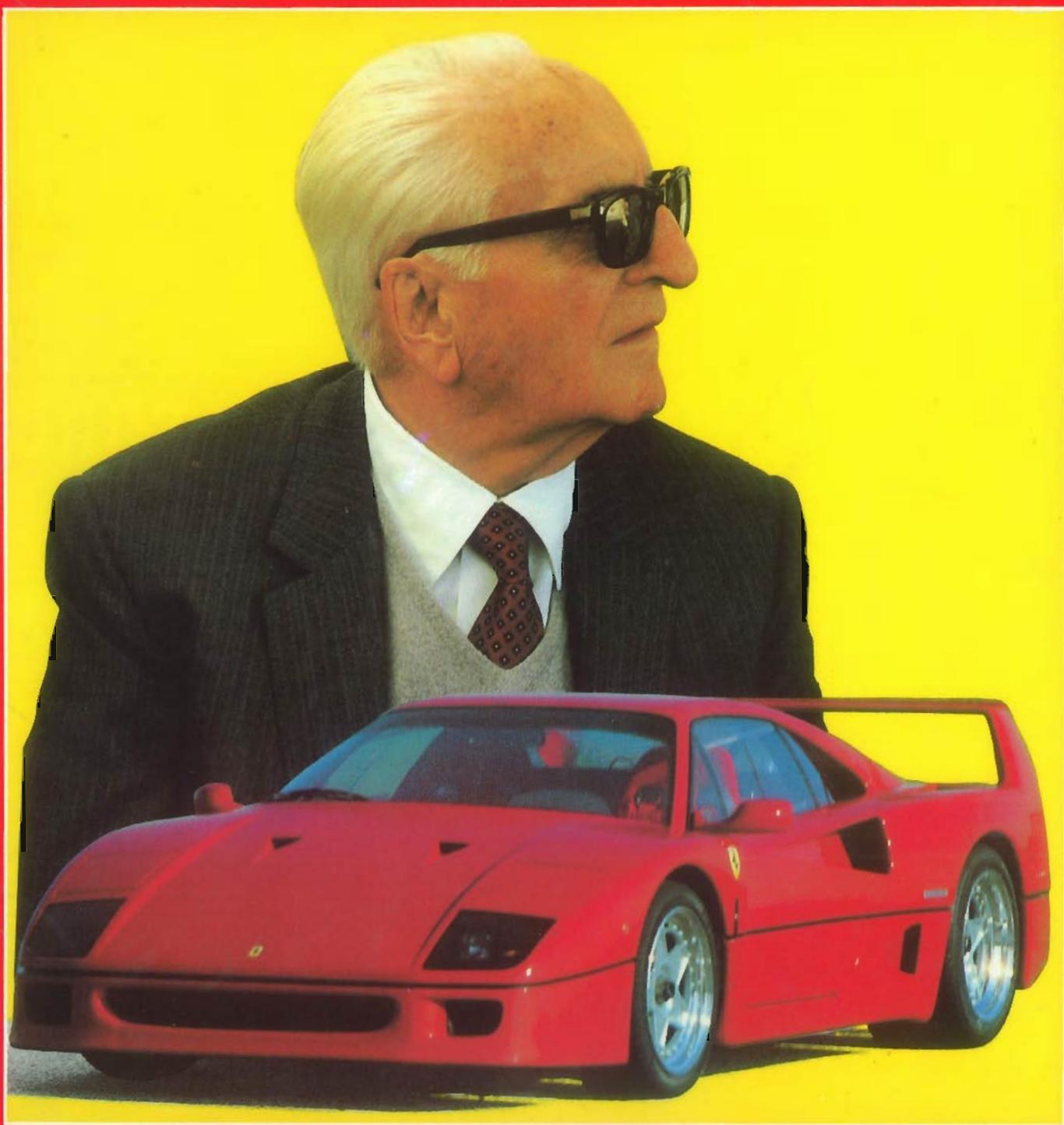


SPECIAL

AUTO

FERRARI



PORTFOLIO

26 - 1 - 40,00 F - RD



BELGIQUE : 290 FB

250 GT 2+2





Depuis 1959 déjà, Ferrari travaillait en étroite collaboration avec la société Pininfarina pour réaliser une Grand Tourisme à quatre places. C'était une grande nouveauté puisque toutes les Ferrari produites jusque là étaient exclusivement des biplaces. Seules quelques voitures à carrosserie spéciale — préparées le plus

