

# FERRARI 250 GTE 2+2

## LA FAMILIALE D'ENZO

Les Ferrari « familiales » sont parfois considérées comme moins nobles que les pures sportives. Pourtant, ces modèles confortables et rapides ont grandement contribué à l'essor commercial de la marque. La première d'entre elles, la 250 GTE 2+2, a permis d'élargir la clientèle.





Les lignes classiques de la 250 GTE 2+2 sont l'oeuvre de Sergio Pininfarina.



Sur route, la 250 GTE 2+2 se comporte comme une voiture de luxe, avec un moteur de course.

les clients qui, auparavant, faisaient habiller leurs châssis 212 Inter chez Ghia ou autres. Cette « familiale » repose donc sur un châssis de voiture de sport, celui des 250 GT, à l'empattement long de 2,60 m. Pour autant, le bureau d'études ne s'est pas arrêté là. La structure conçue par Bizzarrini a en effet été retouchée, de manière à pouvoir recevoir le moteur et la boîte de vitesses plus en avant. Ceux-ci ont été déplacés d'une vingtaine de centimètres, en direction de la calandre. De quoi dégager un peu l'habitacle, quitte à dégrader légèrement la répartition des masses : celle-ci est de 55 % à l'avant et 45 % à l'arrière, alors que les berlinettes GT

jouissent d'un équilibre parfait. De même, la carrosserie a été allongée au niveau du porte-à-faux arrière. Ainsi, le coffre présente un volume digne d'une berline familiale. En véritable routière de luxe, la GTE arbore une finition à la hauteur de ses ambitions : sellerie et garniture sont généreusement recouvertes de cuir, y compris sur le sommet de la planche de bord. Les GT de course de la marque doivent se contenter au même endroit d'un simple revêtement vermiculé...

### Un dessin de Sergio

Pour le style, Ferrari a fait appel comme à son habitude à Pininfarina. Mais pour une fois,

c'est le fils Sergio qui signe les lignes et pas son père, Battista. Pour ménager une garde au toit correcte aux places arrière, il a fallu rehausser la ligne de toit par rapport aux berlinettes GT. Et Sergio Pininfarina fait preuve d'un talent certain, avec un léger décroché au-dessus de la lunette arrière. Celui-ci est invisible de profil mais permet d'alléger la poupe, qui se termine de manière élégante, presque à l'américaine, avec deux ailerons qui incluent les feux. Voilà qui s'inscrit dans la foulée des berlinettes de 1957 à 1959. Si la nouvelle venue se destine sans ambages à un usage routier, la marque a une réputation sportive à tenir. Et il ne s'agit pas de la dégrader avec un modèle

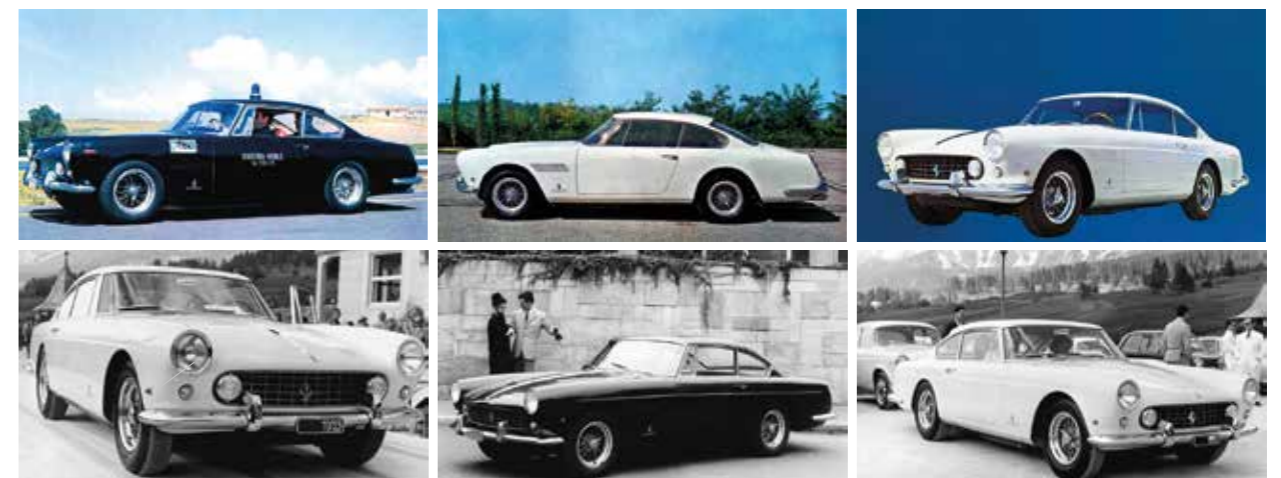
**A** la fin des années 1950, Ferrari a acquis une notoriété enviable sur les circuits. En un peu plus de dix ans, la marque au cheval cabré s'est constituée un palmarès exceptionnel, s'imposant dans les épreuves les plus célèbres au monde. Parmi les modèles qui ont contribué à la gloire se trouve la série des berlinettes 250 GT. Le châssis conçu par Giotto Bizzarrini, animé par le V12 né des crayons de Gioacchino Colombo, est un de ceux qui a remporté le plus de lauriers. Peaufinées d'année

