

# AUTOMOBILES

C L A S S I Q U E S



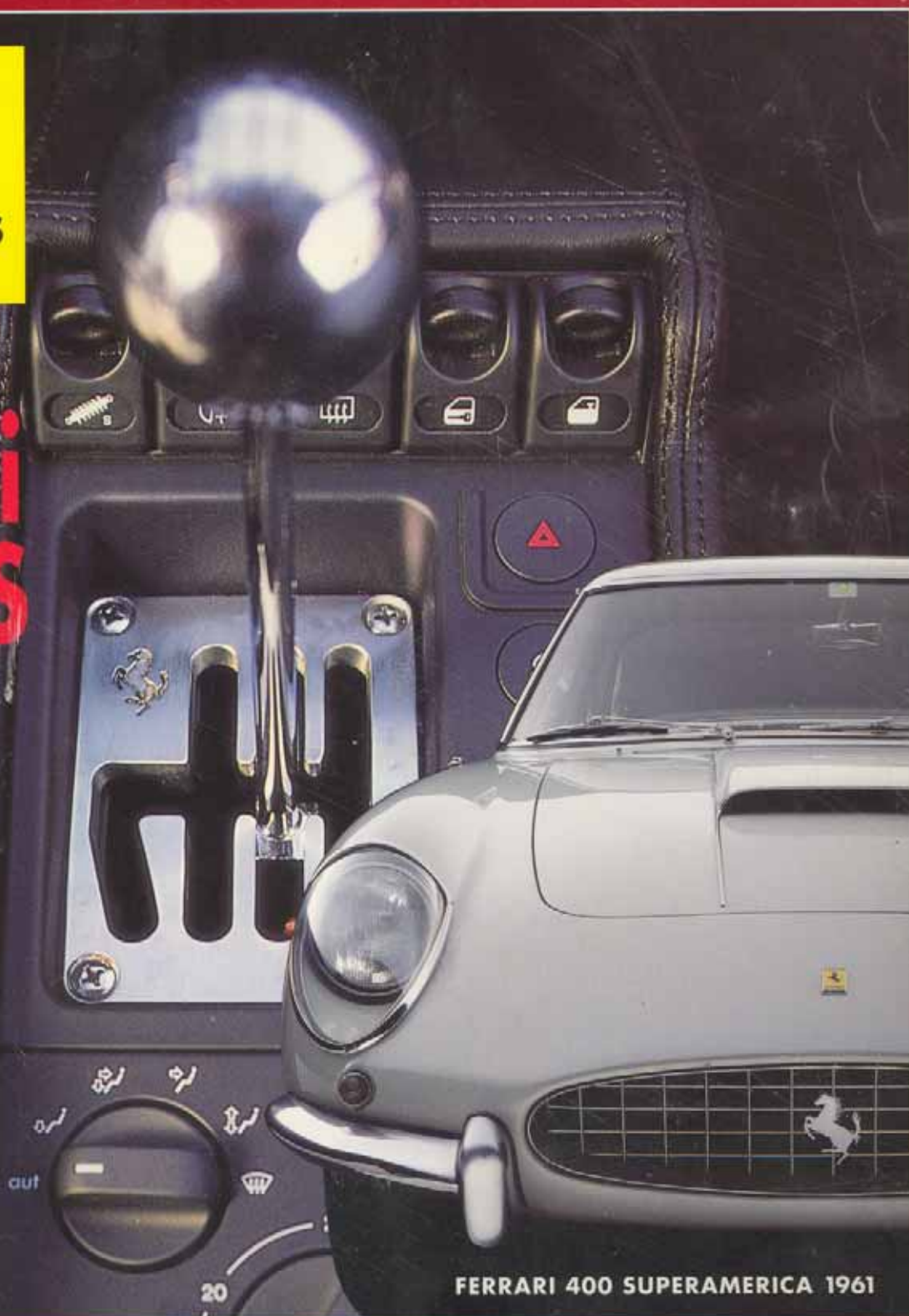
**UN POSTER  
EN CADEAU  
LES 24  
CHAMPIONNES  
DU MONDE**