souvent par Ghia sur des châssis de 212 Inter, 340 ou 342 America — disposaient de places (d'ailleurs plutôt réduites) à l'arrière. Le problème à résoudre était de concilier un habitacle destiné à quatre personnes avec un châssis de 2,60 m d'empattement et un encombrant moteur douze cylindres, sans dénaturer pour autant

l'équilibre parfait jusque là entre performances et élégance. Deux prototypes sont réalisés en grand secret. En juin 1960, à l'occasion des 24 Heures du Mans, la 250 GT 2+2 fait son apparition. Elle sera ensuite présentée à la presse spécialisée lors du salon de Paris la même année. Un important travail a été effectué sur le châssis pour

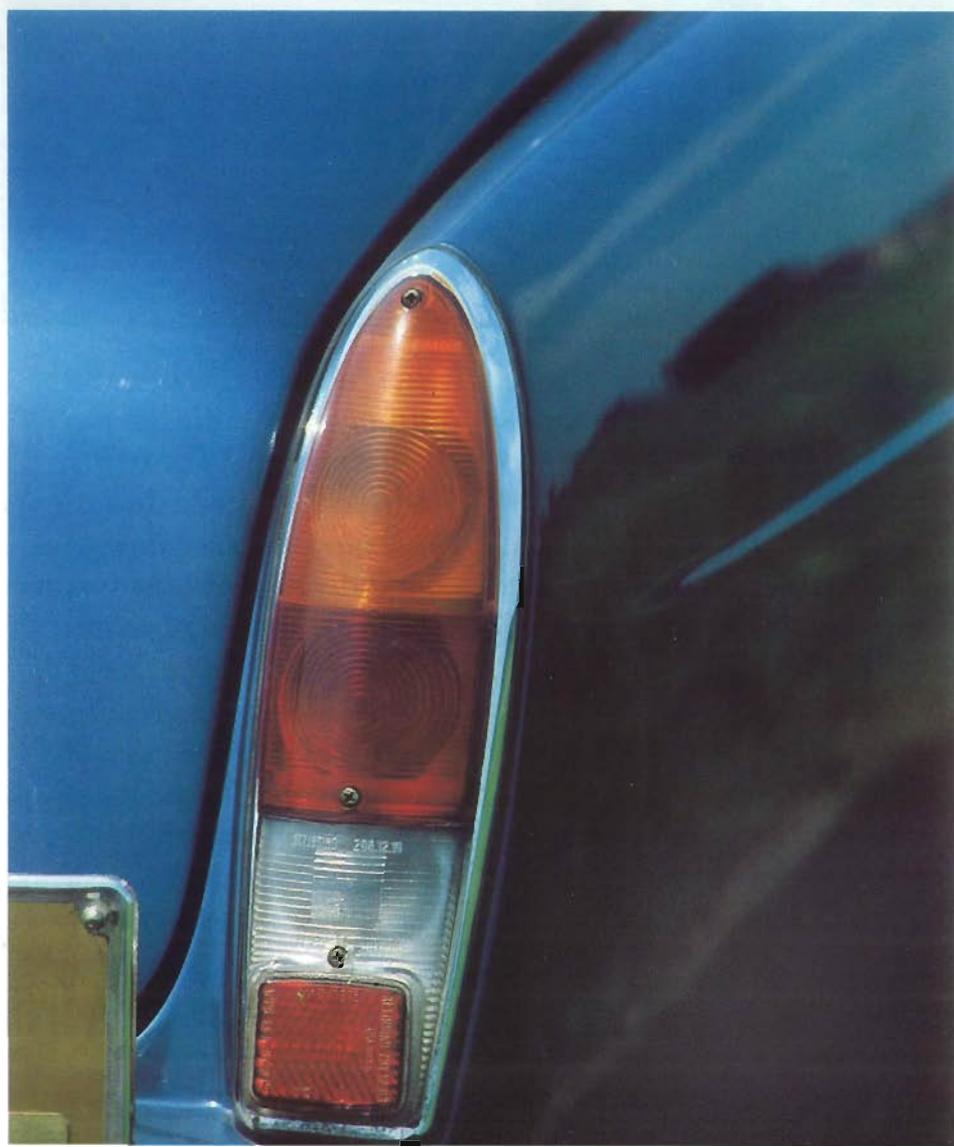


