

**100 RETROMOBILE :
ENTREES GRATUITES
VOIR PAGE 27**

Auto **moto** retro

ISSN : 0247 - 1469

le magazine des «fans» de l'automobile ancienne

DARL' MAT REPLIQUE



FERRARI 250 GTE



MONTEVERDI



T 1086 - 90 - 25,00 F



MENSUEL

N° 90 FEVRIER 1988 — 25 F

FERRARI 25

Date de naissance : 1960 Date de mise à la retraite : 1963

GENEALOGIE

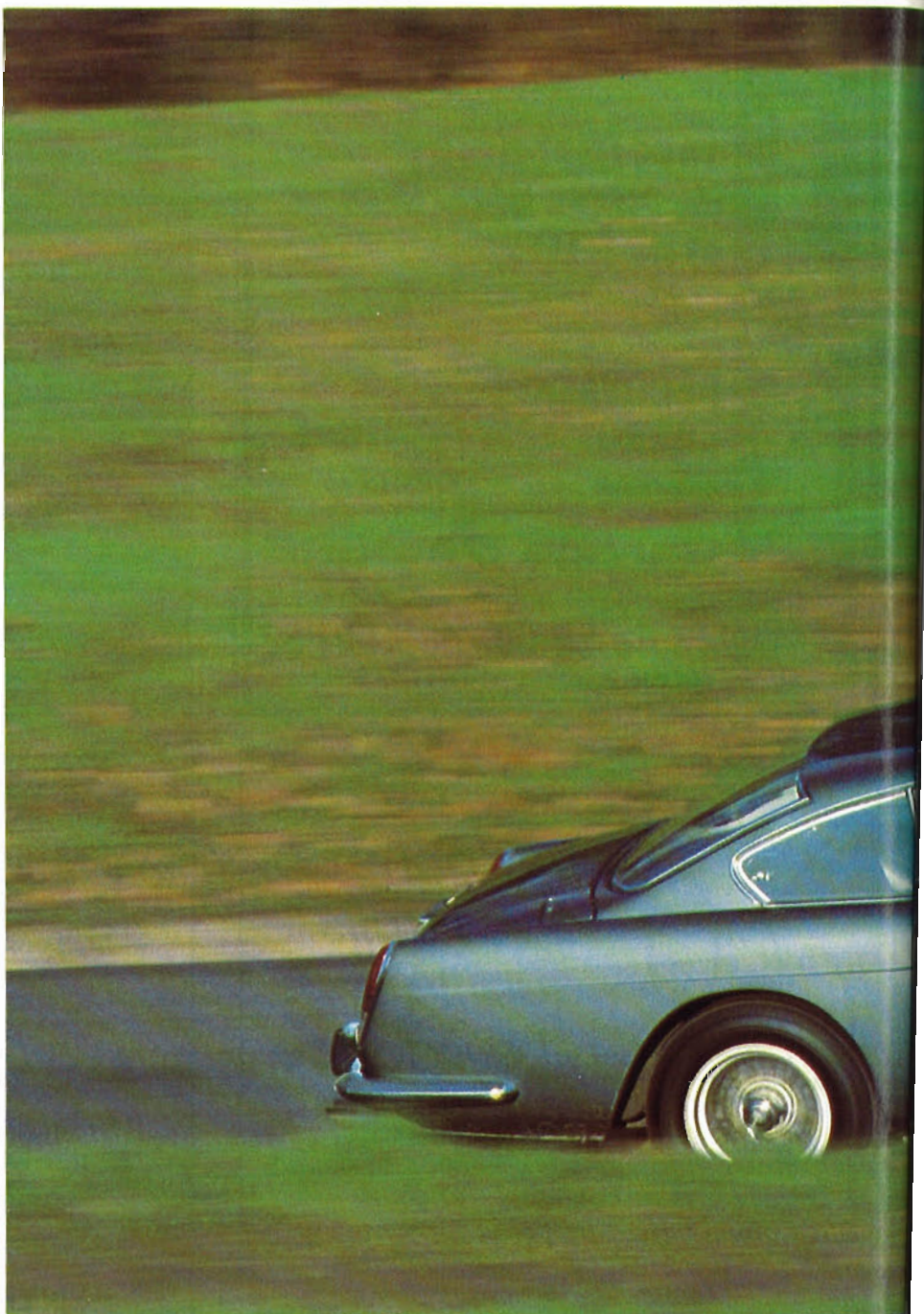
La Ferrari « 250 GTE » est bien autre chose qu'une énième variation sur le thème connu du V 12 3 litres à course courte qui a fait plusieurs années durant, les beaux jours de la marque en compétition. A l'époque, la gamme « 250 GT » apparaît déjà phétothorique : elle se compose de la « berlinette » (la plus ancienne du lot, et la plus performante également), du Spider « California », du coupé 2 places tourisme, et du cabriolet, présentés à quelques mois d'intervalle, entre 1958 et 1959.

