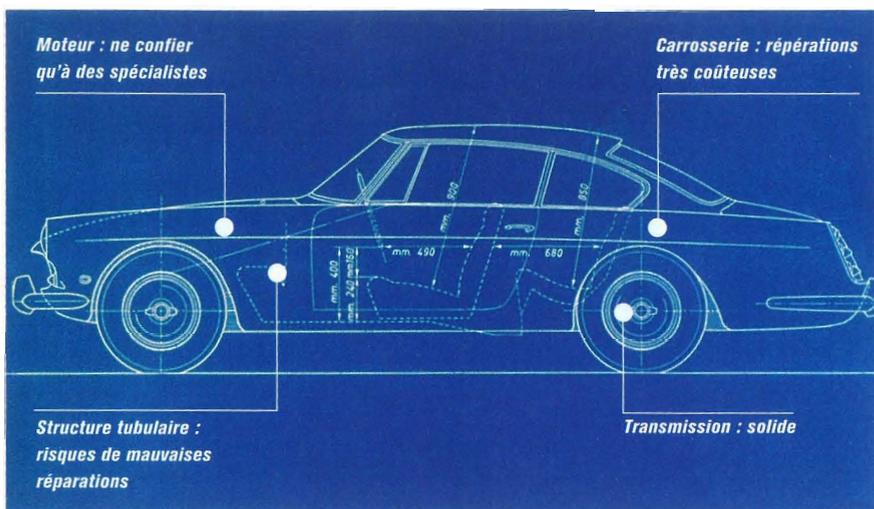
Nous ne nous attendions évidemment pas à un déferlement de courrier, même si les 250 GT sont assez nombreuses — tout est relatif — en France. Mais grâce à Charles Briand, Laurent Brechet et Marc Bouvier, le pluriel reste de mise dans l'intitulé de notre rubrique...



Le coupé Pininfarina de Marc Bouvier : une auto de classe et de race, bien loin des images tapageuses que peut évoquer Ferrari pour un certain public.

Depuis l'été 1976, un coupé 250 GT partage la vie de Charles Briand. «En 1976, la voiture roulait mais ne faisait pas entendre tous ses cylindres : jamais plus de 8 ou 9, et pas toujours les mêmes ; une merveille cependant pour nous qui n'y connaissions pas grand-chose. On ne se lassait pas de parcourir à son volant quelques kilomètres d'autoroute à 80 km/h maximum dans les descentes ! Cela n'a duré qu'un temps, et devant l'état général de la voiture — la carrosserie était dévorée par la rouille — nous avons pris la décision de la faire restaurer. Nous avons eu alors la "chance" de rencontrer un mécanicien "hors pair", conseillé par un ami collectionneur. La voiture y fut expédiée. Le cauchemar a commencé dès ce jour.

Pendant dix ans, il nous a tout fait, sauf ce que nous attendions, à savoir restaurer la voiture ! Au bout de dix ans tout de même, notre patience trouva ses limites et nous avons exigé que la voiture soit terminée. Ce qui fut fait. De loin, la Ferrari semblait prête à partir et même



les doigts d'une main. A l'époque, il fallait ouvrir les entrailles du V12 pour une révision profonde tous les 50 000 km environ. Aujourd'hui, grâce à l'emploi de lubrifiants plus performants, ce chiffre peut monter jusqu'à 80 000, voire 100 000 km. La distribution, assurée par des chaînes triples, n'est pas capricieuse. Le bas-moteur ne souffre pas trop. C'est du côté pistons/cylindres que l'usure est la plus importante. Or, le réalésage n'est pas prévu sur ce bloc. Il faut donc à chaque fois chemiser à neuf. Cette opération à elle seule, partant d'un bloc nu, revient à envi-

ron 45 000 F... Et la restauration complète d'un V12 coûte entre 120 et 200 000 F. Il n'y a pas de différences fondamentales entre le V12 d'une berline SWB et celui d'un coupé GTE 2+2. Ce qui signifie que sur ce dernier, la seule remise en état du moteur peut atteindre la cote de la voiture... Sans parler des "périphériques", carburation ou allumage : le "simple" calage des deux allumeurs Marelli peut prendre deux journées pleines à un spécialiste.

■ **TRANSMISSION** : solide et bien construit, tant au niveau de la boîte que du pont.

assez belle. En nous approchant, notre excitation a été tempérée en constatant que la peinture tenait plus d'un Vermeer, question craquelures, que d'un miroir sans défaut. Nous avons ensuite demandé à mettre la voiture en route. Il nous fut répondu que, comme la batterie était à plat, cela serait impossible ! Curieux, nous avons tout de même tiré la jauge d'huile pour contrôler les niveaux et avons alors constaté que l'huile avait une drôle de couleur et une consistance bizarre. Réponse officielle : «C'est normal, à cause de l'huile spéciale utilisée pour ce type de voiture». Une fois arrivés à bon port, il a fallu admettre que tout était à refaire, ce qui était démoralisant après dix ans. Heureusement, la justice nous a aidés à réparer ce préjudice.

