

# le **Fanauto**

**Le Fanatique de l'Automobile** OCT. 88 24F. 161FB. 730FS. 650PST. 140F LUX. N° 240

*Essai*  
**FERRARI 250 GT/E**

*Insolite*  
**SKODA - HISPANO - SUIZA  
DUESENBERG**

*Interview*  
**HENRI PESCAROLO**



M 1627 - 240 - 24,00 F



*Modélisme*  
**JAGUAR E monogram**

# PRISE EN MAIN



# FERRARI 250

## La première Ferrari «familiale»

La 250 GT/E 2 + 2 fut présentée en avant-première au public de l'édition 1960 des 24 Heures de Mans : le prototype servit comme voiture officielle de la direction de la course. Si elle s'inscrivait d'emblée dans la grande tradition des V12 trois- litres de Maranello, cette GT innovait radicalement par deux points de sa conception : c'était la première quatre places de la marque au cheval cabré et elle était destinée à être produite en série. Une Ferrari « familiale », en somme...

**J**usqu'à la fin des années 50, en effet, Ferrari se signalait par une production artisanale et une diffusion quasi-confidentielle. En dehors des modèles strictement de compétition, Maranello ne s'était aventuré que sur le terrain des modèles de luxe comme la Superfast, visant surtout le marché américain, de quelques modèles à carrosserie spéciale et des berlinettes sportives qui n'offraient rigoureusement que deux places et un espace limité pour les bagages : après le type à châssis long (empattement 2 600 mm), la berlinette dite « SWB » (pour « short wheelbase », empattement court de 2 400 mm) fut produite de 1959 à 1961 à deux cents exemplaires environ, dont la moitié avec carrosserie acier et le reste à carrosserie alu. Celle-ci offrait une meilleure tenue de route et une légèreté qui, alliées à la puissance du V12 (environ 280 chevaux), la rendit imbattable dans des épreuves comme le Tour de France. D'où son surnom apocryphe...

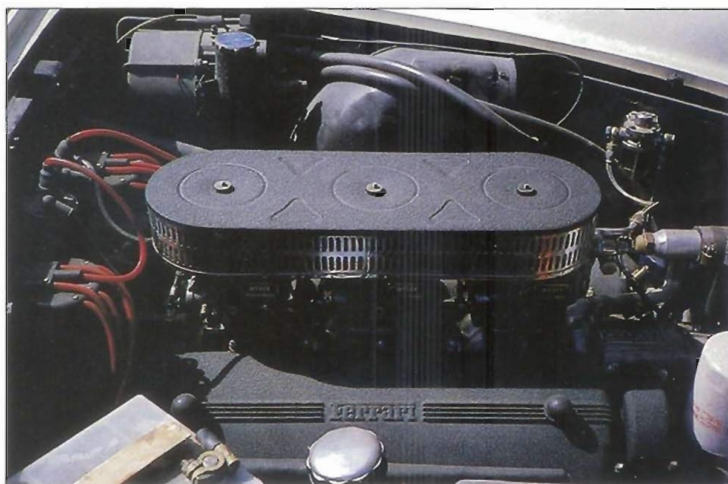
Mais Ferrari avait des besoins croissants de trésorerie pour poursuivre son programme de compétition fort charge (endurance, F1, F2). C'est sans doute la raison principale qui le poussa à proposer des modèles de plus large diffusion, encore sportifs certes mais plus confortables et non prévus pour s'aligner en course.

### Châssis courts, châssis longs...

La première voiture répondant à cette définition fut le coupé 250 PF (pour Pinin Farina), diffusé à 350 exemplaires de la fin 1958 à l'été 1960, dont il exista aussi une très jolie version en cabriolet (à ne pas confondre avec le spyder California mais d'un dessin lui ressemblant). Ce coupé n'avait pas les performances d'une berlinette mais était aussi peu spacieux qu'elle. Il fallait donc aller plus loin en assumant pleinement le divorce entre la GT sportive et la berlinette de compétition. C'est exactement la tâche qui fut



GT/E  
GT/E



Une découpe des panneaux de custode caractéristique, que l'on retrouve sur les coupés Lancia Flavia et Peugeot 404

Relativement discrète en blanc, cette couleur convient à la 2 + 2 mieux que le classique rouge Ferrari. Le V12 est positionné très bas dans le châssis et n'est pas très haut en lui-même. L'importante porte à faux AR passe bien esthétiquement. Dynamiquement, l'équilibre est intéressant également.



