

QUOI DE PLUS VALORISANT POUR UN CONSTRUCTEUR DE VOITURES DE SPORT QUE DE PERMETTRE À SES CLIENTS FORTUNÉS DE GAGNER DES COURSES AVEC LEUR PROPRE VOITURE. SI, EN OUTRE, ILS SE MONTRENT PERFORMANTS, C'EST TOUT BONUS ! AVEC LA BERLINETTE CHÂSSIS LONG DITE TDF, ENZO FERRARI AVAIT MIS DANS LE MILLE. DE 1956 À 1959, ELLE FUT LA REINE INCONTESTÉE DE LA CATÉGORIE GRAND TOURISME. NOUS EN AVONS CROISÉ UNE SUR LE TERRAIN DE SES EXPLOITS.

PAR MICHEL GUÉGAN PHOTOS BENJAMIN ASKET - VIRAGE AGENCY



**LA FAVORITE** *des gentlemen drivers*



3 LITRES, TROIS CARBURATEURS WEBER INVERSÉS DE 36 MM, DOUBLE ALLUMAGE, 280 CH À 7000 TR/MN, LE TIPO 128 ÉTAIT À LA FOIS PERFORMANT ET FIABLE.

**S**ur les murs de ma chambre d'adolescent, il y avait évidemment des photos de voitures et... de pilotes. Parmi lesquels, Jim Clark et sa Lotus 25 évidemment mais aussi Olivier Gendebien et sa Ferrari TDF. Pourquoi ce pilote belge, un peu oublié aujourd'hui malgré un palmarès invraisemblable qui ferait rougir nombre de pilotes contemporains. Jugez plutôt: quatre victoires aux 24 Heures du Mans, trois consécutives au Tour de France automobile, ajoutez celles aux 12 Heures de Sebring et de Reims, la Targa Florio, plus des places d'honneur en Formule 1 (2<sup>e</sup> notamment au Grand Prix de France 1960 sur Cooper), et vous conviendrez que ce *gentleman driver*, comme on disait autrefois, méritait l'admiration que je lui vouais (remarque valable pour d'autres pilotes comme Paul Frère ou Willy Mairesse!). Il était le symbole d'un éclectisme qui faisait la grandeur de certains pilotes dont ce n'était pas la vocation première et qui, dans la majorité des cas, étaient propriétaires de leur voiture. Tout ceci explique sans doute l'émotion qui m'étreint lorsque je me retrouve au volant de cette Ferrari 250 TDF sur le circuit de Montlhéry, théâtre de certains de ses exploits. L'histoire des Berlinette 250 démarre en quelque sorte avec l'apparition au salon de Paris 1954 de la Ferrari 250 Europa GT. Elle se distinguait de sa

cousine Europa par son moteur dit « Colombo » – du nom de l'ingénieur italien qui l'a conçu – de 2953 cm<sup>3</sup> (par opposition au moteur Lampredi de 4,1 ou 4,5 l) et par la réduction de l'empattement du châssis (2,60 au lieu de 2,80 m), le nouveau moteur étant plus court. C'est à partir de cette version que sont nées les GT qui s'illustreront en compétition de 1955 à 1959, profitant de la nouvelle réglementation limitant à 3 litres leur cylindrée. Au départ, ces voitures s'inspireront de la silhouette du coupé 250 MM (pour Mille Miglia) dessiné par Pininfarina et construit par ce dernier et Scaglietti. À ce propos, Ferrari, dans ces années-là, s'octroyait les services de différents carrossiers selon les besoins. Pininfarina, bien sûr, mais également Boano, Ellena, Zagato et Scaglietti, ce dernier étant plus dédié à la fabrication des voitures de compétition. On vous fera grâce de la liste de toutes les versions compétition qui se sont succédé en 1955 et 1956, sachant tout de même qu'à partir de 1956 toutes les Berlinettes furent construites en aluminium par Scaglietti à Modène. Parallèlement, la silhouette évoluait, notamment la partie frontale, et le moteur, toujours le 3 litres Colombo bien sûr, se bonifiait, l'appellation Tipo 128 remplaçant la 112. De 230 ch au départ, la puissance grimpa très vite à 260, pour atteindre 280 ch en fin de carrière. Mais n'anticipons pas. Dès 1956, les

N'OUBLIONS PAS QUE LA FERRARI TDF ÉTAIT SURTOUT VOUÉE AUX GRANDES ÉPREUVES ROUTIÈRES. PAS DE PITIÉ POUR LES BAGAGES!