Cette série forme l'armature centrale du catalogue « Grand tourisme » de la marque, à la fin des années 50 ; à un tout autre niveau, la « Super America » très élitiste ne prétend qu'à une diffusion des plus restreintes ; la plupart des châssis de ce type feront d'ailleurs l'objet d'un habillage « à la carte ».

Progressivement, Ferrari s'établit donc comme un « constructeur » automobile à part entière, cette mutation n'étant jamais que la conséquence directe du succès commercial grandissant que connaissent ses modèles « Grand tourisme ». La « 250 GT » 2+2 symbolise cette nécessaire évolution ; mais elle marque aussi une étape significative dans l'histoire de la firme. D'autres constructeurs « spécialisés » ont d'ailleurs devancé Ferrari dans cette voie, qu'il s'agisse de Maserati, d'Aston Martin ou de Facel Vega. Depuis le début des années 50, le marché de la voiture de « Grand tourisme » a profondément évolué, en fonction des nouvelles aspirations de la clientèle. Le confort, le raffinement, et même l'habitabilité vont progressivement entrer en ligne de compte dans les critères d'achat, même s'il n'est pas question de sacrifier outre mesure les performances ou le plaisir de conduire.

Maserati, avec sa « 3500 GT », Aston Martin, avec sa « DB4 », l'ont bien compris qui ont procédé à un renouvellement opportun et judicieux de leurs gammes commerciales. Ferrari ne peut évidemment demeurer longtemps à l'écart du mouvement.