pouvoir recevoir le puissant V12 sans allonger l'empattement.

Le moteur a été avancé de vingt centimètres, ce qui a permis d'installer deux sièges supplémentaires bien en avant de l'essieu arrière. Les amortisseurs Houdaille à levier dont est doté ce prototype sont ensuite remplacés, au début de la production, par des unités

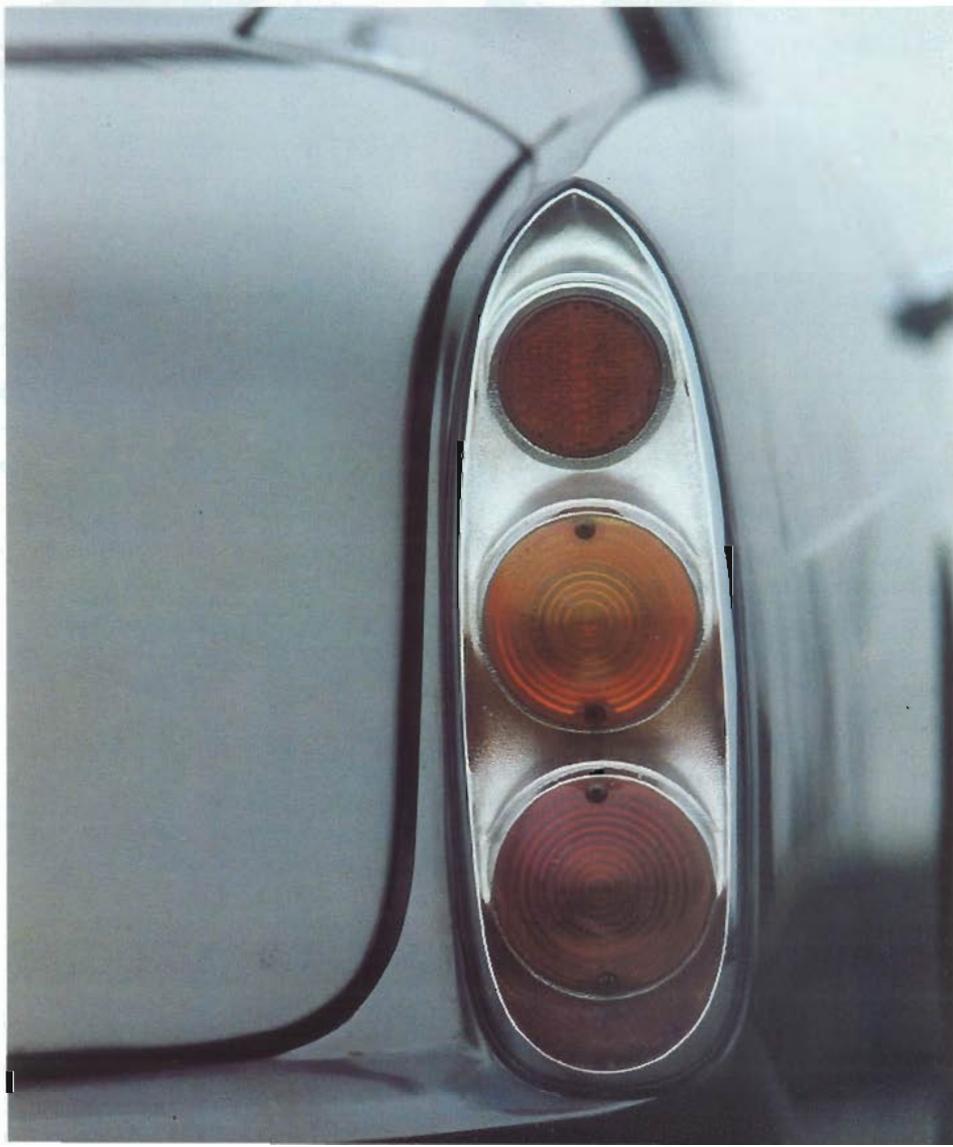
télescopiques. Le moteur trois litres est celui de la dernière version 250 GT à bougies externes et à ressorts de soupapes hélicoïdaux. Les chambres de combustion sont dérivées de la Testarossa. Avec ses trois carburateurs Weber 40 DCL/6, ce modèle développe 240 chevaux à 7 000 tr/mn. La boîte quatre vitesses est associée