en année, ces machines de compétition ont su tenir la dragée haute à leurs rivales. Si les gentlemen-drivers s'arrachaient les 250, elles ne suffisaient toutefois pas à assurer la santé financière de Ferrari. La compétition à un haut niveau coûte cher et les ventes de ces voitures de course à des clients privés peine à compenser les dépenses consenties pour le développement des voitures de course et leur engagement

dans les épreuves les plus renommées, sous les couleurs de l'usine. Nombre de clients faisant carrosser leur châssis 250 avec une robe civile, parfois à quatre places, Enzo Ferrari finit par se pencher sur la question : il fallait proposer un tel modèle clés en mains à une clientèle haut-de-gamme, qui recherche à la fois puissance et confort. Ainsi fut développée la 250 GTE. Ferrari a retenu la même méthode que celle utilisée par

LES VOITURES DE COMPÉTITION NE SUFFISAIENT PAS À LA SANTÉ FINANCIÈRE DE FERRARI.

JUSQU'ICI, LES CLIENTS FAISAIENT HABILLER LEUR CHÂSSIS FERRARI EN 2+2 PAR DES CARROSSIERS.





1. Les jantes à rayons sont partagées avec d'autres modèles de la marque.

2. C'est la première fois que le cheval cabré est apposé sur un modèle quatre places.

3. Les jantes proviennent de chez Borrani.

4. La signature de Pininfarina figure en bas des ailes.

deux portes, signée Pininfarina, et d'un style simple et sévère, sans ornementation superflue. Le vitrage quasi ininterrompu offre une excellente vision périphérique. La ligne de toit s'étend légèrement au-dessus des places arrière et les custodes incurvées viennent se terminer dans un arrière plus haut qu'à l'habitude, de manière à ménager plus de place pour les bagages que dans les autres modèles. »

### Les Américains sont conquis

Mais c'est la première prise en mains, dans un bref article du numéro daté d'avril 1961, au sein d'un dossier consacré aux sportives de l'année 1961, qui donne le verdict final, presque dithyrambique. « Le splendide V12 trois litres à arbre à cames en tête, qui développe 240 hp à 7000 tr/min et un

des plus souples moteurs qui soient. Bien que cela ne soit pas recommandé, il reprend gentiment en quatrième dès 20 mph (32 km/h, NDLR). L'agrément Ferrari se révèle sur chacun des quatre rapports de la boîte à brevet Porsche, mettant en évidence les incroyables aptitudes en virages, la facilité avec laquelle on conserve une vitesse de croisière de 100 mph (160 km/h, NDLR), avant d'actionner les disques Dunlop pour un arrêt rapide. » Dans son numéro d'août 1961, *Road & Track* cède également aux charmes du modèle. « Faire la liste des points forts d'une Ferrari n'est pas vraiment difficile. (...) Faire la liste des points faibles d'une Ferrari est plus difficile. (...) Entre les mains d'un bon conducteur, la 2+2 peut faire tellement de choses qu'elle devrait satisfaire l'observateur le plus critique. Nous ne voulons pas dire par là qu'il faut obligatoirement être

bon conducteur pour conduire cette voiture. N'importe qui peut apprécier les différences évidentes, même si un expert notera les différences les plus subtiles. Les Ferrari 250 GT sont parmi les voitures les plus dociles et les plus simples au monde. Une accélération douce est même possible en mettant les pleins gaz sur le rapport supérieur à 10 mph (16 km/h, NDLR). » *Road & Track* souligne une impression d'instabilité au premier abord, qui disparaît vite avec les kilomètres. « Il ne paraît pas raisonnable d'aborder un virage avec la même insouciance qu'au volant d'un modèle deux places, mais les deux voitures négocieront finalement un virage donné à la même vitesse. » Le journaliste explique la disparition du sous-virage typique des Ferrari par la nouvelle répartition des masses, due au moteur avancé par rapport aux GT.

