

# sport-auto

N° 442 - Novembre 1998

**Bugatti EB118**

Moteur W18  
650 ch



GT & SUPERCARS

## Les stars de l'an 2000

**Dossier: BMW Motorsport**

**Essai**

La M5, la berline  
la plus performante  
au monde

**Compétition**

Le retour en force  
à la Formule 1



**Jaguar XK180**

Moteur V8  
456 ch



**Ferrari F131**

Moteur V8  
400 ch

**F1** GP du Japon, le dernier round!  
Hakkinen/Schumacher, McLaren/Ferrari  
toutes les facettes du duel...

M 2424 - 442 - 30,00 F





**G**agner, voilà l'ambition effrayante à laquelle Ferrari a toujours tout sacrifié, souvent contre l'avis de ses comptables. Non qu'il ait manqué d'argent, mais sa condition d'artisan constructeur, si elle lui vaut de fréquenter les plus hautes fortunes du monde, ne lui permet guère d'asseoir sérieusement la sienne. A la fin des années cinquante, les carnets de commande grossissent, les délais de livraison s'allongent, la dimension industrielle est tentante. Elle garantirait Enzo Ferrari contre la gourmandise des grands constructeurs qui convoitent son prestige et son nom, et assurerait son indé-

# Conjurer les orages

Dans les années soixante, le mythe Ferrari se fortifie, mais la fragilité financière demeure. Pour se renforcer, Ferrari doit vendre davantage. C'est la mission de la 250 GT 2+2.

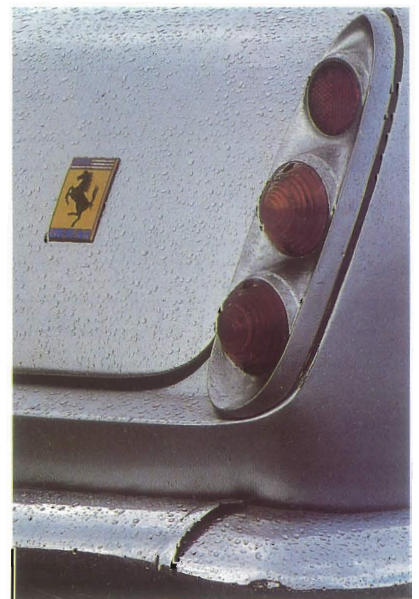
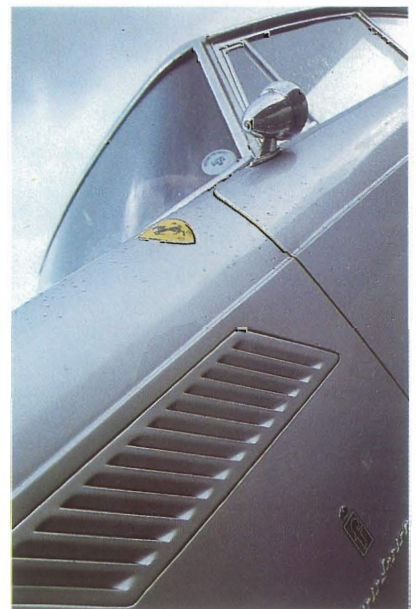
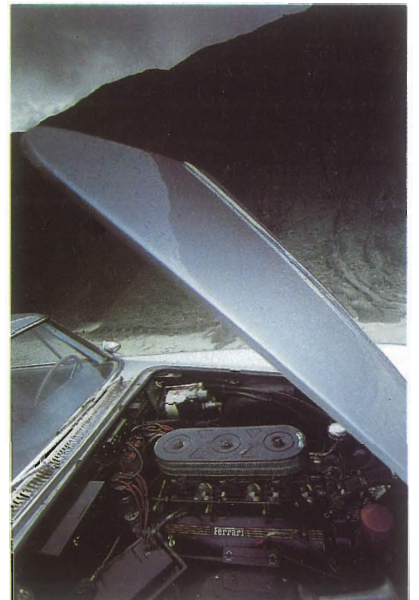
Par Robert Puyal  
Photos Stéphane Foulon

Sous le long capot, le V12 prend ses aises. C'est lui qui s'appelle 250 GTE (et non la voiture, erreur fréquente), 250 pour la cylindrée unitaire, E pour les bougies à l'extérieur du V. Remarquez les deux bobines et les deux allumeurs, un par banc. Pininfarina soignait l'accessoire, depuis les sorties d'air jusqu'aux supports de feux arrière, en Zamak.

pendance vis-à-vis de sa belle-famille, propriétaire des terrains où est installée l'usine. Elle lui permettrait en outre de discuter d'égal à égal avec ceux de ses clients, fabricants de chauffages électriques ou de trayeuses mécaniques, qui le regardent du haut de leur compte en banque. Enfin, il pourrait continuer à financer le service course sans rien devoir à personne. Pour autant, il n'est pas question de revenir aux activités triviales du temps de guerre (la construction de meuleuses hydrauliques), mais simplement d'étendre la gamme. Ferrari est restructuré sous le nom de SEFAC, l'usine s'agrandit de 7 000 m<sup>2</sup>, le projet d'une "Ferrarina" de grande série se poursuit sous le nom d'Asa (voir *Sport Auto* n° 427) et la 250 GT 2+2 apparaît, en 1961.