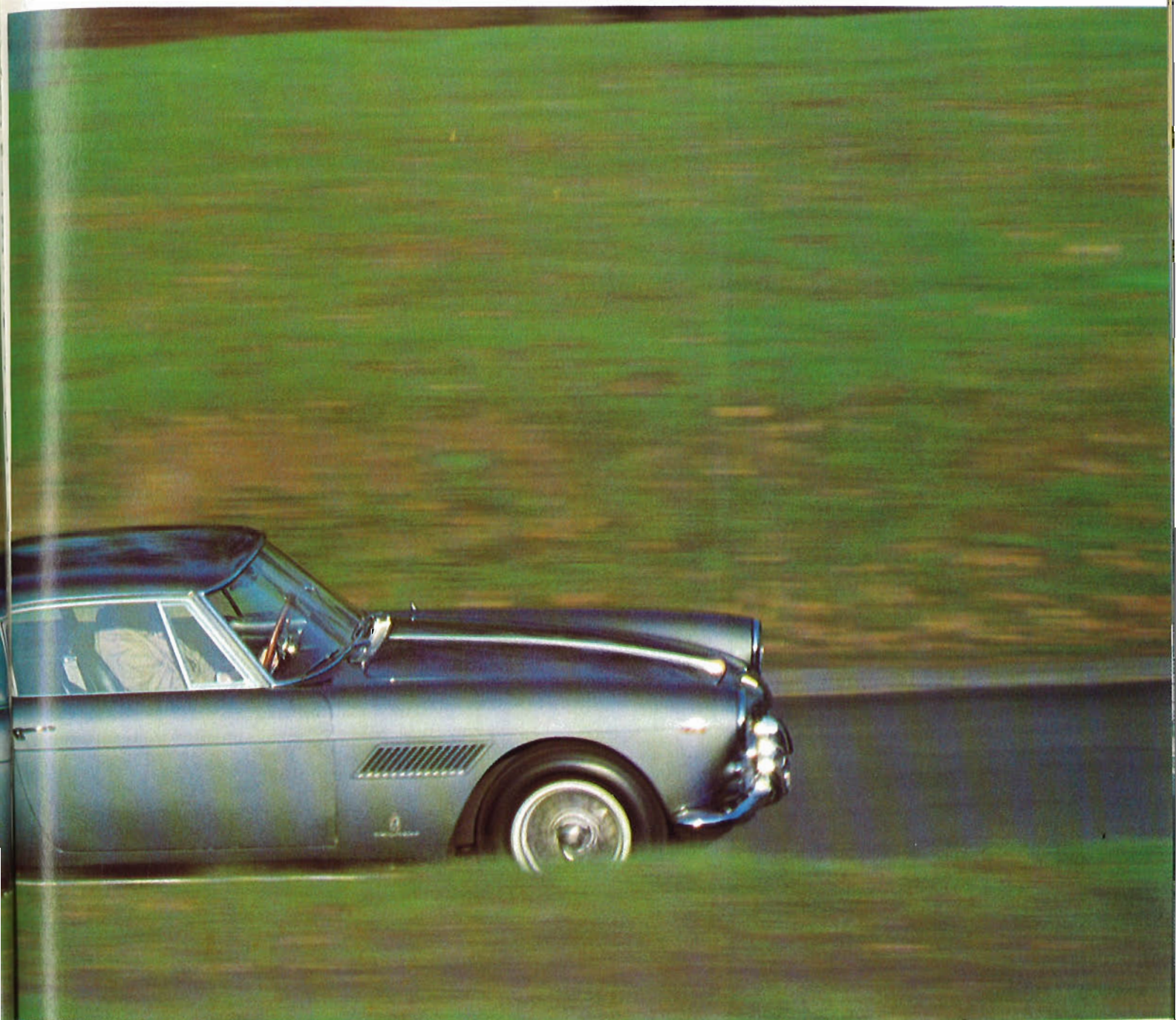
La « GTE » répondra, à sa manière, à ces nouvelles attentes du marché : elle se présente sous la forme d'un coupé 2+2 spacieux et luxueux, conçu à partir du châssis de 2,60 m d'empattement commun aux coupés et cabriolet 250 GT. Au plan technique, rien à signaler, si ce n'est quelques modifications structurelles liées à la nouvelle position du moteur, avancé de quelque 20 centimètres. Celui-ci n'est autre que



le V 12 2953 cm³ issu de la famille des premiers moteurs Ferrari projetés par l'ingénieur Gioacchino Colombo ; depuis les premières « 250 MM », ce groupe à course courte a connu bien des évolutions, en animant de très nombreuses versions compétition, sport ou tourisme. Au début des années 60, sa carrière est loin d'être achevée. Ce V 12 d'un remarquable équilibre n'a pas fini d'engranger les victoires. Son long règne de plus de 10 ans s'achèvera d'ailleurs en apothéose sous le capot des « 250 GTO » et des berlinettes « Lusso ».

La « GTE », compte tenu de sa vocation « familiale », doit se contenter de la variante la plus « paisible » ; avec 3 carburateurs Weber double corps, sa puissance atteint tout de même 240 chevaux à 7000 tours/minute (la berlinette, elle, propose 280 chevaux), une puissance comparable à celle de l'Aston Martin « DB4 » ou de la Maserati « 3500 GT » qui apparaissent comme ses plus dangereuses rivales du moment. Le reste de sa conception mécanique ne surprend pas davantage. La « GTE » demeure fidèle à la transmission manuelle à 4 rapports de ses sœurs

