

# RETRO VISEUR



**DOSSIER**

## Mustang Shelby L'esprit de compétition

**A L'ESSAI**

**FERRARI 250 GTE 2+2**

**V12 en famille**

**GUIDE D'ACHAT**

**ROVER P6**

**Anglaise et différente**

**MATCH**

**LOTUS EUROPE  
MATRA JET 6**



MAYBACH ZEPPELIN • HARLEY J. EARL • PATRIMOINE AUDI...

EDITIONS  
**Le**

M 03344 - 189 - F: 5,40 €



ISSN 0952-5007 - F: 5,40 € - DOM: 6,45 € - BEL: 5,95 € - CH: 11 FS - CAN: 10,50 \$CAN - AND: 5,40 € - ESP: 5,70 € - GR: 5,60 € - ITA: 5,95 € - LUX: 5,95 € - NL: 7,50 € - PRT: 6,45 €

ESSAI

FERRARI 250 GTE

Familles,  
je vous aime !



*Dérivées directement de la compétition, les premières Ferrari de route se sont progressivement "civilisées". A l'aube des années soixante, Enzo Ferrari n'est encore qu'un constructeur marginal mais il ne manque ni d'audace ni d'ambition. Le moment est venu pour lui de dévoiler son premier coupé de série à quatre places qu'il lance comme une botte secrète : la 250 GTE se pointe et fait mouche...*

TEXTE : PHILIPPE GUTIERREZ / PHOTOS : BERNARD CANONNE





**Si la 250 GTE se prête tout à fait à un usage "familial", le conducteur occupe bien sûr la meilleure place. Et jouit d'une position privilégiée pour découvrir la route en direct.**

Comme les autres constructeurs transalpins, Ferrari a très activement contribué au développement du marché des coupés "Grand Tourisme", ce concept étant voué à une évolution significative dans les années soixante sous l'influence d'une clientèle aspirant désormais à plus de confort et de raffinement. Présentant ces nouvelles attentes, Enzo Ferrari avait fait plancher son bureau d'études dès 1959 sur un projet de coupé à

quatre places de production régulière, une grande première pour la marque.

Pour la 250 GTE qui résultera de cette gestation inspirée, le "bal des débutantes" aura pour théâtre les 24 Heures du Mans 1960. Un modèle de présérie y est en effet dévoilé en ouverture. Mis à la disposition de l'Automobile Club de l'Ouest, il ne passe pas inaperçu, d'autant que, sur la piste, Ferrari est en passe de s'emparer des deux premières places au classement général et des quatre premières en catégorie GT !

Trois mois plus tard, la 250 GTE apparaît de nouveau mais de façon plus officielle cette fois, au Salon de Paris. Nous sommes en octobre 1960. L'accueil est chaleureux et le succès attendu. La production démarre dès l'hiver suivant. Fin 1961, le bilan est déjà plus que positif : la 250 GTE représente, à elle seule, près de 70% des ventes effectuées sur l'ensemble de la gamme 250 GT de l'époque qui comprend également le cabriolet, le spyder California et la berlinette. Autant dire que la production de la marque va faire un bond considérable, la promotion simultanée de la marque se faisant tout naturellement sur l'asphalte des circuits. Cette année-là, en effet, Phil Hill, Ricardo Rodriguez et Richie Ginther occupent les trois marches du podium des 24 Heures du Mans, Mairesse et Baghetti font la loi au Nürburgring. Quant au Championnat du Monde, c'est un bras de fer qui ne se dispute qu'entre pilotes Ferrari. 1961 est bien une année faste !

### Le sens de la "grandeur"...

La 250 GTE est une "grande" voiture. Grande par la taille. C'est la première impression que l'on ressent lorsqu'on la découvre en volume.