## Ferrari 50 ANS

**Les choix de  
Phil Hill**

**Au volant de la  
Berlinette 58**

**Et tout ce que  
vous ne saviez  
pas encore**



FERRARI 400 SUPERAMERICA 1961

T 1634 82 - 35,00 F - RD



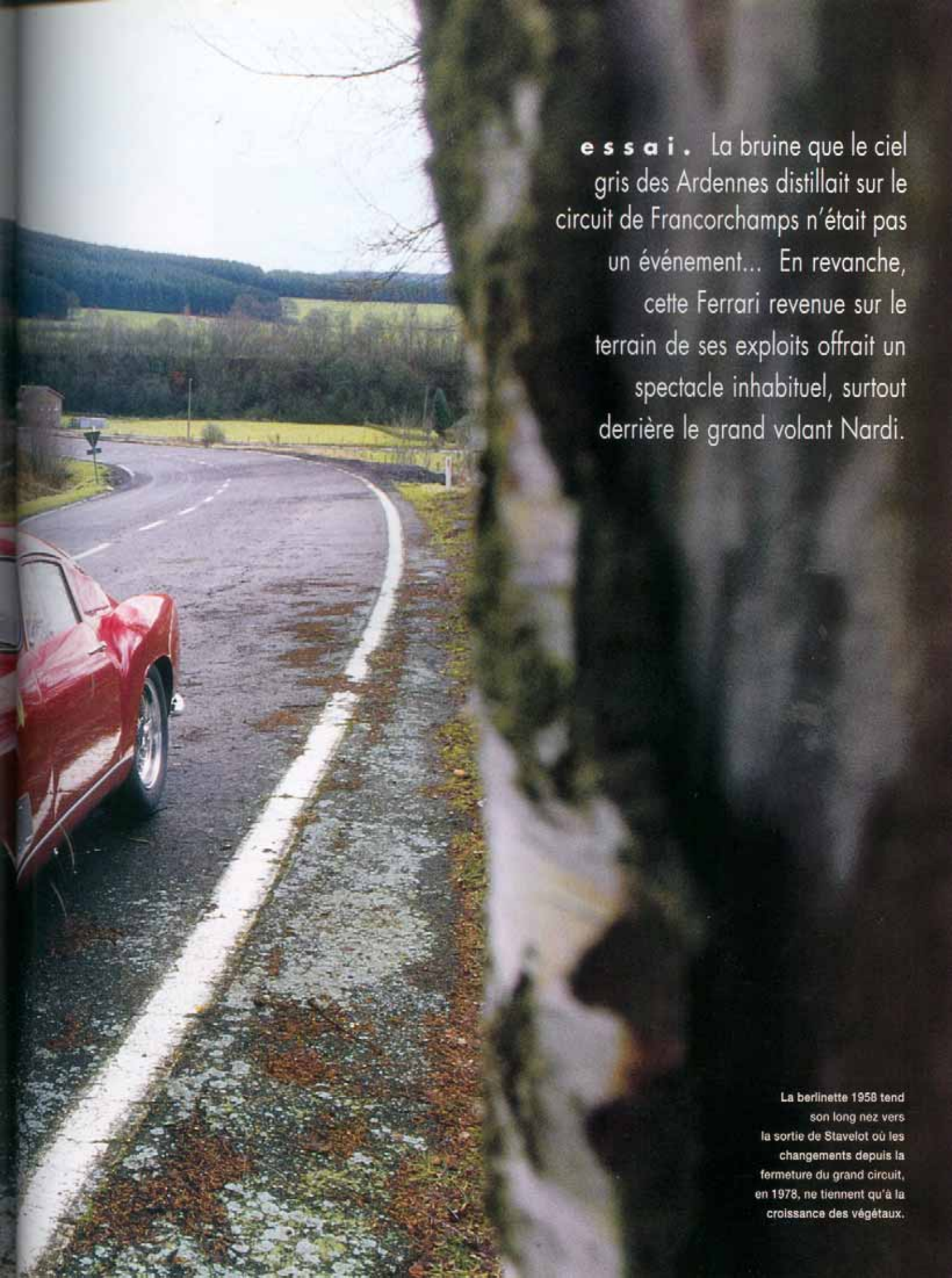
35 FF - 220 FB - 10 FS - 19 DM - 150 ATS - £ 3,95 - \$ CAN 12,25 - USA NYC 9,95\$ - 80 DH - 1100 Ptas - 9000 L - ANTILLES / GUYANE / REUNION: 39 F

FERRARI

# QUARANTE ANS APRÈS

PAR PIERRE DIEUDONNÉ - PHOTOS : GREG JONGERLYNCK





**e s s a i .** La bruine que le ciel gris des Ardennes distillait sur le circuit de Francorchamps n'était pas un événement... En revanche, cette Ferrari revenue sur le terrain de ses exploits offrait un spectacle inhabituel, surtout derrière le grand volant Nardi.

La berlinette 1958 tend son long nez vers la sortie de Stavelot où les changements depuis la fermeture du grand circuit, en 1978, ne tiennent qu'à la croissance des végétaux.