« Notre » GT/E en son état intermédiaire. Elle fut livrée d'origine gris métallisé et toit prune...

dévolue aux concepteurs de la 250 GT 2 + 2, ou « GT/E ».

Pour y parvenir, l'usine reprit le châssis long à empattement de 2 600 mm, formé par deux poutres maîtresses de section ovale, et logea le moteur plus en avant d'une dizaine de centimètres, de manière tout à la fois à mieux répartir le poids entre le train avant et l'essieu arrière et à ménager un espace longitudinal permettant d'asseoir quatre adultes. Pour la première fois chez Ferrari, cette voiture plus lourde mais un peu plus rapide — en théorie — que sa devancière était équipée de quatre freins à disques. L'essieu arrière restait — hélas ! — du type rigide avec ressorts à lames semi-elliptiques et amortisseurs télescopiques. La transmission était confiée à une boîte Ferrari à quatre rapports tous synchronisés (plus

un overdrive Laycock De Normanville sur la quatrième) et à un embrayage monodisque travaillant à sec.

#### Moteur... et « Moteurs »

Le moteur était bien sûr le légendaire V12 à 60° de 2953, 211 cm<sup>3</sup> (alésage 73 x course 58, 8), à un ACT par banc de cylindres. Dans cette version dite « 128 F » selon la nomenclature de l'usine, avec trois carburateurs à double corps Weber type 40, il développait 240 chevaux à 7 000 /m. La vitesse maximum ressortait théoriquement à 231 km/h. Pour habiller cette 2 + 2, Pinin Farina avait dessiné une carrosserie aux lignes très fluides (sinon aérodynamiques !) qui, de la calandre en « coupe-frites » aux quatre sorties d'échappement sous le

pare-chocs AR, mariait l'innovation au classicisme : galbes arrondis, vaste coffre à bagages prolongeant en douceur la large lunette arrière dominée par une avancée du pavillon, audacieuse mais point trop. Dans ce profil et cet arrière réside une grande part du charme de ce dessin, dont le célèbre styliste allait s'inspirer pour le coupé Lancia Flavia. L'intérieur dégagait une impression de luxe et de sobriété tout à la fois, avec les sièges, le tunnel de transmission et les portières entièrement garnis de cuir, le pavillon et la plage arrière en simili de même teinte et le tableau de bord en tôle peinte à la couleur de la carrosserie, accueillant les cadrans ronds : compteur avec totaliseurs, manomètre de pression d'huile et compte-tours derrière le volant et, au centre, températures d'eau et d'huile, jauge à essence et montre de bord. Le sol était garni de moquettes remontant jusqu'au joint inférieur de la planche de bord. Une console centrale, devant le court levier de vitesses, accueillait divers boutons de commande (essuie-glace à deux vitesses, pompe à essence électrique, dégivrage AV et AR, etc) et l'emplacement pour la radio. Les portières étaient équipées de feux rouges incorporés dans la tranche externe, s'allumant automatiquement dès l'ouverture. Ainsi habillée et équipée, la voiture était longue (4,70 m) et lourde (plus de 1 500 kg en ordre de marche) mais c'était une belle routière brillante et confortable (pour une Ferrari s'entend !). Lancée au salon de Paris d'octobre 1960 (et proposée par l'importateur français de l'époque, la Franco-Britannic, pour 73 500 F), elle resta en production jusqu'à l'automne 1963 sans connaître de modifications majeures et fut fabriquée à 950 exem-



plaires environ. Les cinquante derniers exemplaires furent toutefois équipés du moteur 4 litres (3 967 cm<sup>3</sup> exactement) qui allait être utilisé pour sa remplaçante, la 330 GT, et exportés pour la plupart vers les Etats-unis (pour cette raison, elle fut rebaptisée « 330 America »).