Une impression qui se confirme à l'ouverture de la portière : il y a en effet de la place pour quatre, plus précisément pour quatre adultes. Nous ne nous attarderons pas sur l'ergonomie des places avant qui témoigne du précieux savoir-faire de Ferrari. A l'arrière, on constate avec surprise qu'il n'est pas nécessaire de pencher la tête ni même de recroqueviller ses genoux sous le menton pour s'installer dans un confort plus que relatif, à moins de mesurer plus d'un mètre quatre-vingt. Le dossier est commun aux deux passagers du compartiment arrière alors que les assises des sièges sont séparées par le tunnel de transmission qui forme accoudoir. Si l'on précise que l'espace comporte aussi deux accoudoirs latéraux et un cendrier central, c'est presque une invitation au voyage. Enfin, lorsqu'on fait le tour de l'auto et que l'on ouvre la malle, on découvre un volume généreux capable d'accueillir effectivement les bagages de quatre personnes. Le contrat est rempli, la 250 GTE est une "2+2" digne de l'appellation. A bien des égards, on peut même dire que c'est une vraie quatre places.

Une question vient immédiatement à l'esprit : comment Ferrari a-t-il pu concevoir une auto aussi logeable en conservant l'empattement de 2,60 mètres du précédent coupé 250 GT ? Sans aller jusqu'à parler d'un tour de force, le résultat procède en fait d'un gros travail de refonte du châssis existant. Vue de l'extérieur et comparée à sa devancière qui est un strict coupé deux places, la GTE accuse 30 centimètres de plus en longueur et 6 centimètres de plus en largeur. Elle est aussi plus basse de 5,6 centimètres, ce qui lui donne des proportions plus élancées. Au passage, l'aérodynamique s'en trouve nettement améliorée : la 250 GTE

## La cote et le marché

Depuis quelques mois, on constate un certain regain d'intérêt pour la 250 GTE, tant en France qu'à l'étranger. Plutôt stable ces dernières années (il fallait compter 250 000 F environ pour acquérir un beau modèle voici cinq ans), la cote de cette Ferrari familiale a tendance à remonter nettement aujourd'hui. Bien sûr, on est loin du million de F que certaines 250 GTE ont frôlé au plus haut de la vague spéculative des années 1988/90 mais ces valeurs n'étaient guère représentatives à long terme, les hausses extraordinaires enregistrées à l'époque étant purement conjoncturelles.

A 50 000 Euros aujourd'hui (moyenne du marché), la 250 GTE reste toujours un placement intéressant, à condition de faire rouler régulièrement son acquisition et de vouloir en profiter pleinement. Sans oublier de lui consacrer un budget d'entretien en rapport (comptez entre 1 000 et 1 500 € par an).

gagne, à puissance égale, une dizaine de kilomètres/heure en vitesse de pointe. Pour dégager du volume à l'intérieur, la voie arrière récupère 4 centimètres de plus et surtout, l'encombrant V12 se trouve avancé de 20 centimètres dans le châssis. Ce qui a permis d'installer les sièges arrière juste devant l'essieu moteur.

### Archétype

PininFarina n'avait plus qu'à habiller le tout d'une carrosserie évoquant le style habituel des productions de la marque tout en dessinant un pavillon favorisant l'installation de deux occupants supplémentaires. Mission difficile, sinon impossible : ce partenaire attitré du constructeur de Maranello sait d'instinct comment satisfaire son client le plus emblématique du moment. Le célèbre carrossier Turinois va, une fois encore, confirmer son talent. Ainsi, la forte inclinaison du pare-brise parvient-elle à équilibrer la ligne fuyante du pavillon qui vient rejoindre

la malle arrière, en parfaite cohérence avec la forme effilée des baies de custode. La ceinture de caisse, assez haute, se voit soulignée par un pli de carrosserie sur toute la longueur qui relie l'aile avant à l'aile arrière. Fortement inclinée, la poupe accueille pas moins de six feux arrière circulaires, regroupés trois par trois sur une imposante plaquette chromée. Un traitement qui apporte une touche d'originalité à l'ensemble. Avec ses optiques proéminentes et sa large calandre, conçue pour abriter deux projecteurs additionnels, le "visage" de la 250 GTE est un classique du genre. Un dessin que l'on retrouve d'ailleurs décliné avec d'innombrables variantes sur presque toutes les créations du carrossier turinois durant la première moitié des années soixante.