à un overdrive électrique à prise directe. A l'aide de sa soufflerie, Pininfarina a réussi à conserver à ce coupé des lignes très tendues, dans le plus pur style Ferrari. Les ailes suivent une ligne rectiligne, depuis les phares, proéminents, jusqu'à l'arrière. Un léger décrochement de la carrosserie parcourt les

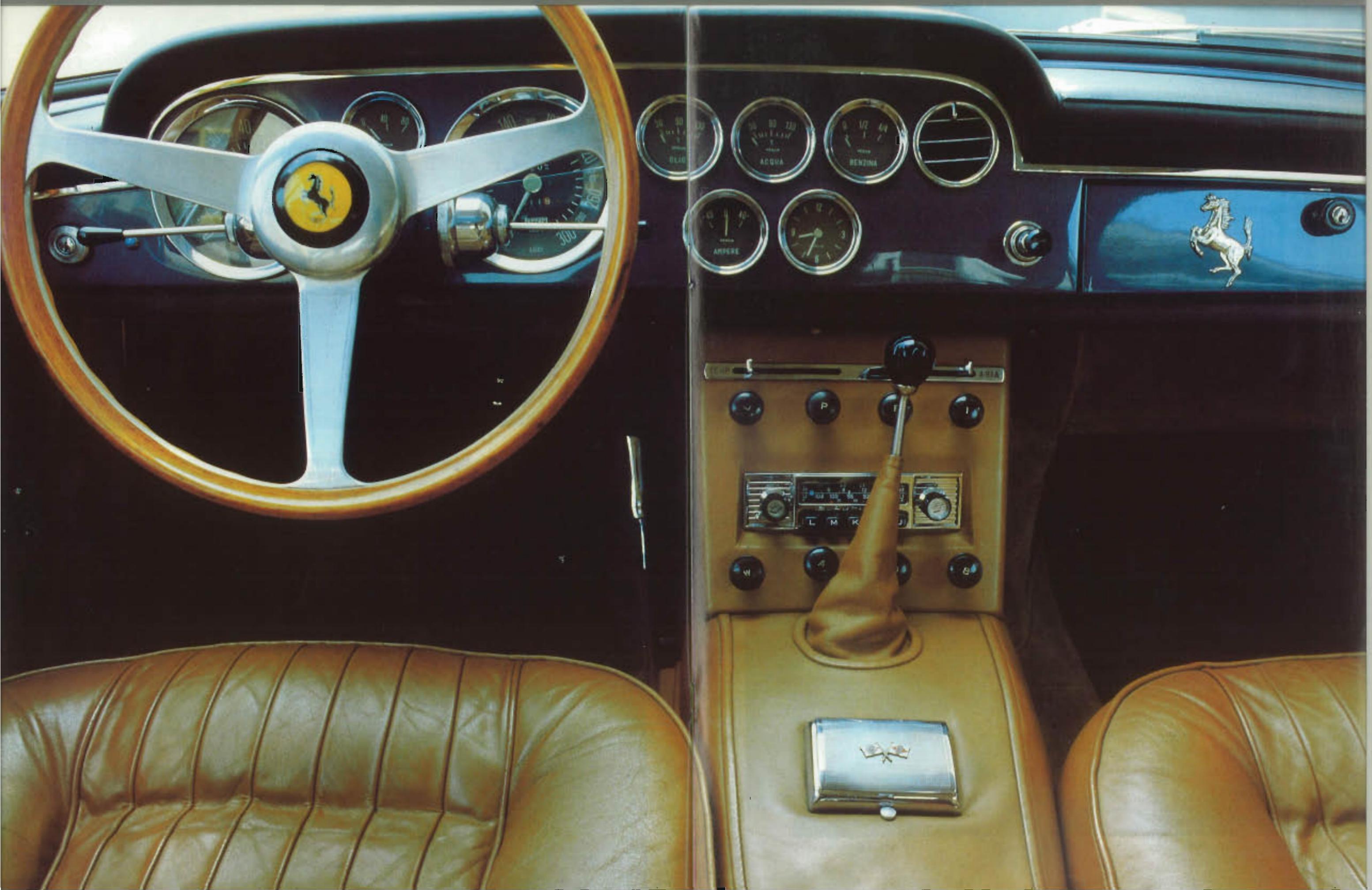


flancs sur toute leur longueur pour alléger la ligne de la voiture. Le pare-brise est très incliné et le dessin du toit, dont on a conservé la ligne horizontale pour le confort des passagers arrière, a été subtilement compensé par une surface réduite des vitres de custode.

Le dessin de la lunette arrière rectangulaire subit un léger détachement par rapport au toit et rejoint le coffre en formant un angle obtus quasiment plat. L'habitacle, très raffiné, propose quatre vraies places, à condition toutefois que les passagers arrière ne soient pas de trop grande taille.