0879GT est la quinzième des seize berlinettes version 1958 que l'on reconnaît aux trois ouïes sur le panneau de custode. La découpe de peinture était une originalité du carrossier Scaglietti à cette époque.

**A**ussitôt après la catastrophe du Mans, en 1955, Ferrari, présentant des temps plus difficiles pour les prototypes « sport », a lancé les berlinettes 250 GT, une lignée dont le suffixe (GT pour Grand Tourisme) allait insuffler un nouvel élan au sport automobile. Rares sont, en effet, les voitures qui personnifient aussi bien le Grand Tourisme de compétition, tel qu'il fut pratiqué par de nombreux pilotes aux frontières de l'amateurisme et du professionnalisme au cours de la seconde moitié des années 50. Le surnom officieux de « Tour de France », que l'on prit l'habitude d'utiliser pour cette génération de berlinettes Ferrari 250 GT (avant l'apparition du modèle à empattement court en 1959, qui sera suivi de la GTO en 1962) évoque parfaitement cette époque, tout comme il illustre la domination que les GT de Maranello exercèrent dans ce type d'épreuves qui ne faisait pas de différence essentielle entre la route et le circuit. Le Tour de France représentait alors un mélange parfait des deux genres. Mais, même lorsqu'elle y côtoyait les prototypes de sport les plus rapides, la berlinette 250 GT dite TDF s'est aussi brillamment comportée dans les compétitions les plus fameuses, qu'il s'agisse d'épreuves de vitesse exclusivement routières, comme les dernières éditions des Mille Miglia, ou sur circuit, comme aux 24 Heures du Mans.

L'Allemand Wolfgang Seidel faisait partie des bons pilotes qui se mêlèrent ainsi aux grands de l'époque. Il acheta l'une de ces berlinettes et disputa à son volant les saisons 1958 et 1959. Cette voiture, superbement restaurée dans son état d'origine par les soins du collectionneur suédois qui en a été le dernier propriétaire depuis plus de vingt-trois ans, sera proposée à la vente que Brooks organise lors du Grand Prix de Monaco. Nous avons eu le privilège de l'essayer sur le circuit de Francorchamps, là où précisément, avec Seidel, elle s'était classée deuxième du Grand Prix de Spa, en mai 58.

### Une émotion qui n'exclut pas la bravoure

Paul Frère, vainqueur des 12 Heures de Reims 1958 avec Olivier Gendebien, qui était incontestablement le roi de la berlinette Ferrari 250 GT, a raconté dans son livre, *La Course continue* (Éditions Jaric), les péripéties de cette épreuve au cours de laquelle ils durent venir à bout de la 0879GT de von Trips/Seidel et des autres 250 GT pilotées notamment par Phil Hill/Nano da Silva Ramos, Dan

Gurney/André Guelfi et Willy Mairesse/Jean Blaton. Hormis l'émotion que suscite la réanimation du passé, reprendre le volant d'une voiture ancienne est presque toujours une expérience décevante sur le plan de la conduite. C'est le cas avec 0879GT : quarante ans d'évolution font presque remonter la technique automobile à l'ère des dinosaures, Merveilleuse essentiellement par la ligne de sa carrosserie Scaglietti en alu et par son célébritissime V12 Colombo de 3 litres, la 250 GT Berlinetta Competizione n'en possède pas moins un pont rigide avec suspension arrière par ressorts à lames semi-elliptiques, quatre freins à tambour, un boîtier de direction à vis et des pneus de seulement 6 pouces de large et à flancs hauts, très « datés », même sur les très belles roues Borrani à rayons d'acier sur jante en aluminium poli et fixation centrale. Bien que Seidel se fut déjà chargé de remplacer les amortisseurs Houdaille d'origine par des Koni plus efficaces, cet ensemble si compétitif à l'époque nécessitait une bravoure au volant qui fait, elle aussi, partie d'un autre âge.

Délaissant la partie moderne du circuit et ses bacs à graviers rassurants, nous avons emmené 0879GT sur ce qu'il reste du terrain de ses exploits. À certains endroits, dans cette immense cuvette ardennaise où il pleut si souvent, des arbres ont poussé entre le ruban d'asphalte et les restes de ce qui fut les premiers rails de protection. Mais le son glorieux du plus musical des moteurs Ferrari, le V12 3 litres alimenté par batterie de carburateurs Weber, suffit à réveiller les mémoires dans ce décor grandiose de champs et de forêts, encore presque intact en certains endroits.