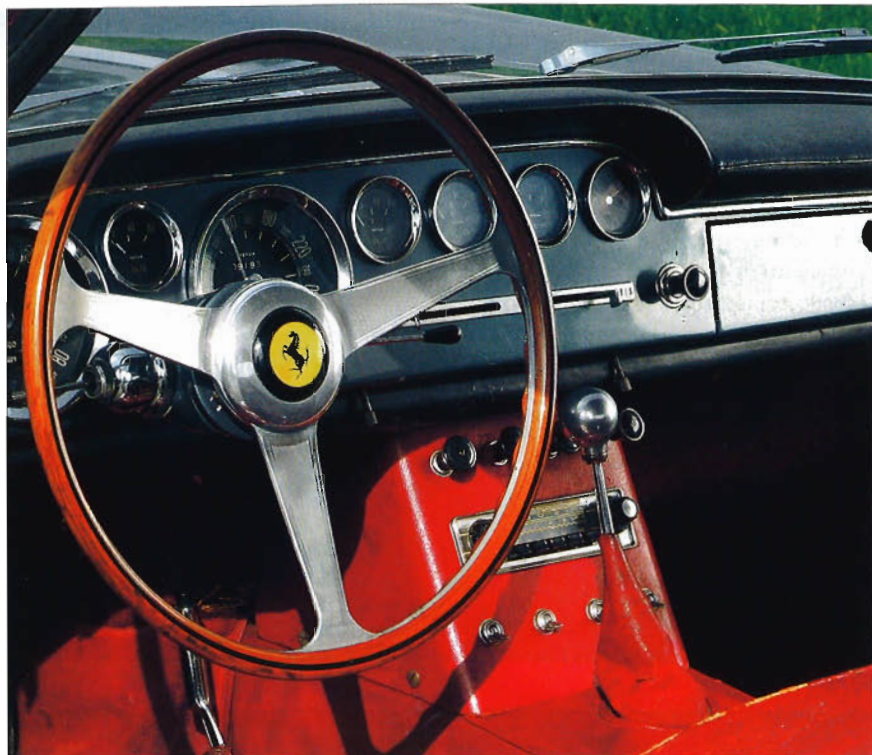
### Cérémonial

S'installer derrière le volant d'une Ferrari n'est jamais un moment anodin. C'est en fait un cérémonial qui incite à prendre tout son temps.



*Enzo Ferrari (soi-même...) en a fait, un temps, sa monture quotidienne. La sobre silhouette de la 250 GTE devait sans doute convenir à son légitime souci de discrétion.*

*Familles, je vous aime !*



**Décor évocateur : 7 cadrans pour occuper les yeux et susciter le désir.**

**Ci-dessous : la place ne manque pas à l'intérieur et l'on appréciera au passage la superbe patine de la sellerie qui fleure bon le poids des ans.**

**Cette 250 GTE n'est autre que l'exemplaire exposé sur le stand Ferrari au Salon de Paris 1960 (N° de châssis 508E). Il a été immatriculé en décembre 1960.**



Face à vous, les "indispensables" : deux immenses cadrans, compte-tours et tachymètre et, entre les deux, seul et juste dans l'axe du regard, le manomètre de pression d'huile, "juge suprême" de la bonne marche du moteur. En haut de la planche de bord, mais plus à droite, sont regroupés indicateurs de température d'huile, température d'eau, jauge de carburant et montre. Plus bas, sur la console centrale, une batterie de boutons surplombe l'emplacement dédié à l'autoradio et les commandes de chauffage. Le levier de changement de vitesses émerge d'un classique soufflet en cuir, la fameuse grille chromée, chère aux habitués de la marque, ne faisant pas partie du programme sur la 250 GTE. Le pédalier est idéalement agencé et l'on dispose en outre d'un repose pied pratique et confortable. Globalement les finitions apparaissent de bonne facture et la qualité de la sellerie est à la hauteur du prix de la voiture, équivalant en neuf à celui de sept berlines Peugeot 404, en 1960...

Les glaces sont à commande manuelle et s'agrémentent de déflecteurs orientables (à l'aide d'un bouton rotatif), comme sur les Mercedes de l'époque. Abondamment garni d'une soyeuse moquette et enjolivé de quelques baguettes chromées du plus bel effet, l'intérieur de la 250 GTE correspond bien à l'idée qu'on se

faisait d'une voiture de Grand Tourisme chère et exclusive dans les années soixante.