50 GTE 2+2



aînées, ainsi qu'au pont arrière rigide soutenu par des ressorts semi-elliptiques. Elle hérite heureusement des 4 freins à disque Dunlop servo-assistés des derniers coupés « 250 GT » 2 places. La surprise essentielle vient en fait du cahier des charges dévolu à ce modèle. Il ne s'agit, certes pas, de la 1ère Ferrari « 2+2 » commercialisée. Au début des années 50, touring, Ghia, Vignale et même Pininfarina avaient déjà proposé quelques modèles à 4 places, établis sur des châssis maranelliens. Mais il y a loin de ces démarches empiriques à la stratégie qui a présidé au lan-

cement de la « GTE ». Cette « familiale » s'inscrit comme telle dans le catalogue usine, en inaugurant une nouvelle lignée de Ferrari « tourisme ».

VIE PROFESSIONNELLE

La carrière de la 250 GTE s'étend sur 3 ans à peine. Une courte période qui ne l'a pourtant pas empêché de séduire quelque 950 Ferraristes « embourgeoisés ». Un record dans l'histoire de la marque qui ne tiendra d'ailleurs pas longtemps (sa descendante directe, la

« 330 GT » dépassera, de peu, ce niveau de production).

Présentée en juin 1960, (et plus précisément en avant-première des 24 heures du Mans), la « 250 GTE » ne connaîtra guère d'évolutions jusqu'à sa disparition du catalogue, fin 1963. Pour sa dernière année de production, le modèle bénéficiera toutefois de quelques modifications esthétiques et techniques mineures. Reconnaisable à ses antibrouillards disposés sous les phares (et non plus encastrés dans la calandre), à ses feux arrière dissimulés sous un bloc unique, à ses jantes élargies, et à son



tableau de bord retouché, cette ultime série recevra en outre des ressorts hélicoïdaux à l'arrière, ainsi qu'un moteur doté d'un taux de compression plus élevé.

La « 330 GT » 2+2, appelée à lui succéder à partir du début de l'année 1964, maintiendra le principe de cette « formule » au sein de la gamme, avec des arguments plus convaincants encore. Plus performante, plus puissante, et un peu plus spacieuse, la « 330 GT » ne fera cependant pas l'unanimité à ses débuts, en partie à cause de sa ligne, jugée moins plaisante que celle de sa devancière. De fait, le modèle perdra en finesse ce qu'il gagnera en centimètres. Signe des temps : la « 330 GT » paraîtra également plus douce, et plus « bourgeoise » que sa devancière (la servo-direction sera même proposée en option sur cette série). Cette évolution sera plus manifeste encore sur les « 365 GT » 2+2 et « GT4 » ultérieures. On pourrait en conclure que la « 250 GTE » ne fut, en somme, qu'un « brouillon » prometteur. Erreur... De toutes les 2+2 maranelliennes, elle demeure sans nul doute la plus « Ferrari » dans ses manières, comme l'analyse de son caractère nous le démontrera...

CARACTERE

Qu'elle soit ou non « familiale », une Ferrari doit toujours se soumettre au verdict du chronomètre. A l'époque, bien des essayeurs spécialisés ont attendu la « 250 GTE » au tournant, en pariant sur une inévitable dénaturation de la « race ». Ils en ont été pour leurs frais. La 1ère Ferrari « familiale » a su, en quelques tours de piste, balayer les pronostics les plus défavorables. 27 ans après, le doute demeure cependant dans certains esprits. Certes, il ne faut pas attendre d'une « 250 GTE » les « joies terribles » que garantit une « berlina », ou un spider « California ». Mais on ne peut comparer que ce qui est comparable...