En arrivant aux Combes, ce long et surprenant virage à gauche qui représente le point culminant de l'ancien circuit de quatorze kilomètres, on retrouve le film qui permet de plonger dans le passé, en même temps que dans la descente vers Burnenville. Plus question, bien sûr, de se lancer à fond. Mais l'ambiance ainsi recréée est suffisante pour que le subconscient fasse revenir cette boule qui, souvent, vous nouait l'estomac. Cette pulsion à franchement risquer sa vie apparaît maintenant d'autant plus futile que l'absence totale de sécurité apparaît encore plus criarde aujourd'hui. Le réflexe d'attacher sa ceinture ne fait que souligner le fait qu'il n'y en avait pas. Le dossier du petit siège baquet d'origine s'arrête au milieu du dos. L'évidement de la portière latérale avec fenêtre coulissante en Plexiglas illustre bien la quête de légèreté déjà assurée par la finesse de la tôle d'aluminium.





Le couvercle du capot était amovible pour améliorer l'accès au V12. Sur les trois carburateurs Weber, les filtres à air sont remplacés par des trompettes et une cuvette canalisant l'air frais depuis l'écope du capot.

*Élégantes et très fluides pour l'époque les lignes sont le fruit d'un savant mélange entre le dessin de Pinin Farina et l'exécution de Scaglietti.*





## FERRARI 250 GT BERLINETTA (1958)

### MOTEUR

Emplacement	avant longitudinal.
Type	Ferrari 12BC, V12 à 60°.
Construction	bloc, culasses et carter en alliage léger; chemises humides rapportées en aluminium. Pistons Borgo en alliage léger. Vilebrequin 7 paliers et bielles en acier forgé.
Refroidissement	par eau, avec radiateur avant et ventilateur entraîné par courroie.
Cylindrée	2953 cm <sup>3</sup> .
Alésage x course	73 x 58,8 mm.
Cylindrée unitaire	246,1 cm <sup>3</sup> .
Taux de compression	9,6 à 1.
Distribution	2 x 1 arbre à cames en tête (entraînés par chaîne triple) et 2 soupapes en V par cylindre.
Alimentation	3 carburateurs double corps Weber 36 DCL3.
Allumage	1 bougie par cylindre, avec 1 distributeur à vis platinées et 1 bobine par rangée de cylindres; production de courant par dynamo.
Lubrification	à carter humide, avec pompe à engrenages.
Puissance maximale	260 ch (191 kW) à 7000 tr/mn.
Couple maximal	26,9 mkg (264 Nm) à 5000 tr/mn.
Régime maximal	7000 tr/mn.
Puissance spécifique	88 ch/l (64,7 kW/l).

### TRANSMISSION

Mode	aux roues arrière.
Embrayage	monodisque à sec, commande mécanique.
Boîte de vitesses	Ferrari Tipo 508C accolée au moteur, à 4 rapports synchronisés + marche arrière.

Rapports de boîte	1 <sup>re</sup>	2,336 à 1
	2 <sup>e</sup>	1,574 à 1
	3 <sup>e</sup>	1,256 à 1
	4 <sup>e</sup>	1 à 1
Rapport de pont	choix de 6 rapports disponibles (7/34-7/32-8/34-8/32-9/34-9/32)	

### CHÂSSIS ET TRAIN ROULANT

Numéro	0879 GT (mars 1958).
Structure	en tubes d'acier de section ovale avec carrosserie en aluminium.
Carrosserie	Berlinette Scaglietti 2 portes 2 places.
Suspensions	AV : à roues indépendantes par triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis. AR : essieu rigide avec ressorts à lames semi-elliptiques et 2 biellettes de réaction longitudinales.
Direction	boîtier ZF à vis. Volant Nardi en alu et cercle de bois, 3,0 tours entre butées.
Freins	à tambours en alu de 360 mm de diamètre, logés dans les roues. Commande hydraulique à double circuit. Frein de stationnement commandé par câble.
Roues	jantes Borrani à rayons d'acier, fixation sur moyeu cannelé par écrou central de type papillon. Dimensions : 16 x 5,5.
Pneumatiques	Dunlop Racing CR. Dimensions : 6.00L x 16.

### DIMENSIONS ET CAPACITÉS

Empattement	2600 mm.
Voies AV-AR	1354 - 1349 mm.
Longueur totale	4394 mm.
Largeur	1650 mm.
Hauteur	1397 mm.
Réservoir à essence	90 litres (en alliage léger), dont réserve d'environ 15 litres.
Poids	environ 1080 kg.
Répartition AV-AR	environ 49-51%.
Rapport poids/puiss.	4,2 kg/ch (5,7 kg/kW).