### Toujours vivante

Le contact se commande avec la clé, à main gauche. Deux pressions sur la pédale d'accélérateur et les trois carburateurs Weber envoient assez d'essence dans les collecteurs d'admission pour faire office de starter. Un quart de tour avant d'enfoncer le canon de serrure : c'est cette manœuvre qui enclenche le démarreur. Dans le garage, capot ouvert, le bruit de l'échappement allié à celui de l'aspiration des carburateurs est un véritable délice. Surprise : la souplesse et la progressivité de l'embrayage vous font oublier tout ce que vous pensiez savoir sur les anciennes Ferrari, indûment décriées pour leurs commandes "camionnesques". Une fois sur la route, vous constaterez en outre que la 250 GTE est facile à conduire. Elle est même capable de repartir aisément en quatrième à 1 000 tours, alors que vous êtes à moins de 30 km/h ! Certes, là n'est pas sa vocation première. Attachez-vous plutôt à découvrir ce que le V12 est capable d'offrir avec seulement 3 litres de cylindrée. Ce n'est pas une légende, il répond instantanément à la moindre sollicitation. Aucun délai de réponse à l'appel du pied droit : essayez en seconde, entre 5 000 et 7 000



tours, la GTE devient presque sauvage. La boîte est bien étagée, les passages et verrouillages sont fermes et précis, le nirvana est donc à portée de votre main droite. A fond de troisième (ne nous demandez pas où cet essai s'est déroulé...), on accroche facilement 170 km/h et plus de 205 en quatrième. Avec l'overdrive qui fait ici office de cinquième "longue", l'aiguille du tachymètre viendra ensuite taquiner l'excellent score de 220 au compteur, compte-tours à 6 000. Compte tenu du régime admissible de 7 200 tours, ce régime semble pouvoir être conservé sur des distances respectables. Plus raisonnablement, on peut estimer à 180 km/h au moins la vitesse de croisière "naturelle" de ce fier pur-sang, ce qui, 43 ans après sa naissance, demeure toujours une belle référence pour une "familiale". A plus de 200 km/h, la tenue de cap apparaît tout à fait satisfaisante : la GTE est saine et ne se cabre pas à l'accélération pas plus qu'elle ne plonge au freinage. Typiquement sous-vireuse, elle accepte néanmoins d'entrer rapidement dans les courbes, amorçant alors une dérive progressive qui se corrige instinctivement à l'accélérateur. Le freinage, confié à quatre disques Dunlop, est à la hauteur des performances, mais le système réclame néanmoins une pression énergique de la jambe et du mollet. Question d'habitude : la

conduite d'une Grand Tourisme de cette époque est toujours assez "physique", ce qui fait aussi partie du charme connoté qu'elle distille à ses utilisateurs.

### Pourquoi se priver ?

Toujours belle, ce qui est la vertu intrinsèque des "classiques", encore très performante et même assez fiable à l'usage (son V12 est réputé "incassable" quand on sait s'en servir à bon escient et lui accorder l'entretien qu'il mérite), animée par un moteur aux intonations ensorceleuses, la 250 GTE vous fait pêcher par envie. En l'espèce, sa vocation familiale n'est pas un handicap mais un appréciable complé-

ment qui ne dénature pas son sens de l'essentiel. A tout prendre, c'est une "vraie" Ferrari, un modèle rare (moins de 1 000 unités produites) et toujours intéressant parce qu'il représente un jalon dans l'histoire de la marque. Avec la 250 GTE, l'usine a en effet commencé à mettre en œuvre de nouvelles méthodes de fonctionnement pour produire une nouvelle génération de modèles. Corrélativement, elle a contribué à identifier et solliciter une nouvelle clientèle attirée par la perspective d'un usage moins "radical". Si l'on ajoute à ce tableau socio-culturel l'aspect financier du sujet, à savoir que la 250 GTE demeure l'une des Ferrari anciennes les plus abordables du marché (comptez



**Les aérations latérales sont réalisées dans une plaque rapportée. La griffe du célèbre carrossier turinois a trouvé place juste en dessous, au bas des ailes avant.**

Familles, je vous aime !