Contrairement à ce que l'on raconte volontiers, la « GTE » ne saurait être prise pour un « camion » ultra-rapide (expression consacrée dans le cénacle des amateurs de « GT » à l'ancienne). Ses dimensions ne sont en rien excessives : 4,70 mètres en longueur, 1,70 mètre en largeur, ces données peuvent être valablement comparées à celles de modèles nettement plus « sportifs » en apparence. Et le poids lui-même, n'apparaît nullement redhibitoire : affichant 1300 kilos sur la bascule (en ordre de marche), la « 250 GTE » soutient, là encore, la comparaison avec

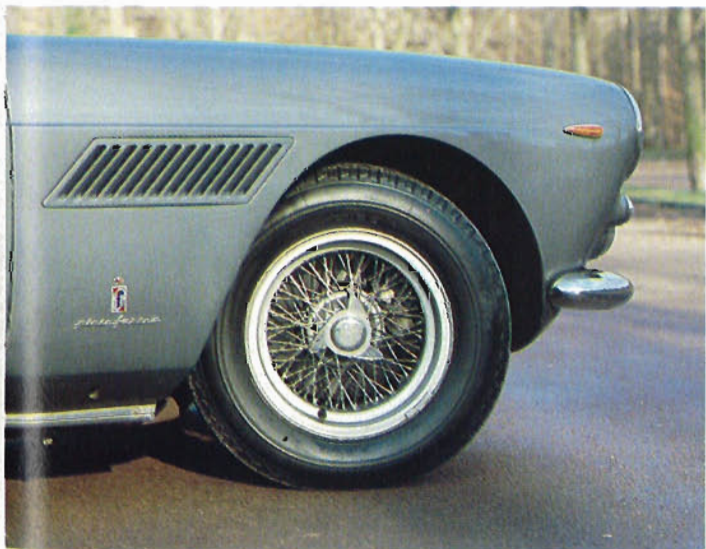


bien des GT italiennes à l'habitabilité plus mesurée.

S'agit-il donc d'une « fausse » 2+2 ? En aucun cas. 4 adultes de taille moyenne peuvent y trouver leurs aises, même s'il n'est pas question d'étendre les jambes à l'arrière. La largeur aux épaules, à défaut, s'avère satisfaisante, et les sièges avant, comme la banquette arrière, procurent un confort tout à fait honorable. La finition générale ne souffre guère la critique (s'agissant d'une Ferrari...), pas plus que l'équipement, au

niveau de ce que l'on peut attendre d'une « GT » de cette décennie. La « 250 GTE » était, certes plus chère, à l'époque, qu'une Maserati « 3500 GT » ou une Aston Martin « DB4 », (elle l'est toujours, aujourd'hui), sans que sa présentation apparaisse plus recherchée. Mais si l'on doit se passer de boiseries, les garnitures cuir, elles sont bien au rendez-vous, et leurs effluves subtiles ne tromperont personne quant à leur origine (Connolly, bien sûr).

Tapi comme un fauve aux aguets, sous



le volumineux capot, le V 12 3 litres ne demande, en fait qu'à être provoqué : sa mise en route ne pose généralement aucun problème. (On appréciera au passage, le bruit de succion caractéristique des Weber, gravés par une pompe électrique relayée par une pompe mécanique).

Si l'on a pensé au confort des passagers, on a également veillé à maintenir leur « émotion intacte » : installés aux premières loges, ils ne manqueront rien du concerto le plus apprécié de toute

l'histoire de l'automobile ; dans l'habitacle, l'accoustique est parfaite, faute d'une réelle insonorisation. A chacun d'en apprécier l'augure. Une Ferrari ancienne se passe ainsi de chaîne Hi-Fi, et au-delà des 180, elle exige le silence absolu dans l'assistance. A ce stade, il devient d'ailleurs extrêmement laborieux de vouloir poursuivre la moindre conversation...

Mieux vaut donc se taire, et écouter religieusement ces envolées sublimes des douze cylindres en plein effort, une

musique que l'on comparera, au choix, au Tannhauser de Wagner, ou à la neuvième de Beethoven. Quel contraste avec une « 400 i », presque aussi silencieuse (à l'intérieur) qu'une Cadillac « Brougham », en comparaison...

Bruyante, particulièrement au-delà des 200, la « 250 GT 2+2 » entend donc rappeler au commun des mortels sa noble filiation. Et les 240 chevaux promis sont bien là, eux aussi. Souplesse, couple, puissance, il ne manque rien à l'appel du pied droit.