**VROUAR RRR R... À 7000 TOURS DEVANT LES STANDS DE MONTLHÉRY, LA TDF 250 EST EN TÊTE!**



LA ZONE ROUGE DÉBUTE À 7000 TR/MN, MAIS CERTAINS MOTEURS ATTEIGNAIENT LES 8000! BIEN SÛR, UN COMPTEUR QUI MONTE JUSQU'À 300 KM/H, ENTOURÉ DES MANOMÈTRES D'HUILE ET D'EAU.

UNE OUVERTURE DANS LE PANNEAU DE CUSTODE, TROIS OÙIES D'AÉRATION DANS L'AILE, UNE BAGUETTE CHROMÉE SUR LE BAS DE CAISSE, C'EST BIEN UNE TDF 1958.

À L'ÉPOQUE, CERTAINS REPROCHAIENT À LA TDF SON INTÉRIEUR DÉPOUILLÉ! QUAND ON VOIT LA PROFUSION DE CUIR, L'ÉLÉGANCE DE L'HABITACLE ET LE DESSIN DES SIÈGES-BAGUETS...

exploits sportifs de la Berlinette Ferrari confortent la bonne réputation de l'auto, rapide mais fiable et efficace face à une concurrence moins performante (Mercedes, Aston Martin, Jaguar) et la clientèle, fortunée certes, se régale!

**UNE CARROSSERIE PLUS AGRESSIVE**

En 1957, la carrosserie évolue et parvient quasiment à sa forme définitive offrant plus d'agressivité tout en se montrant sensuelle. On remarquera les phares carénés et les ailes arrière horizontales, mais l'effet dominant est la fluidité de l'ensemble. On remarque bien évidemment le couvercle de malle arrière (pratique pour y placer la roue de secours!), la prise d'air sur le capot, les ouïes d'aération dans les ailes (trois fentes obliques) et les ouvertures dans le panneau de custode. En fonction de l'année et même du mois de production (sans même imaginer des voitures reconstruites après un accident!), les différences pouvaient être sensibles, il est d'ailleurs parfois difficile d'identifier un modèle avec précision. La Ferrari TDF hérite d'un châssis tubulaire (type 508) avec deux tubes d'acier à section ovale reliés par des longerons. La suspension est à ressorts hélicoïdaux à l'avant et elliptiques à l'arrière. La boîte dispose de cinq vitesses synchronisées. Le pont (avec autobloquant) bénéficiait de cinq rapports, permettant à cette Berlinette d'atteindre une vitesse de 200 à 250 km/h. Si les premières versions utilisaient un moteur de type 112, dès 1956 les TDF reçurent un moteur type 128 qui s'améliora au fil des années, tout en gardant les mêmes cotes (73 x 58,8), le taux de compression passant de 8,8 à 9,5/1. L'alimentation était assurée par trois carburateurs Weber inversés de 36, l'allumage Marelli se voyant dédoublé. Avec un couple variant de 4000 à 5000 tr/mn et un régime maxi de 7000 tr/mn (mais certains moteurs pouvaient atteindre les 8000 tr!), la Berlinette TDF était un régal pour les pilotes même