Les gros projecteurs Marchal sont bordés d'un mince filet chromé affleurant. Les prototypes de la 250 GTE étaient dotés d'un cerclage plus ordinaire.

aujourd'hui 50 000 Euros pour un bel exemplaire), on se prend à se demander pourquoi certains modèles beaucoup moins homogènes se négocient plus du double de sa valeur ? Pour autant, n'allez pas raconter que cette Ferrari familiale est une simple porte d'entrée dans l'univers d'une marque prestigieuse. La 250 GTE n'est assurément pas un modèle d'initiation, c'est une pièce de choix que l'on peut être tenté d'acquiescer parce que sa cote est encore attractive mais que l'on aura envie de conserver ensuite après avoir découvert ses innombrables charmes. Et s'il faut vraiment chercher d'autres arguments pour "justifier" un tel choix, sachez encore qu'Enzo Ferrari lui-

même en a fait, un temps, sa monture quotidienne. Il aurait pu tout aussi bien se réserver un spider California nettement plus flamboyant mais l'homme était, dit-on, d'un naturel plutôt discret. La sobre silhouette de la 250 GTE devait parfaitement convenir à ses attentes. Il s'en est notamment servi pour aller au bureau tous les jours. En se levant de bonne heure, on pou-

vait ainsi le voir passer entre son appartement et la Via Trente Trieste où se situait son bureau de Modène. Ou encore l'apercevoir sur la route de Maranello quand il se rendait à l'usine. Belle référence... ♦

Tous nos remerciements à Jean-Marie Cauwet qui a mis à notre disposition le très bel exemplaire illustrant ces pages.

## CARACTERISTIQUES TECHNIQUES FERRARI 250 GTE

### MOTEUR

12 cylindres en V à 60° de 2 953 cm<sup>3</sup>, en position longitudinale avant. Bloc et culasses en alliage aluminium/silicone. Vilebrequin en acier forgé, usiné dans la masse, et monté sur 7 paliers. Pistons à dômes, en aluminium. Culasses à chambres hémisphériques.

Alésage x course (mm) : 72,898 x 58,928. Taux de compression : 8,8 : 1. Puissance : 240 ch à 7 000 tr/mn. Couple maxi : 180 lb-ft à 5500 tr/mn. Régime maxi : 7.200 tr/mn.

### DISTRIBUTION

Un arbre à cames en tête par rangée de cylindres. Soupapes en tête en V. 3 carburateurs Weber 40 DCL 6 double corps. Refroidissement par eau.

### TRANSMISSION

Roues arrière motrices, boîte de vitesses manuelle à 4 rapports et overdrive électrique sur le 4<sup>e</sup> rap-

port. Différentiel 4,56 : 1 avec l'overdrive (standard) et 4,25 : 1 ou 4,00 : 1 sans overdrive.

### CHÂSSIS/SUSPENSIONS

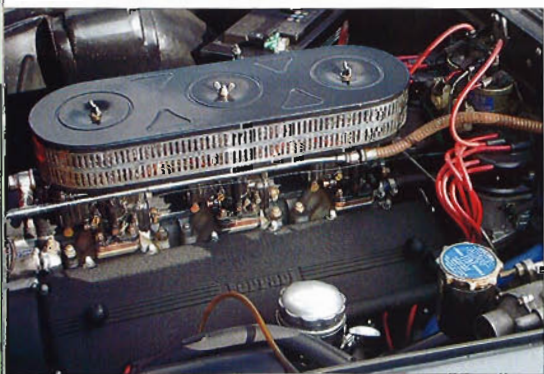
Châssis séparé, caisse en acier. AV : roues indépendantes. Triangles de suspension superposés, ressorts hélicoïdaux et barre antiroulis (optionnelle). Amortisseurs hydrauliques télescopiques. AR : Essieu rigide, ressorts à lames semi-élliptiques. Amortisseurs hydrauliques télescopiques.

### FREINS

4 disques Dunlop à l'avant et à l'arrière. Frein à main agissant sur les roues arrière.

### POIDS/DIMENSIONS/PERFORMANCES

Long. 4,70 m ; larg. 1,71 m ; haut. 1,34 m ; emp. 2,60 m ; voies AV et AR : 1,395 m / 1,387 m. Poids 1488 kg ; capacité du réservoir 100 l. Vitesse maxi 220 km/h env. Km. départ arrêté : 29,5 sec env.



Le fameux V12 "250" monté sur la GTE avec ses culasses dérivées de celles de la 250 Testa Rossa. A la différence des précédents modèles, les soupapes sont ici rappelées par des ressorts hélicoïdaux.