Dans son n° de la fin 1960, la revue *Moteurs* avec Alain Bertaut avait testé la 250 GT/E et enregistré les chiffres suivants : 400 mètres D.A. en 16" 2/10<sup>e</sup> (à titre de comparaison, essayées précédemment par la même revue : 15"8 pour l'Aston-Martin DB 4 GT, 15"3 pour la Mercedes 300 SL et 15" tout rond pour la berlinette Ferrari 250 GT ; 1 000 mètres D.A. en 30" ; le circuit routier de Monthléry (le 9, 181 km) avait été bouclé en 4'31" 4/10<sup>e</sup>, soit à la moyenne de 121, 786 km/h, le meilleur temps jusqu'alors réalisé par une GT essayée pour cette revue. *Moteurs* faisait l'éloge de la tenue de route, des freins et de la boîte de vitesses. Les deux premiers points sont, bien sûr, à considérer en fonction de la production de l'époque : nous verrons avec Jean-Pierre Morisi ce qu'il en est du comportement de cette GT dans la circulation actuelle, qui exige une plus grande vigilance.

## Restauration

La voiture de notre essai, n° de série 2769 GT, a été achetée neuve à Paris en octobre 1961. Son propriétaire actuel, qui est le quatrième, l'a rachetée fin 1982 à un collectionneur parisien. Elle était « dans son jus », c'est à dire en bon état général de présentation et de fonctionnement mais nécessitant une révision générale et une restauration partielle qui, compte tenu des délais d'exécution et des frais encourus, s'est étalée sur près de cinq ans. Le premier point a été la réfection du train AV (pivots et axes de direction et de suspension), suivie du remplacement des quatre amortisseurs d'origine par des Spax (AR réglables à trois positions) et d'une réfection de l'embrayage complet (garnitures, disque, butée). Ces opérations ont été effectuées à la perfection par les Ets Ciclet à Bagneux, qui sous-traitèrent en outre la remise à neuf du réservoir d'essence souffrant d'une fuite.

L'étape suivant fut le remplacement des lignes d'échappement usées par des Ansa neuves importées d'Italie et — gros travail — la réfection complète du moteur (chemises, pistons, distribution) et le contrôle du vilebrequin. Ces travaux furent confiés à Aurélia-Garage ; les freins (flexibles et garnitures) furent refaits par De Pescara Automobiles à Paris, qui sous-traitèrent en outre la réfection à neuf des trois Weber.

La voiture fut confiée en 1986 à S.F.R. Automobiles à Paris pour une peinture neuve. D'origine, elle était en deux tons : gris perle métallisé avec le toit prune mais, entre temps, elle avait reçu une peinture noire qui avait terni. Préférant une couleur unie existant au catalogue Ferrari de l'époque aux deux tons d'origine (peu harmonieux) de cet exemplaire, on a opté pour un blanc ivoire (au passage, on déconseillera le fameux « rouge Ferrari », trop tapageur pour ce modèle

tourisme). Bien entendu, tous les joints en caoutchouc (portières, coffre, vitres) ont été remplacés par des neufs avant remontage. Un an plus tard, de légères fuites d'eau aux jointures des portières risquaient de faire apparaître la rouille sur les seuils. La zone critique fut revue et corrigée *gratuitement* (c'est à souligner) par S.F.R.

Enfin, pour l'intérieur, les cuirs ont été refaits à neuf au début 1988 par P.C.D. aux Clayes-sous-Bois, selon un procédé spécial de repigmentation qui permet de conserver les peaux d'origine (sauf pour les parties déchirées ou percées), avec une patine et une odeur intactes, et ce pour un prix de revient inférieur à la moitié

de celui d'une sellerie neuve.