Comparativement à ses cousines pleines de sève et d'agressivité, elle donne de vrais gages à la raison, en écartant le premier handicap commercial d'une sportive, avant même le prix : l'habitabilité restreinte, qui implique un style de vie accessible à peu.

L'architecture de la 2+2 s'établit évidemment sur l'emplacement long et le moteur s'est déplacé en avant de l'axe des roues : deux concessions cruciales sur le plan du caractère. La ligne aussi s'est faite sage. Pour harmonieuse qu'elle soit, c'est dans des proportions généreuses, presque celles d'une berline, ménageant un grand habitacle. Et puis son originalité est contestable. Ceux qui cherchent à repérer dans la gamme Ferrari cette auto que le sigle distingue trop peu ont pour habitude de la comparer au coupé 404 Peugeot, présenté en 1962, soit presque en même temps : les deux autos partagent la calandre horizontale, les phares et feux





## TECHNIQUE

Années de fabrication	1961/1963
Nombre d'exemplaires construits	916

### Moteur

Type (nombre de cylindres)	V12 à 60°
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	2 953
Puissance maxi (ch à tr/min)	240 à 7 000
Couple maxi (mkg à tr/min)	27 à 5 000
Distribution	2 x 1 ACT
Alimentation	3 carburateurs Weber 36 DCF

### Transmission

Aux roues	AR, 4 vitesses + overdrive
-----------	----------------------------

### Châssis

Suspension avant	Roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux
Suspension arrière	Pont rigide, ressorts à lames
Freins	4 disques
Poids (kg)	1 400
Rapport poids/puissance (kg/ch)	5,8

### Dimensions

Longueur - Largeur - Hauteur (mm)	4 700 - 1 710 - 1 340
Empattement (mm)	2 600
Voies AV/AR (mm)	1 380/1 390
Pneumatiques AV & AR	600 x 16

### Performances

Vitesse maxi (km/h)	240
0 à 100 km/h	8"1
1 000 m D.A.	30"0

### Budget

Prix estimé (F)	280 000
Prix en 1962 (F)	73 000
Equivalent 1998 (F)	540 000

## ESSAI

### FERRARI 250 GT 2+2

arrière en bout d'ailes, la paupière au-dessus de la lunette arrière, etc. Mais dans le détail, Pininfarina sait pouvoir compter sur une réalisation artisanale pour la Ferrari. Par exemple, les enjoliveurs chromés qui terminent les ailes avant sur la 404 disparaissent sur la 250, au profit d'un arrêt "abrupt" de la tôle, élégant mais beaucoup plus fin à réaliser. Même jeu pour le bombement subtil du capot arrière (en alu ainsi que l'avant). Telle qu'elle est, force est de reconnaître que la Ferrari est bien mieux assise, bien plus émouvante. Aujourd'hui, ces critiques sont oubliées, l'élégance demeure. Bienvenue à bord. Les sièges en cuir rouge font penser à ceux d'un vieux cinéma. Ils sont petits et légèrement craquelés, l'idée vous vient de tous les séants successifs qui se sont calés sur la petite assise, pour jouir du spectacle. Quant à ce qui se passe dans le pare-

brise, c'est vous le cinéaste : à vous de décider du rythme de l'action et d'éviter les longueurs sur autoroute au profit des décors variés dans la campagne. Visitons l'arrière : contrat rempli, deux adultes peuvent y prendre place, leurs genoux de part et d'autre du dossier des "spectateurs" ayant. La garde au toit est raisonnable. Mais la place du conducteur reste la meilleure. Le paysage de bord a été soigné par l'accessoiriste : toute une population de cadrans Veglia racontent la vie du V12 qui bat sous le long capot.