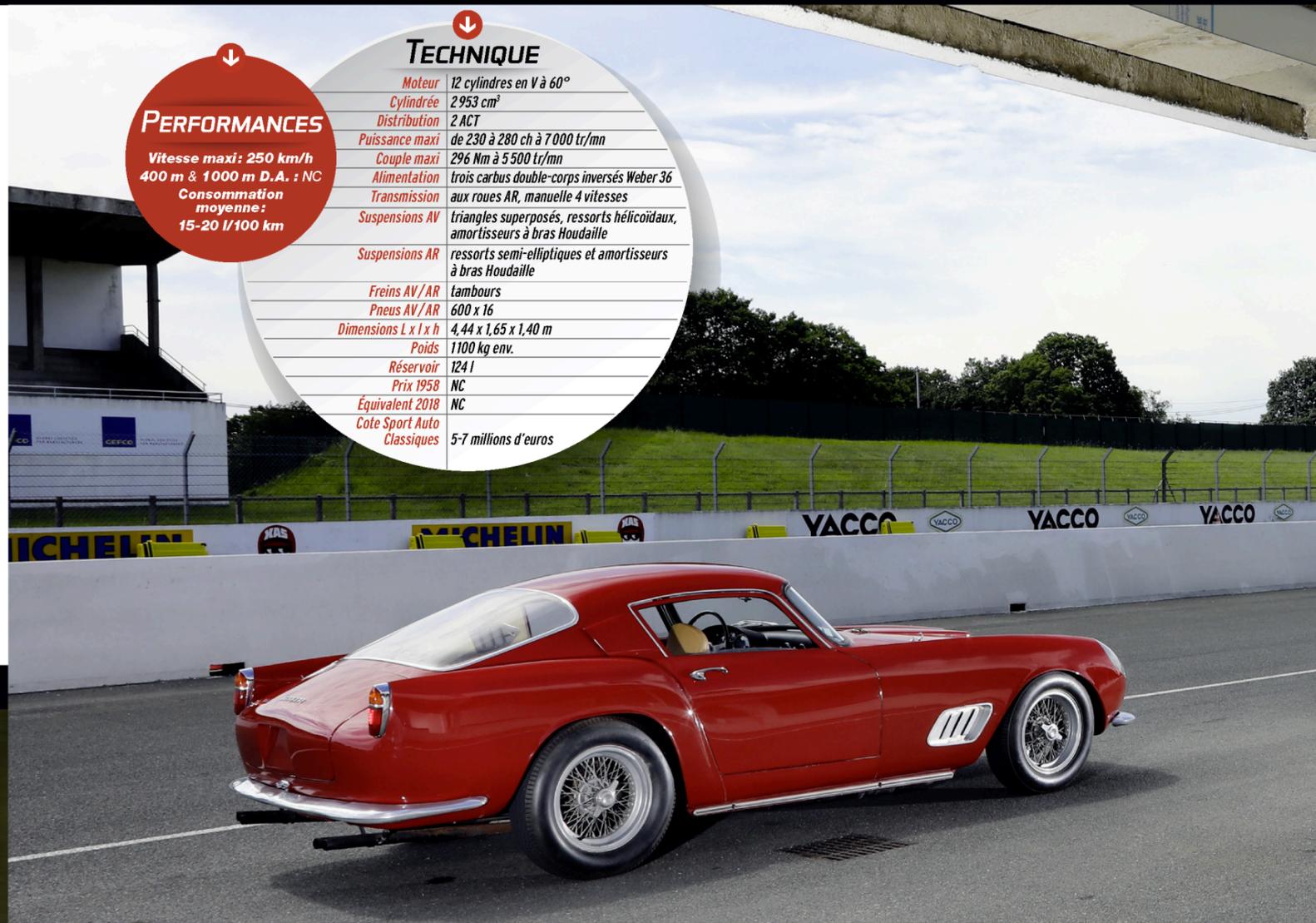


si les freins à tambours étaient un peu limités, malgré un poids modeste de 1 100 kg environ. Autre atout majeur pour les grandes épreuves : une fiabilité hors pair.