A l'heure actuelle, il ne reste plus qu'à rechromer les entourages de feux rouges et le pare-chocs AR et à repolir les jantes Borrani, en profitant de l'occasion pour réviser tous les rayonnages. Les pneumatiques ont déjà été remplacés (par des Michelin XWX, à défaut de pouvoir retrouver des Dunlop SP Sport), et les seuls accessoires qui ne soient pas d'origine sont le rétroviseur « obus » et les deux ceintures à enrouteurs. Non obligatoires sur une auto de plus de vingt ans, mais recommandées pour la sécurité et le maintien. Et maintenant, contact !

Jacques Vassal

# ESSAI

*La ligne très classique, très pure, a bien vieilli. Elle porte bien sa griffe Pinin Farina. On en retrouve des reminiscences sur quelques autres créations comme La Lancia Flavia, la Peugeot 404 et plus récemment, le Coupé Fiat 124. L'empattement a été rallongé par rapport à la berlinette, mais il reste encore un peu court, surtout si on le compare à une auto actuelle. La moindre moyenne dépasse les 2,60 m... En tout cas, Pinin Farina a bien intégré l'important porte à faux AR de cette voiture assez longue (plus qu'une CX)... Caractéristiques d'époque, des chromes sur tous les entourages, les seuils de porte, les essuie-glaces, et les roues fils Borrani à fixation centrale. La 250 GTE est chaussée en Michelin 185 qui paraissent un peu étroits pour une auto aussi puissante. Dernier détail, la calandre est en alu, comme le petit cheval, au centre...*

*Les charnières de portes sont reculées vers l'habitacle, pratiquement à la hauteur de la planche de bord, ce qui laisse peu d'espace pour rentrer dans la voiture. On se retrouve assis très droit (il vaut mieux pour tourner le volant) dans des sièges cuir n'assurant pas le moindre maintien latéral ou même longitudinal...*

*On est aussi « collé » contre la portière gauche, et les mains sur le volant frôlent fréquemment le tableau de bord. La garde au toit reste suffisante sans plus. Les pédales d'embrayage et de frein sont articulées au plancher, mais n'obigent pas à des contorsions, le talon pointe n'est pas très aisé, mais la boîte est a priori entièrement synchronisée. Un repose-pied est disposé à gauche qui s'avère très pratique. Détail aberrant déjà, à l'époque surtout sur une voiture de cette classe et de ce prix, le mécanisme d'inclinaison du dossier doit se manœuvrer à l'arrêt !*

*À l'arrière, la place apparaît suffisante pour un dépannage évidemment. D'une manière générale, il vaut mieux ne pas évoquer une comparaison sur des critères modernes entre l'encombrement général de cette voiture et ses cotes d'habitabilité... Mais il y a quand même pas mal de place dans cet habitacle partagé en deux par un énorme tunnel (les carters d'embrayage et de boîte sont très volumineux ! Et le plancher AR comporte deux renforcements pour le passage des tirants du pont.*

*La planche de bord est surmontée d'un garnissage cuir. Le tableau est bien pour-*



*La photo du premier catalogue de la 2 + 2 montre un deuxième prototype doté d'ouïes latérales. Le personnage donne l'échelle... comme d'habitude.*