La transmission s'avère, elle aussi, au niveau requis. Précise, ferme, bien étagée (la 1ère paraît toutefois un peu longue...), elle participe pleinement au plaisir de conduire... une Ferrari. On pourra néanmoins déplorer la présence d'un overdrive sur la 4ème, qui ne remplace pas une vraie 5ème sur ce modèle. Ce dispositif (système Laylock de Normandie) peut d'ailleurs présenter quelques défauts de fonctionnement avec le temps ; le maxi, est d'ailleurs atteint sur la 4ème. Dans de bonnes conditions, une « 250 GTE » bien réglée peut dépasser les 220 km/h, sans effort apparent (la 3ème atteint déjà les 190 chrono, à 7000t/min). Cette performance place la Ferrari au même niveau que ses deux principales concurrentes du moment, à savoir la Maserati « 3500 GT » et l'Aston Martin « DB4 ». Les chiffres d'accélération se révèlent également respectables, compte tenu du poids entraîné : le 0/100 est obtenu en 8,5 secondes environ, tandis que les 160 peuvent être tangentes en quelque 23 secondes. Quant au km d.a, il est abattu en 30". Le coupé « 250 GT » 2 places fait mieux, sans même parler de la « berlinette », plus alerte et sensiblement plus légère.

Au demeurant, la « GTE » ne donne jamais le sentiment de peiner à la tâche, même à pleine charge. Les reprises à bas régime sont franches, vigoureuses, et le V 12 paraît toujours prêt à grimper au-delà des 7000 tours.

Quant au conducteur, rassurez-vous il ne risque guère de s'ennuyer ou de penser à ses prochaines traites. Une « Ferrari » de cette époque doit ainsi être menée et contrôlée d'une main ferme. Fort heureusement, la direction très précise et dénuée de toute assistance, représente une alliée privilégiée dans ce combat loyal qui consiste à maintenir de force une trajectoire que le train arrière n'est pas toujours disposé à suivre... Fatigante, la « GTE » ? Disons : exigeante. Rude, fouguese, fermement assise sur ses pneus 185/14, l'engin peut encore réserver quelques belles chaleurs sur des routes sinueuses ; si le confort des passagers ne souffre pas vraiment de la dureté des suspensions, la « GTE » demeure en fait une Grand-tourisme destinée aux égoïstes. Des 4 places proposées, celle du conducteur reste toujours la plus enviable. Dommage pour les autres qui devront se contenter d'assister au spectacle, sans pouvoir exiger d'autre rôle.

AVENIR

Pour l'anecdote, nous rappellerons qu'en 1962, le coupé « 250 GTE » était tarifé au même prix (ou à peu de choses près) que la « 250 GT berlinette » ou la « 250 GTO »... L'histoire a, depuis lors, établi une tout autre hiérarchie. 25 ans après, la « GTO » s'est envolée au-delà des 8 millions de francs, tandis que la « Berlinetta » paraît presque bon marché en comparaison, sa valeur en collection s'établissant à 2 500 000 F en moyenne. Quant à la

« GTE », elle ferme la marche, loin derrière. Les exégètes de la marque laissent au commun des mortels le soin de s'offusquer de tels écarts si ces trois Ferrari ont été conçues autour d'une même mécanique, tout autre rapprochement ne saurait être sérieusement envisagé, selon eux. La « berlinetta » et la « GTO », on le sait, étaient destinées à la compétition, et elles se sont fort bien acquittées de cette mission. En collection, et s'agissant de Ferrari, un palmarès étoffé fera toujours la différence. Et quelle différence...

Si la vocation « familiale » de la « 250 GTE » la dessert quelque peu, sur ce marché, il n'en demeure pas moins qu'au sein de la lignée des « 2+2 » Ferrari, elle figure parmi les plus appréciées. Elle fut, rappelons-le, la première du genre à être produite en « série » (le terme ne convient guère aux Ferrari...), et sa mécanique provient en droite ligne des modèles qui ont établi la renommée de la marque dans les années 50. De toutes les Ferrari « fami-

liales » commercialisées à ce jour, elle demeure en outre la moins « bourgeoise » dans son comportement et son caractère.