Le reste de la renaissance de cette voiture fut heureusement plus sympathique, puisque la 250 GT a été confiée à un authentique professionnel de la marque, à savoir l'importateur lui-même. Après une ou deux autres péripéties, elle a tout de même été terminée.

Au retour de notre première sortie, sur le Circuit du Mas du Clos à l'été 1989, le croisillon de sortie de boîte a cassé net au beau milieu d'un carrefour. Mais rassurez-vous, aujourd'hui la voiture donne entière satisfaction, sa conduite est très agréable, et sa ligne intemporelle attire toujours les regards. Dernier souhait, nous aimerions bien une deuxième 250 pour tenir compagnie à la première qui s'ennuie un peu. Mais

comme le garage n'est pas trop grand, le rêve serait de trouver une BMW Isetta 250...»

Pour Laurent Brechet, qui anime l'association des "Belles italiennes", sa 250 GT est à l'origine d'une passion : «Un beau jour de juillet 1977, sur la côte, mon père me fit la surprise de revenir avec "notre" première Ferrari, une 250 GT. Le premier week-end fut bien sûr consacré aux essais, avec ce moteur qui n'arrêtait pas de prendre des tours, cette allure qui marque, ce cuir qui sent si bon son âge, ce volant Nardi en bois si élégant et ce petit cheval sur le capot dont on est si fier. La voiture fit quelques sorties, trop éphémères, mais je me rappelle de chacune d'elles. Ayant besoin d'un peu d'affection, comme disent les Anglais, nous avons donc entrepris une longue restauration qui est aujourd'hui en passe de se terminer, mais qui nous réserve bien des surprises. En effet, ce moteur si brillant n'était pas le sien, mais celui d'une Berlinette Lusso, son capot avait dû être transformé pour lui donner plus d'air, les suspensions raccourcies pour améliorer la tenue de route et quelques autres détails qui rendaient "notre" Ferrari encore plus attachante... Pour moi, cette voiture a été le grand départ de la passion pour cette marque et c'est grâce à elle que j'ai eu le plaisir ensuite de rouler dans ses sœurs de course, comme notamment la "Tour de France", et de connaître des personnes merveilleuses qui partageaient la même passion... la 250 GT».

■ **CARROSSERIE** : nous sommes ici dans le domaine du pur artisanat. Tout ou presque étant façonné à la main d'origine, le moindre choc nécessitera d'avoir recours à un maître tôlier de haute volée.

■ **PIÈCES** : cela surprend pour une auto produite en une telle variété de modèles, mais presque toutes les pièces mécaniques sont disponibles, la plupart du temps directement auprès du constructeur. Evidemment, pour la carrosserie et les accessoires, c'est autre chose... ◆

Merci à Gilbert Tissier, Garage Supersport, 8, bis route du Bouloy, 77710 Paley, tél. 01 64 31 44 46, dont les conseils nous ont été précieux pour la réalisation de ce dossier.

LES PRIX

Evidemment, le prestige, la rareté, la noblesse, les performances, l'élégance, le palmarès... tout cela a un prix, bien sûr élevé. On peut se consoler en pensant aux sommets atteints en 1988-1989 dont nous sommes aujourd'hui bien loin. La cote "+" donne la valeur approximative d'un modèle en excellent état d'origine ou bien restauré, la cote "-" celle d'une voiture complète mais à restaurer entièrement. Etant donné la grande volatilité du marché des Ferrari et le peu d'exemplaires disponibles, il ne peut s'agir que de donner un ordre de grandeur, pas une valeur absolue. Ne vous étonnez pas non plus de ne pas voir figurer la GTO dans cette liste : ce mythe roulant est rigoureusement inestimable, au sens premier du terme.

MODÈLE	ANNÉE	COTE "+"	COTE "-"
250 GT Boano/Ellena	1956-1958	400 000 F	200 000 F
250 GT coupé Pininfarina	1957-1958	300 000 F	180 000 F
250 GTE coupé 2+2	1961-1963	280 000 F	120 000 F
250 GT berlinette (Tour de France) acier	1956-1959	1 800 000 F	1 200 000 F
250 GT berlinette SWB acier (Lusso)	1960-1962	200 000 F	1 200 000 F
250 GT berlinette SWB alu	1960-1962	3 500 000 F	
250 GT/L Lusso	1962-1964	850 000 F	350 000 F
250 GT spider Pininfarina S1	1957-1959	850 000 F	350 000 F
250 GT spider Pininfarina S2	1960-1962	650 000 F	250 000 F
250 GT California châssis long	1959-1960	1 700 000 F	
250 GT California châssis court	1960-1962	2 200 000 F	

LES CLUBS

Club Ferrari France, 109, rue Aristide Briand, 92300 Levallois-Perret, tél. 01 47 39 96 50. Comme par hasard, cette adresse est également celle des Ets Charles Pozzi, importateur Ferrari pour la France. Il n'y a pas de mal à cela : votre 250 GT y sera choyée par d'authentiques spécialistes et garnies en pièces d'origine irréfutables.

Mach Bihan club "Les Ferraristes", La Croix Verte, 44130 Bouvron, tél. 02 40 56 36 24.