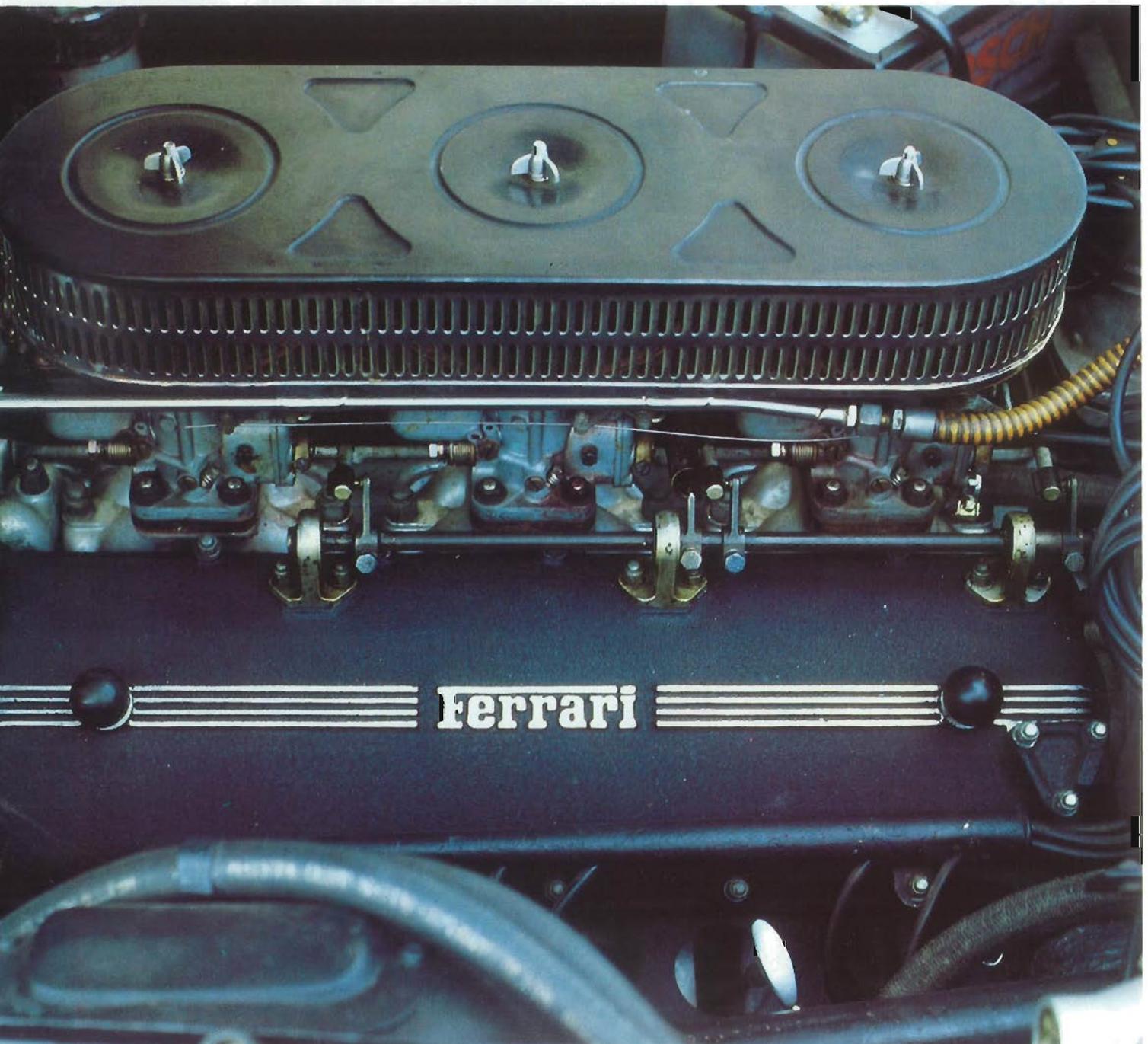
Avoir avancé le moteur sur le châssis a une influence sensible sur la tenue de route. Elle reste très bonne mais la voiture marque une certaine tendance à sous-virer. Le remède consiste à aborder rapidement les virages avec un brusque mouvement sur la direction pour limiter le glissement latéral des roues arrière. Ce défaut est donc parfaitement corrigible à l'aide de l'accélérateur et de la direction. La production suit son cours jusqu'en 1962 sans qu'aucune modification notable ne soit apportée et c'est au salon de Genève, en 1963, qu'est présentée la 250 GT 2+2 nouvelle série.



Les différences sont d'ordre esthétique et mécanique. On a extrait les antibrouillard de l'extrémité de la calandre pour les insérer dans la carrosserie tandis que les portières de phare sont désormais chromées.

Les ailes arrière sont un peu allongées et s'achèvent par deux groupes optiques plus verticaux regroupant les six feux. Dans l'habitacle, on découvre de nouveaux sièges et un tableau de bord redessiné pour laisser de l'espace à

deux bouches d'aération. Les suspensions arrière font appel à des ressorts hélicoïdaux incorporés aux amortisseurs. Les roues Borrani sont plus larges. De nouvelles chambres de combustion ont rendu possible l'utilisation de





soupapes plus grandes qui permettent d'obtenir un taux de compression plus élevé. A la fin de l'année 1963, la 250 GT 2+2 est remplacée par la 330 America qui monte provisoirement un moteur quatre litres sur la même carrosserie. Il s'agit d'une

voiture de transition qui doit sa brève existence au lancement, en janvier 1964, de la 330 GT 2+2. La production de la 250 GT 2+2 est d'environ 950 exemplaires dont les numéros de série sont compris approximativement entre 2043/GT et 4961/GT.

Le nombre d'exemplaires produits est alors un record absolu qui, pourtant, ne tardera pas à être dépassé. La Grand Tourisme quatre places était une excellente formule. Avec Ferrari et Pininfarina, elle aura amplement l'occasion de le prouver.