### RALLYES ET COURSES DE CÔTE

Notre modèle du jour a toute une histoire... mouvementée comme celle de nombreuses voitures de course de l'époque, devenues depuis des icônes dont la cote a explosé. Cette voiture sort des ateliers de Scaglietti en mars 1958. Pour authentifier l'année de production, il faut se référer à l'unique ailette sur le panneau de custode et à la baguette alliage entre le bas de caisse et le châssis. De 1958 à 1960, elle appartient à des pilotes italiens, écumant avec succès des épreuves locales. En 1960, la société Ferrari la récupère et la revend à MM. Mounier et Graziani qui, demeurant en Algérie, l'engagent dans des rallyes et courses de côte (rallye d'Hassi-Messaoud, course de côte d'Oran) disputant même les 6 Heures d'Auvergne sur le circuit de Charade, Fernand Tavano rejoignant Mounier au volant. Retour à Modène en 1961, avant de vivre de nouvelles aventures sur la Côte d'Azur où elle subira un grave accident. Passant alors de carrossiers en carrossiers, elle devint l'objet de diverses convoitises à la fin des années 80 avant d'être reconstruite. Les Berlinette TDF étaient destinées à la course. Pour les vacances et les week-ends, il y avait les 250 Pininfarina traditionnelles en acier. Néanmoins,

MONTÉS SUR DES ROUES FILS À MOYEU RUDGE, LES PNEUS DE 600 x 16 DEVAIENT S'ADAPTER À TOUTES LES CIRCONSTANCES DE COURSE, EN CIRCUIT COMME EN COURSES DE CÔTE.



### PERFORMANCES

Vitesse maxi : 250 km/h  
400 m & 1000 m D.A. : NC  
Consommation moyenne : 15-20 l/100 km

### TECHNIQUE

Moteur	12 cylindres en V à 60°
Cylindrée	2 953 cm <sup>3</sup>
Distribution	2 ACT
Puissance maxi	de 230 à 280 ch à 7 000 tr/mn
Couple maxi	296 Nm à 5 500 tr/mn
Alimentation	trois carburateurs double-corps inversés Weber 36
Transmission	aux roues AR, manuelle 4 vitesses
Suspensions AV	triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à bras Houdaille
Suspensions AR	ressorts semi-elliptiques et amortisseurs à bras Houdaille
Freins AV/AR	tambours
Pneus AV/AR	600 x 16
Dimensions L x l x h	4,44 x 1,65 x 1,40 m
Poids	1 100 kg env.
Réservoir	124 l
Prix 1958	NC
Équivalent 2018	NC
Cote Sport Auto Classiques	5-7 millions d'euros

l'habitacle n'est pas austère. Dépouillé, certes, mais on y retrouve du cuir sur les sièges, les contre-portes, le pommeau de levier de vitesses, ainsi qu'une moquette plutôt épaisse. À noter la boîte à gants ouverte face au passager et dans la malle arrière, la roue de secours et une trousse à outils. Le pare-brise est en verre, les vitres latérales en un matériau plastique baptisé Perspex, le tableau de bord alu propose un compte-tours gradué jusqu'à 8 000 tr/mn, un compteur de vitesse (« à combien va-t-elle ? Waouh... 300 km/h... ! »), des témoins de température d'huile et d'eau, de pression d'huile, des contacteurs pour les phares, l'essuie-glace, la pompe à essence électrique et même de chauffage. Dans cet univers rare, je suis prêt à disputer les 1 000 km de Paris sur le routier de Monthéry, mais si la voiture est facile, même légère à mener, avec un moteur d'une vivacité incroyable, des soucis de mise au point me priveront du bonheur d'enquiller la cuvette de Couard et les esses des Biscornes et, probablement, de renoncer à une victoire tout acquise... Fantômes, quand tu nous tiens ! 1959 sera la dernière année de la Berlinette châssis long (avec une carrosserie déjà modifiée), les formes s'arrondissant avant que n'arrive en 1960 la 250 GT châssis court (SWB pour les intimes), mais c'est une autre histoire... ■



### L'AVIS DE... MICHEL GUÉGAN

Les Ferrari 250 GT de compétition ont remporté des centaines de courses et ont popularisé le nom de Ferrari dans le monde entier, tout en alimentant les caisses de Maranello grâce aux pilotes privés. Si la 250 GT SWB puis la GTO jouissent d'une aura incomparable au sein du monde automobile, elles savent ce qu'elles doivent à leur « longue » sœur qui créa l'espèce.