aux qualités dynamiques au rabais. Le lieu de présentation d'un tel modèle se devait donc d'être choisi avec psychologie. Non sans une certaine finesse, Enzo Ferrari a choisi l'édition 1960 des 24 Heures du Mans pour la première apparition de ce qui n'est alors qu'un prototype. Bien évidemment, cette 2+2 ne prend pas part à la course, où sept berlinettes 250 GT sont inscrites. C'est celle qui porte le numéro 16 (châssis 2001 GT), qui s'impose en catégorie GT, aux mains de Tavano et Loustel. La nouvelle GTE échoit quant à elle à la direction de course. La première présentation au grand public à lieu au Salon de Paris la même année.

Enzo Ferrari a bien compris que le principal débouché pour ces modèles de luxe se situe de l'autre côté de l'Atlantique. Aux Etats-Unis, la 250 GTE est vendue 12.600 dollars. Soit un tarif quasi équivalent à celui des 250 GT Coupé, 250 GT Cabriolet et 250 California contemporaines. Et, massivement, la clientèle se

tourne vers la nouvelle venue : il en sera produit 950 exemplaires en quatre ans, alors qu'avant son lancement, le constructeur italien n'avait construit qu'un peu moins de 700 voitures de route. Et par comparaison, les 250 GT Coupé, 250 GT Cabriolet et 250 California ne se sont écoulées respectivement qu'à 350, 241 et 104 exemplaires. Sans détour, la clientèle plébiscitait la carrosserie la plus pratique. Ferrari était-il finalement un constructeur comme les autres ?

### Le chien d'Enzo à l'origine de la 250 GTE ?

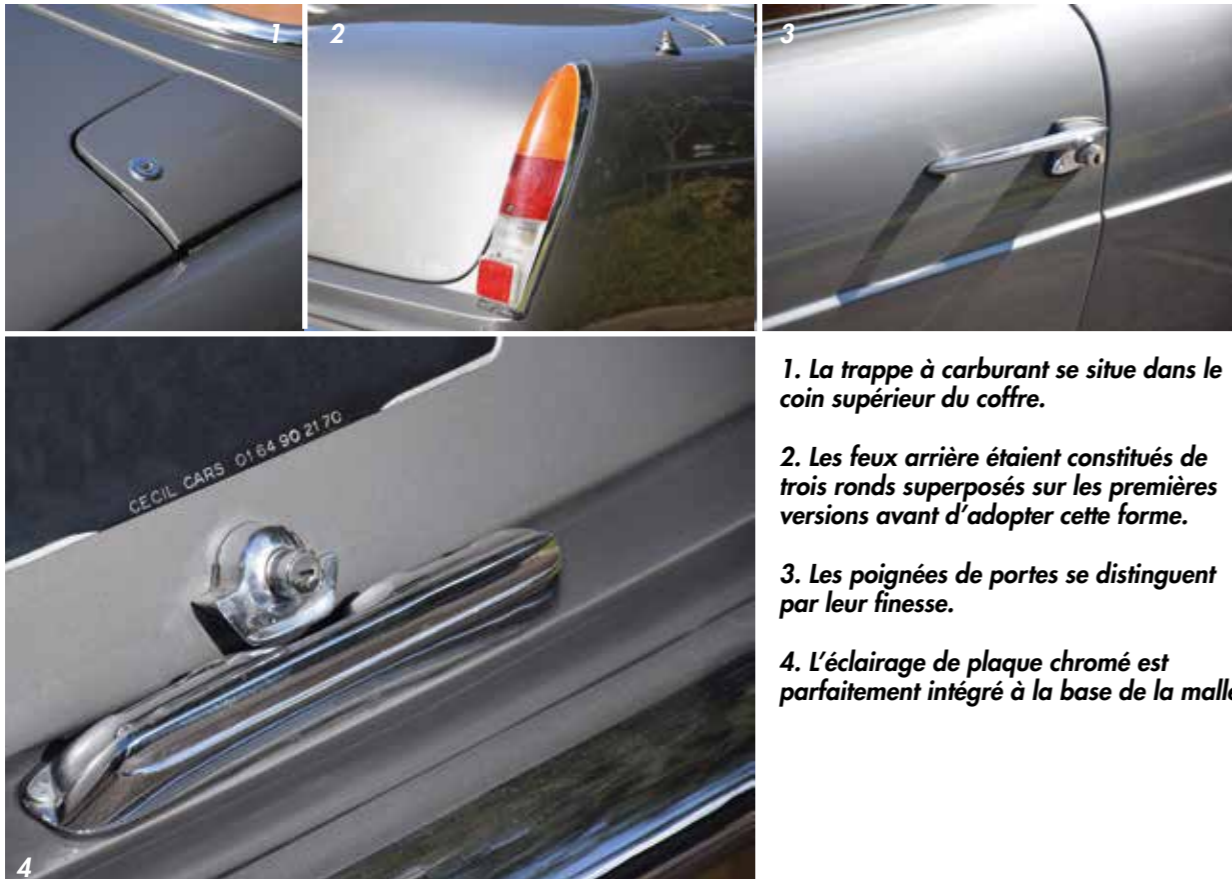
L'adoubement final de la GTE vint d'Enzo Ferrari lui-même. Le Commandatore ne chérissait pas uniquement ses bolides de compétition, regardant avec dédain les modèles plus civils. Au contraire, puisqu'il roulait au quotidien en 250 GTE. Tous les jours, il se déplaçait en effet avec un chauffeur (même si