Sa valeur moyenne actuelle, de l'ordre de 250 000 F (pour un exemplaire en excellent état général) apparaît encore raisonnable pour une Ferrari « ancienne ». La « 250 GTE » relève de ces valeurs sûres et tranquilles qui ne font pas vraiment le bonheur des spéculateurs. Mais qu'importe, quand il s'agit surtout d'accéder à la « légende » Ferrari... ■



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR : V 12, 2953 cm³ (73 x 58,8 mm), 240 CH DIN à 7000 T/MIN. Couple maxi : 27 Mkg à 5000 T/MIN. 3 carburateurs double corps Weber. Comp. 8,8 à 1. Soupapes en tête, en V. 2 arbres à cames en tête (entraînés par chaîne). Culasse en alliage léger. Pompe à essence mécanique et électrique.

TRANSMISSION : Embrayage monodisque à sec. Boîte mécanique ZF à 4 rapports synchronisés + OD. Pont hélicoïdal. Sur demande : différentiel autobloquant.

CHASSIS, SUSPENSION : Monobloc en tubes d'acier. Suspension avant : roues

indep. avec doubles bras transversaux triangulaires et ressorts hélicoïdaux. Suspension arrière : essieu rigide, ressorts semi-elliptiques (à compter de 1963, ressorts hélicoïdaux).

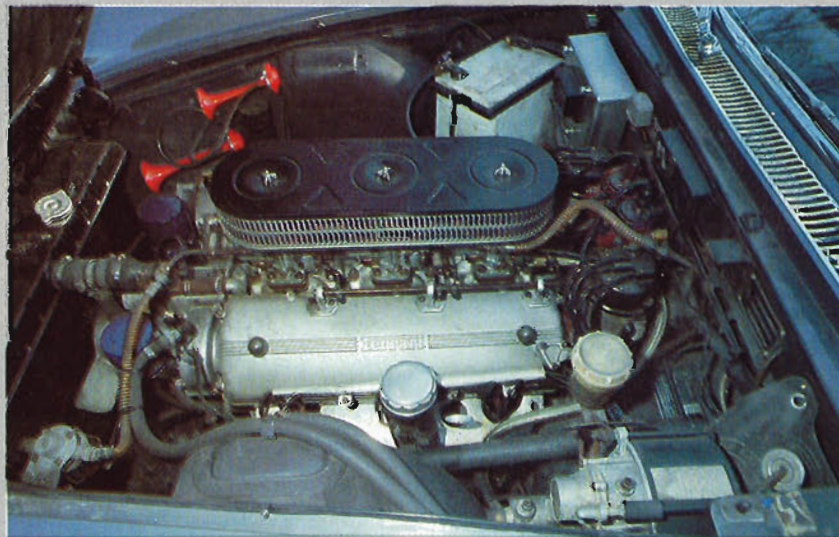
FREINS : à disque Dunlop sur les 4 roues avec servo.

DIRECTION : à vis et galet. Essence 100 litres.

DIMENSIONS : Long : 4,70 m. Largeur : 1,71 m. Hauteur : 1,34 m. Emp. : 2,60 m. Voies AV/AR : 1,38/1,39 m. Poids : 1300 kg env.

PERFORMANCES : 225 km/h environ.

CONSOMMATION : 18/20 litres/100.



FACE A LA CONCURRENCE 1962

Modèle	Moteur	Puissance	Vitesse de pointe	Prix à l'époque
Ferrari 250 GTE 2 + 2	V 12 3 litres	240 CH DIN	225 km/h	73.000 F.
Maserati 3500 GT 2 + 2 (carburateur/injection)	6 cyl 3,5 litres	220 CH/235 CH DIN	220/230 km/h	64.000 F./ 68.000 F.
Aston Martin DB4	6 cyl 3,7 litres	240 CH DIN	225 km/h	65.000 F.
Facel Vega Facel 2	V 8 6,3 litres	390 CH SAE	+ 230 km/h	54.000 F.