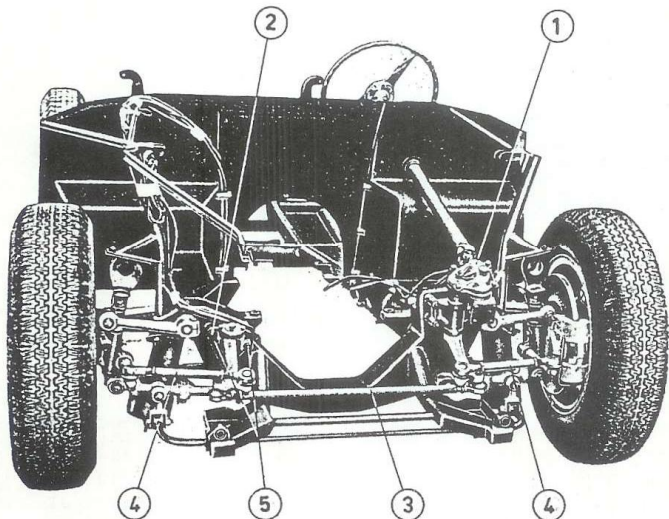
Gros alésage, très faible course, la filiation sportive du V12 est évidente. Le bloc chemisé est encore en fonte, mais les culasses à 1 ACT sont en alliage tout comme le carter d'huile aileté (10 litres d'huile tout de même). Son positionnement très bas dans le châssis surprend tout comme les deux orifices de remplissage d'huile de chaque côté. Au centre du V trônent les double-corps Weber 40 D.C.L. verticaux. L'ensemble est refroidi par un imposant radiateur, avec un ventilateur débrayable brevet... Peugeot. Le circuit n'est pas scellé. La puissance au litre de cette mécanique à deux soupapes par cylindres seulement est encore exceptionnelle aujourd'hui, et tout à fait comparable à celle de moteurs 4 soupapes d'ailleurs ou certains groupe turbo-compresseurs : 81,2 ch/l pour la 250 GT/E ; 80, 4 pour une Mercedes 16 S ; 82,8 pour une BMW M 635 ; 81,4 pour... une Alpine Turbo. Une 328 GTS affiche 84,7... La moyenne en 2 soupapes est

nettement inférieure à 80... une BMW Alpina B6S vaut 76 ch/l !

Par contre, la valeur de couple (27 mkg) reste moyenne. On a souvent plus de 30 mkg dans ces cylindrées.

La caisse est construite en acier, à l'exception des capots AV/AR qui sont en alu. Elle est boulonnée sur un châssis en tubes ovales. Les doubles triangles avant comportent encore des axes avec des graisseurs, de même que les rotules de la direction à vis, avec son encombrant système de renvois. A l'arrière, un pont rigide avec carter alliage et des ressorts à lames avec des bras de guidage, la solution inévitable à l'époque.

Comparé aux systèmes actuels, l'installation de freinage paraît un peu juste, ce que confirmera d'ailleurs l'essai. Non seulement les disques n'ont pas un diamètre extraordinaire, mais la surface des plaquettes dans les étriers Dunlop ne doit pas être bien grande...



Le train avant de la 250 GT/E. Une apparente complexité mais un confort correct, une direction précise et un bon guidage sous réserve d'un entretien rigoureux (graissage) des articulations.



La concurrente au Salon de Londres 1960 : l'Aston Martin DB4.

## FICHE TECHNIQUE

**MOTEUR** : 12 cylindres en V à 60°, 2 953 cm<sup>3</sup>, 73 × 58,8 mm. Rapport volumétrique : 8,8. 1 ACT entraîné par chaîne. Culasse alliage, bloc fonte à chemises humides. 3 carburateurs Weber dble corps.

**COUPLE** : 26,7 mkg à 5 000 tr/mn.  
**PUISSANCE** : 240 ch à 7 000 tr/mn.

**TRANSMISSION** : embrayage monodisque à sec. Boîte entièrement synchronisée. Overdrive sur 4<sup>e</sup>, 1<sup>er</sup> : 2,536 ; 2<sup>e</sup> : 1,7 ; 3<sup>e</sup> : 1,256 ; 4<sup>e</sup> : 1 ou +OV : 0,778. Pont : 4,57 km (7/32) pour 1 000 tr/moteur : 1<sup>er</sup> : 11,38 ; 2<sup>e</sup> : 16,99 ; 3<sup>e</sup> : 22,99 ; 4<sup>e</sup> : 28,9 ou +OV : 37,1.

**SUSPENSIONS** : AV : db triangulation, ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis. AR : pont rigide avec ressorts à lames et barres de guidage.