c'est lui qui tenait le volant) et son chien. Un simple coupé deux places n'aurait pas suffi à la tâche ! Si l'anecdote est cocasse, les clients ont sans doute été nombreux à rencontrer des problématiques voisines. Voilà comment est née une lignée qui perdure encore aujourd'hui avec la CTC4Lusso. Hormis brièvement au début des années 1990, jamais Ferrari n'a abandonné le segment des quatre places, nécessaire d'un point de vue commercial. C'est bel et bien la 250 GTE qui a véritablement été le premier modèle à être produit en quantités conséquentes. L'accueil sur le marché américain, primordial pour Ferrari et la 250 GTE, fut à la hauteur des ambitions de la marque. Dès son numéro d'octobre 1960, *Motor Trend* signale la nouveauté à ses lecteurs : « Ferrari a lancé une nouvelle version de sa célèbre 250 GT, avec deux sièges principaux et deux sièges d'appoint. Jusqu'ici, tous les modèles se contentaient de deux sièges. (...) La carrosserie à

## ENZO FERRARI CHOISIT DE PRÉSENTER LA 250 GTE 2+2 AUX 24 HEURES DU MANS 1961.



L'intérieur est luxueusement garni.



1. La trappe à carburant se situe dans le coin supérieur du coffre.

2. Les feux arrière étaient constitués de trois ronds superposés sur les premières versions avant d'adopter cette forme.

3. Les poignées de portes se distinguent par leur finesse.

4. L'éclairage de plaque chromé est parfaitement intégré à la base de la malle.

La combinaison de luxe et de fonctionnalité est également mise en avant : « Certains équipements appréciables ne sont pas exclusifs à Ferrari, mais pas non plus très répandus. Il en est ainsi du dégivrage de lunette arrière et du repose-pieds pour le conducteur, à gauche du pédalier. Ces luxes, combinés à l'incomparable moteur 12 cylindres, aux disques de freins et à la boîte entièrement synchronisée font de ce modèle l'offre ultime parmi les modèles de grand tourisme à l'heure actuelle ».

### Une classe indéniable

Presque soixante ans après sa première présentation, la Ferrari 250 GTE 2+2 fait toujours montre d'un équilibre esthétique et d'une élégance remarquables. La simplicité des traits tranche avec l'actuelle surenchère des modèles de la marque, même au pedigree plus routier. En 1960, il était presque possible de confondre

une Ferrari familiale avec une berline haut-de-gamme d'un constructeur généraliste. Chose impossible aujourd'hui. L'accès à bord est aisé, l'habitacle large et luxueusement garni. Certes, notre modèle d'essai trouvé chez Cecil Cars a été restauré avec un soin maniaque : le confort des sièges est pour bonne part dû aux mousses modernes utilisées lors de la remise en état. Le cuir est omniprésent. Si la restauration a embelli notre exemplaire, un œil jeté dans un autre en état d'origine prouve que la finition de l'époque était bien celle d'une voiture de luxe. Lorsqu'on s'installe à l'arrière (les dossiers des sièges avant basculent sans manette à tirer), on comprend vite pourquoi l'auto mérite l'appellation 2+2 et non celle de quatre-places : les plus de