Juste sous le pied, le moteur assure la bande-son. A-t-on assez glosé sur le chant du V12 maranellien ? Incontestablement, démarrer un 250 vous fait comprendre une bonne partie de la fascination pour les Ferrari. C'est bien le beau V12 des 250 Berlinetta, qui s'illustrent au même moment sur tous les circuits du monde. Mais le poids annoncé des deux modèles

## Acheter une Ferrari 250 GT 2+2

Ecartant les arguties de puriste et d'historien, vous avez su aimer cette mal-aimée : bravo. La récompense, ce sont les tarifs auxquels la belle s'offre à vous, imbattables pour une Ferrari V12 "haute époque". Christian Huët, dans sa cote officielle des experts, l'estime à 280 000 francs, pour un très beau modèle en état d'origine ou très bien restauré. Attention, c'est là que le bât blesse. Une restauration maladroite coûte parfois aussi cher qu'une autre bien menée, et le vendeur voudra rentrer dans une partie au moins de ses frais. Il faut être sûr de la qualité du travail effectué ou opter pour une voiture "dans son jus" sur laquelle tout reste à faire. Le prix de vente est alors infiniment meilleur marché, mais attention aux pièces manquantes. Dans tous les cas, soyez attentif à la résistance des soubassements à la corrosion : le plancher fait sandwich autour de l'isolant thermique, c'est un nid d'humidité.

Côté vitrages ou pièces de carrosserie, de bonnes surprises sont possibles : en effet, beaucoup de GT 2+2 ont été déshabillées pour devenir des "Berlinetta" ou même des GTO, tellement plus recherchées... Dès avant l'achat, contactez le club Ferrari France, dont s'occupe directement l'importateur au 01.47.39.96.50 ou le Mach Bihan (qui regroupe plus spécialement des amateurs de l'Ouest de la France, mais sans exclusive), au 02.40.56.36.24. Tous nos remerciements à son président, Lionel Varutti, également propriétaire de notre voiture d'essai.

diffère radicalement (1 400 contre 1 100). Toutes les performances en pâtissent et le rapport de pont, raccourci pour compenser, ne permet plus qu'une vitesse de pointe de 240 km/h, toujours en donnée usine, malgré le compteur, fièrement gradué jusqu'à 300 km/h. Et les chiffres d'accélération seraient aujourd'hui égalés par bien des roturières... Mais ne vous y trompez pas, cette Ferrari reste capable de dispenser un vrai plaisir moteur.

**S**ous la main droite, le levier de vitesses, qui trône dans un soufflet. Selon la réputation, une boîte de camion. Certes, mais cela ne veut pas dire du tout que son maniement exige bêtement de la force mais plutôt un peu de patience et de précision. Ceci acquis, l'enclenchement exact des pignons se ressent sous la main et à l'oreille (bruit chuintant et métallique, assez délicat). Il n'y a que quatre rapports, un *overdrive* Laycock de Normandie tient lieu de cinquième, commandé par un petit levier genre clignotants (c'est-à-dire un mince tube chromé terminé par un embout plastique allongé), à gauche du grand

volant en bois implanté légèrement trop haut. Le Grand Tourisme et ses plaisirs sont donc à l'ordre du jour. Pourtant, le V12, un peu creux en bas, incite plutôt à "tirer" les rapports et surtout, le bruit est important, plus qu'à bord de contemporaines plus ordinaires. Il est aussi assurément plus noble, mais hélas, le moteur ne joue qu'une partie dans l'orchestre. Le pont grognant, la carrosserie sifflante, les vitres cliquetantes, tous les éléments ont leur bruit à dire. Il faudra la 330 pour bénéficier d'un carter de boîte en fonte, moins sonore, et aussi d'un moteur 4 litres plus souple.

Car la tradition d'une 2+2 dans la gamme est établie : la 250 GT a été un vrai succès, le best-seller de la firme italienne. Elle inaugurerait donc cette mission difficile, concilier sa vocation de Ferrari et un usage familial. Aujourd'hui, elle apparaît un peu comme un fils qui serait devenu notaire dans une famille d'artistes. Chez lui, il est celui qui a osé pactiser avec la société. Mais dans le monde, parmi les notables, quelque chose en lui de créatif et de révoltant le distingue. Une touche de passion, impossible à éteindre... ♣

Pour la première fois avec la 250 GT 2+2, le tableau de bord d'une Ferrari peut être contemplé par dessus l'épaule du conducteur, depuis les places arrière.



Une silhouette fuselée, siglée Pininfarina, qui allie l'élégance à la discrétion. Trop raisonnable ? A son apparition, elle fut critiquée par les rares possesseurs de Ferrari, jaloux de leurs privilèges.



Ce que Ferrari sait faire de plus familial : un grand coupé, qui ne renonce pas au V12. Enzo n'ira jamais plus loin, et il refusera tout net lorsque Pininfarina proposera un modèle quatre portes, en 1980.