### PERFORMANCES

Vitesse maximale	de 190 à 252 km/h selon rapport de pont.
Accélérations	- de 0 à 100 km/h : moins de 8 s. - 400 m départ arrêté : 16 s.





Seidel et 0879 toute neuve vers un premier succès, à Pau.

### HISTOIRES DE FAMILLE

Entre 1955 et 1964, des 250 Europa GT à la GTO 64, la production des berlinettes Ferrari 3 litres a duré dix ans et totalisé près de 300 voitures. L'empattement réduit de 2,60 à 2,40 m en 1960 et la GTO en 1962 délimitent les trois principales familles mais chaque millésime a vu naître une version plus ou moins nouvelle. L'exemplaire de ces pages, 0879GT, appartient au millésime

1958, autrement dit à la quatrième version de la première famille. Il est l'avant-dernier exemplaire de seize produits sans différences saillantes. Wolfgang Seidel en prit livraison à Pâques, juste à temps pour terminer les 3 Heures de Pau en deuxième place derrière l'intouchable Gendebien et devant une meute de huit autres berlinettes 250 GT. Ce succès lui valut même deux ou trois courses avec les Testa Rossa de la Scuderia. Il n'en oublia pas pour autant 0879 avec laquelle il



Wolfgang Seidel.

disputa au contraire une kyrielle d'épreuves jusqu'en 1959. En 1960, Seidel obtint l'un des premiers exemplaires de la nouvelle berlinette à châssis court et 0879 poursuivit sa carrière aux mains de différents compatriotes. En 1974, un jeune collectionneur suédois retrouva la berlinette, un peu fatiguée, en Allemagne et se mit en quête de la restaurer de fond en comble. Une entreprise de longue haleine qui vient seulement de s'achever.



0879 à la course de côte de Rossfeld avec Karl Stängl, en 1961.

Aucun arceau ne renforce l'armature du toit. Le bois verni qui garnit le cercle du superbe volant Nardi de grand diamètre constituait aussi un danger en cas d'accident, tout comme la dureté d'une planche de bord métallique dénuée du moindre rembourrage. Toutes ces joies terribles d'une époque le deviennent encore plus en abordant l'interminable courbe à droite de Burnenville, toujours en descente et entre les maisons. La bruine, le moteur encore en rodage



après remise à neuf et la valeur de cette voiture historique sont finalement de bonnes excuses pour ne pas solliciter pleinement les 260 chevaux disponibles à 7000 tr/mn. Cette précaution n'empêche pas de lui faire chanter ses gammes rien que pour le plaisir, en jonglant un peu plus qu'il n'est nécessaire avec le levier de la boîte à 4 vitesses synchronisées. La grille apparente, devenue traditionnelle sur les Ferrari de route, n'apparut que plus tard, sur la 250 GTO. Le seul effet aérodynamique utile est celui du déflecteur en Plexiglas ajouté sur le long capot, qui empêchait que moustiques et gouttes de pluie ne viennent s'écraser trop nombreux sur le pare-brise.

### Un art du pilotage très différent

En ligne droite aussi, et particulièrement sur sol mouillé, il fallait donc un certain courage pour ne pas relâcher trop vite l'accélérateur, surtout à l'approche du terrifiant S de Masta qui entrecoupait la très longue descente du même nom et dont les voitures débouchaient au ras des façades. Elles reprenaient encore de la vitesse avant l'enchaînement Hollowell-Stavelot, qui précédait la longue remontée vers la Source et la zone des stands et des tribunes.

Toujours bordée de poteaux télégraphiques et d'un environnement hostile, la route en mauvais état met en évidence la rudesse de la suspension arrière à lames, le guidage approximatif du pont arrière et le flou qui résulte de la direction et des pneus. Le freinage semblait devoir réclamer lui aussi de l'anticipation et cette habileté qui s'exerçait dans le sentiment permanent de l'exposition au danger.

Mesuré par des écarts de plusieurs secondes à chaque tour, l'art du pilotage était simplement différent. En débouchant de la courbe du Club House, toute la modernité du décor de la formule 1 d'Ecclestone réapparut tout à coup au travers du pare-brise de 0879 GT : les aiguilles dansent encore dans leurs cadrans circulaires, mais nous voilà rendus au temps des ordinateurs, des caméras embarquées et de la télévision digitale à péage. Qu'en penserait Wolfgang von Trips s'il pouvait reprendre ce volant qu'il serra autrefois entre ses mains de seigneur de la vitesse ? □



Grand tourisme et  
compétition sont deux  
notions liées, à n'en  
juger que par les vitres  
en Plexiglas  
coulissantes, le tableau  
de bord non garni  
et les étroits baquets.