1,65 m auront du mal à se tenir droit. Une fois derrière le volant, il faut tourner la petite clé à gauche pour mettre le contact, puis appuyer dessus pour réveiller le V12. Le temps qu'il chauffe, on le ménage et il contient ses vocalises. En ne dépassant pas les 3.000 tr/min, la 250 GTE fait preuve d'une douceur et d'une souplesse dignes d'une voiture de luxe. La boîte tire assez court (2.300 tr/min à 80 km/h en quatrième) mais l'overdrive Laycock de Normanville est là pour faire baisser le régime à vitesse stabilisée sur les deux derniers rapports. Les bruits mécaniques sont contenus à bord et seul les sifflements aérodynamiques trahissent l'âge du capitaine.

Au bout de quelques kilomètres, on peut commencer à tirer un

LE MARCHÉ AMÉRICAIN EST UN DES PRINCIPAUX DÉBOUCHÉS DE CETTE 2+2.



## FERRARI 250 GTE 2+2

**Dimensions (L x l x h) :**  
4,70 m x 1,71 m x 1,34 m  
**Architecture :** moteur longitudinal avant, propulsion  
**Moteur :** V12 essence de 2953 cm<sup>3</sup>  
**Puissance :** 235 ch à 7.000 tr/min  
**Couple :** 265 Nm à 5.000 tr/min  
**Boîte de vitesses :** manuelle à 4 rapports + overdrive  
**Accélération de 0 à 100 km/h :** environ 8 secondes  
**Vitesse maximale :** 230 km/h  
**Poids :** 1.280 kg



## Le V12 Colombo

Aux débuts de la marque, le moteur V12 conçu par Gioacchino Colombo n'est que d'une petite cylindrée : il cube en effet seulement 1,5 litre. C'est en 1952, après plusieurs évolutions, que la cylindrée est portée à 3 litres, plus exactement 2.993 cm<sup>3</sup>. Les cotes étaient supercarrées, avec un alésage de 73 mm et une course de 58,8 mm. Ce moteur fut inauguré par la 250 MM, victorieuse aux Mille Miglia. Le chiffre 250 désignait alors la cylindrée unitaire, en centimètres-cubes. Dans la 250 GTE 2+2, c'est le type 128 E qui fut monté. Le Type 168 Compétition fut sans doute le plus célèbre : ce bloc allégé à double arbre se couvrit de gloire dans la GTO. Par la suite, la cylindrée du V12 Colombo fut portée à quatre litres, une cinquantaine de ces moteurs furent montés dans la 330 America, par ailleurs totalement identique à la 250 GTE 2+2. En 1963, celle-ci céda bien vite la place à la 330 GT 2+2.

**1. Sous le capot, tout est organisé de manière élégante.**

**2. Le V12 Colombo délivre une sonorité envoûtante.**

**3. Ce moteur est de noble lignée et a gagné ses lauriers en compétition.**



*Le profil classique a été proposé par Pininfarina à d'autres marques.*

LA 250 GTE 2+2 A ÉTÉ UNE DES PREMIÈRES FERRARI PRODUITE EN DES QUANTITÉS CONSÉQUENTES.



## Une gamme complète

Le châssis Bizzarrini et le moteur 250 ont donné naissance à une véritable gamme, finalement guère éloignée en termes de diversité de la gamme Ferrari actuelle. La 250 GTE 2+2 décrite dans ces colonnes, qui fut également la plus diffusée, trouve sa descendance dans la GTC4 Lusso. A l'époque, deux cabriolets se partageaient la vedette : la California Spider, au tempérament sportif, adopta le châssis à empattement court en 1960. La GT Cabriolet se voulait quant à elle plus bourgeoise. Enfin, la GT Coupé était l'archétype de la sportive de grand tourisme à moteur V12, comme l'est aujourd'hui la 812 Superfast. Reste la berlinette 250 GT, avant tout destinée à la compétition client mais également disponible en version Lusso à la finition et à l'insonorisation plus soignées. Plus tard, la Lusso devint un modèle à part entière.



peu plus les rapports. Toute la noblesse du V12 s'exprime alors dans des vocalises mélodieuses sans être envahissantes. Signe que les Ferrari de route étaient clairement mieux insonorisées que celles de course : il est par exemple impossible de conduire une GTO sans bouchons d'oreille. La





Le grand volant date la 250 GTE 2+2 dans les années 1960.