**FREINS** : circuit assisté par servo Bendix. AV : disques. AR : disques; Etriers Dunlop db, pistons.

**DIRECTION** : à vis et galet, non assistée. Ø braquage : 12 m.

**ROUES** : rayons. Pneus 185×15 HR 15 Michelin

**CARROSSERIE** : caisse acier sur structure tubulaire. L/l/h : 4,70/1,71/1,34 m. Empattement : 2,60 m. Voies AV/AR : 1,354/1,35 m. Réservoir : 90 l. Moteur : 10 l. Coffre : 315 dm<sup>3</sup>. Poids : 1 280 kg.

**PERFORMANCES** : maxi : 225 km/h. Cons. (Cuna) : 16 l/100 km.

**PRIX** : Salon de Paris 61 : 70 000 F.

## Les concurrentes en 1962

Prix 250 GTE. Salon 1962 : 73 500 F.  
Chevrolet Corvette, V8 5 354 cm<sup>3</sup>, 304 ch. SAE (carburateurs).

365 ch. (injection), 210 à 225 km/h et 210 à 230/h.

Facel Vega Facel II, V8 6 286 cm<sup>3</sup>, 390 ch. SAE. 240 km/h, 54 000 F.

Jaguar type E coupé, 6 cylindres 3 781 cm<sup>3</sup>, 269 ch. SAE, 240 km/h, 37 500 F.

Maserati 3500 GT, 6 cylindres, 3 485 cm<sup>3</sup>, 235 ch. (injection), 238 km/h et 220 ch. (carburateurs), 220 km/h, 68 000 F/64 000 F.

Mercedes Benz 300 SL, 6 cylindres 2 996 cm<sup>3</sup>, 240 ch. SAE (injection directe), 225 km/h, 58 400 F.

Aston Martin DB4, 6 cylindres, 3 670 cm<sup>3</sup>, 243 ch. (267 ch SAE) 210 à 225 km/h, 65 000 F.



The car in our test is serial numbers 2769GT, was purchased new in Paris in October 1961. Its current owner, who is the fourth owner, purchased the car in 1982 and keeps a collection in Paris. It was in its original condition, that is to say in a good general state of presentation and operation, but requiring a rehabilitation and partial restoration, which, taking into account the delay of completion and cost was spread on nearly five years. The first point has been the rehabilitation of the under carriage (rods and axels steering and suspension), followed by the replacement of the original shock absorbers by Spax (which have three adjustable positions) and a rehabilitation of the complete clutch (linings, disc, etc). These operations had been carried out perfectly by Ets Ciclet a Bagneux, which also corrected a leak in the fuel tank.

The next step was the replacement of the exhaust with an Ansa system new imported from Italy-and the hard work - the complete rehabilitation of the engine (sleeves, pistons, distributors) and the control of the crankshaft. This work was entrusted to Aurelia-Garage; brakes (hoses and gaskets) were redone by De Pescara Automobiles in Paris, which also adjusted the three new Weber carburetors.

The car was entrusted in 1986 has SFR Automobiles in Paris for new paint. Originally it was two-tone gray Pearl Metallic roof with plum but in the meantime, she had received a black paint that had tarnished. A solid color existing in the Ferrari catalogue was preferred. Instead of the original two ton we opted for a white Ivory (incidentally, we did not consider the famous "Ferrari red", too typical for this touring model). Of course, all the rubber seals (doors, windows) have been replaced with new ones before reassembly. A year later, Light leaks in the joints doors had allowed rust on the door sills. The critical zone was reviewed and corrected for free by SFR.

Finally, for the interior, the seats have been redone - beginning 1988 by PCD of Clayes-sous-Bois, according to a special method of re-pigmentation that can keep the original skins (except for the parts torn or punctured), with the patina and smell intact and for half the cost of new leather.

Currently, it only remaining work is to re-chrome the surrounds of tail lights and bumper and rebuild the Borrani rims. The tires have already been replaced (by Michelin XWX, having failed to find the original Dunlop SP Sport), and the only accessories which are not original are the rear-view mirror "shells" and the two seat belt retractors. These are not required for an auto over twenty years old, but recommended for safety and security. Keep in touch!