## Une Peugeot 404 Coupé V12



Nous l'avons vu dans le premier numéro d'*Original Vintage*, les bureaux de style italiens aiment à recycler leurs dessins. Celui de la 250 GTE ne fit pas exception : la Peugeot 404 Coupé lancé en 1962 et dessinée par Pininfarina affiche un air de famille troublant, malgré l'originalité d'une rupture de la ligne de caisse juste après la porte (qu'on peut juger inspirée de la Berlinette Ferrari 250 GT de 1959). La même année, le profil de la Lancia Flavia Coupé affiche un air une parenté encore plus marqué avec la 250 GTE. Mais la face avant à quatre phares est bien différente... Ce qui n'est pas le cas de celle de la Flaminia Coupé, fort semblable à celle des Peugeot 404 et 250 GTE ! Un faciès qui fit sa première apparition sur le stand Pininfarina du Salon de Turin 1956, sous les traits de la Lancia Appia Coupé...

de délivrer des performances exceptionnelles dans le plus grand confort. Et ce, sans même à avoir à choisir un mode de conduite par le biais d'un bouton, comme les Ferrari d'aujourd'hui qui ne savent plus choisir entre leurs multiples personnalités. ■

Les lettres ne désignent pas avec évidence la fonction de chacun des boutons.



➤ sensation est étrange : c'est d'abord celle d'une voiture imposante et luxueuse, du fait du grand volant, du long capot, des ailes larges, de la masse relativement sensible et du boîtier de direction qui impose du jeu autour du point milieu. Mais dès que l'on

manipule le levier de vitesses et qu'on presse l'accélérateur, la mécanique réagit avec lyrisme et vivacité, témoignant du caractère exceptionnel de ce V12 considéré comme un joyau mécanique. Avant bien d'autres, Ferrari avait inventé la voiture schizophrène, capable

## LA LIGNÉE DE 1951 À 1992



### 1951 - FERRARI 212 INTER GHIA

Avant qu'Enzo n'aie le déclic, certains clients voulaient avoir plus que deux places dans leur Ferrari. Les carrosseries 2+2 étaient alors réalisées à la demande. Ghia fut un des plus prolifiques en la matière, comme le prouve ce coupé, qui n'a pas encore la grâce de la 250 GTE.



### 1964 - FERRARI 330 GT 2+2

Après 950 exemplaires produits, la carrière de la 250 GTE s'arrête. En 1964, elle est remplacée par la 330 GT 2+2, aux lignes très sobres. Toujours animée par le V12 Colombo, elle offre des performances plus que décentes. Mais son essieu arrière rigide commence à dater, surtout face à la Lamborghini 350 GT présentée quelques mois après et dotée d'une suspension indépendante. 1085 exemplaires furent produits.



### 1967 - FERRARI 365 GT 2+2

Piqué au vif par Lamborghini, Ferrari réagit en 1967 avec la 365 GT 2+2. Celle-ci adopte une suspension à quatre roues indépendantes, un correcteur d'assiette oléopneumatique développé avec Koni et l'air conditionné. Elle n'a par contre pas droit à un moteur double arbre comme la 275 GTB/4 présentée l'année précédente.



### 1972 - FERRARI 365 GT/4 2+2

Avec ce modèle, Ferrari entre de plain-pied dans les années 1970. Le style carré tranche avec celui de sa devancière. Pourtant, la clientèle américaine, visée en priorité n'accroche pas. Il faudra attendre l'arrivée, en 1976, de la 400 à cylindrée majorée et boîte automatique optionnelle, pour que la mayonnaise prenne. Sous ses diverses évolutions, cette carrosserie perdura pendant vingt ans dans la gamme Ferrari.



### 1992 - FERRARI 456 GT

Au début des années 1990, la lignée des Ferrari à quatre places renaît de plus belle avec la 456 GT. Ses lignes sont un chef-d'œuvre signé Pininfarina. Anecdote amusante : on trouvera la même proximité entre le style de cette « familiale » au cheval cabré et la Peugeot 406 Coupé qu'entre la 250 GTE 2+2 et la Peugeot 404 Coupé en son temps. Les 612 Scaglietti, FF et GTC4 Lusso qui suivirent ne présentent pas la même élégance.