

- Puissance maxi : 260 ch
- Vitesse maxi : 242 km/h
- 0 à 100 km/h : 6,8 s
- Cote : 1 700 000 €
- Production : 200 exemplaires

FERRARI 275 GTS

L'empire des sens



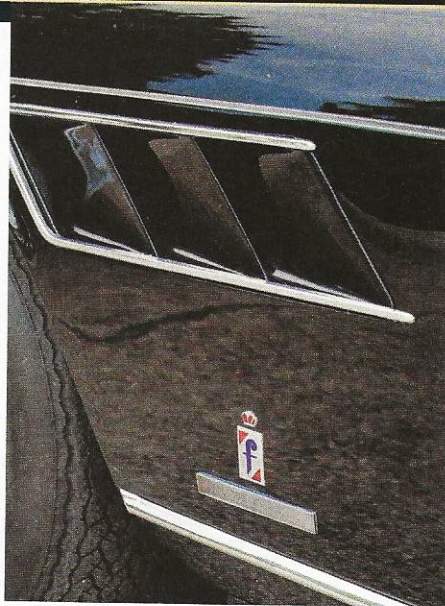
Sa ligne sensuelle excite les rétines, son V12 d'opéra affole l'ouïe, ses effluves de mécanique chaude et de matériaux nobles envoûtent l'odorat, alors que ses cuirs fins attisent le toucher. La Ferrari 275 GTS éveille les sens d'une manière encore plus exacerbée, une fois découverte. Ne reste plus qu'à la goûter.

Texte : Jacques Warnery – Photos : Benjamin Asket-Virage Agency

M

a quanto è bella! «Mais

qu'elle est belle!» Bien que refusant toute surenchère visuelle, notre superbe 275 GTS (S pour Spider) marque de sa présence le hall de vente de l'officine Cecil Cars, pourtant rempli de bien jolies pépites. Comment résister au dessin de ce magnifique exemplaire arborant la même livrée Nero qu'à sa sortie d'usine en 1965? À l'instar de la 275 GTB (B pour Berlinetta), le style de cette déclinaison découverte est réalisé par Pininfarina. Sauf qu'à la différence du coupé précité, sa carrosserie n'est pas construite dans les ateliers Scaglietti basés à Modène, mais dans ceux du maître, directement à Turin, avant d'être livrée entièrement découpée à Ferrari, pour y recevoir ses composants mécaniques. D'une allure moins sportive que la version fermée dont il est dérivé, ce Spider apparut en même temps au Salon de Paris 1964 lui oppose un inoxydable classicisme et une incomparable élégance. Sa face avant évoque la 250 California disparue début 1963, avec ses phares ronds non carénés



Les ouvertures latérales participent à évacuer les calories du moteur. Elles adoptent trois persiennes à partir de 1965.



Ces élégants feux arrière rappellent ceux d'une Peugeot 204 Coupé, mais la sonorité qui s'échappe de la double sortie d'échappement n'a rien à voir avec celle du paisible quatre-cylindres sochalien!

subtilement encastrés ou encore sa fine calandre pratiquement rectangulaire. Il se distingue en revanche de son prédécesseur par son profil épuré, grâce à ses ailes arrière plus plates, mais aussi par ses proportions plus dynamiques. Identique à celui du coupé 275 GTB (soit 2,40 m), son empattement raccourci de 20 cm par rapport à celui d'une California participe à cette appréciable compacité. Ses innombrables et croustillants détails, comme ses aérations latérales dotées de trois persiennes à partir en 1965, en lieu et place des onze ouïes des modèles du début de carrière, incitent à prolonger ce premier contact visuel. Au-delà du plaisir contemplatif somme tout assez attendu, la 275 GTS réveille l'imaginaire et invite à s'évader. Il suffirait presque de fermer les yeux pour se téléporter six décennies en arrière, à la toute fin de cette période bénie de la *Dolce Vita*, en dévorant les superbes routes en bord de mer d'une Côte d'Azur encore épargnée par le surtourisme...

L'essence de la course

L'aboïement qui se réverbère sur tous les murs des bâtiments de Cecil Cars me tire brutalement de mes songes. Un aboïement féroce, fort, intense et sauvage qui tranche avec cette allure gracile qui rendrait presque fragile cette élégante 275 GTS. Le réveil sonore de son V12 par le maître des lieux, à travers sa paire de doubles sorties d'échappement pratiquement aussi brillantes qu'une argenterie



À bord d'une telle auto, la grisaille hivernale s'oublie et le soleil brille tous les jours. Et dire que la bande-son est encore plus divine que son profil!



Le maniement de la capote en toile impose un minimum d'huile de coude, mais le jeu en vaut la chandelle, tant la 275 GTS conserve toute sa séduction avec son couvre-chef.

Au risque de verser dans une affligeante banalité, la pièce maîtresse de cette 275 GTS reste cet extraordinaire V12 qui grave la mémoire du plus blasé des essayeurs.



scrupuleusement nettoyée prouve que les apparences sont trompeuses. La plainte stridente propre à cette architecture moteur prend toujours aux tripes, mais c'est surtout l'absence d'inertie mécanique qui interpelle, subjugue et émerveille le non-initié. Les douze pistons qui s'affolent ou se taisent à la moindre caresse du pied droit sans un quelconque temps mort rappellent l'univers de la compétition et la présence d'un volant moteur minuscule. Au point même de se croire dans un stand Ferrari des 24 Heures du Mans de l'époque, devant un mécanicien faisant chauffer la mécanique d'un des pur-sang maison, avant de l'envoyer dans une ultime séance d'essai qualificative décisive. Surtout quand de savoureuses saveurs d'essence picotant délicatement les narines gourmets y ajoutent de délicieuses vertus euphorisantes. Mon expérimenté photographe qui connaît pratiquement tous les secrets inavoués des plus élitistes créations du Cavalino Rampante m'avait pourtant prévenu: «Tu verras, le V12 Colombo, c'est vraiment quelque chose!» Au vu des émotions procurées par sa simple mise en route, l'affaire s'annonce prometteuse! Dieu sait pourtant si les attentes envers une des plus prestigieuses lignées de moteurs de l'histoire automobile sont énormes. Initialement conçu par le motoriste Gioachino Colombo, ancien de chez Alfa Romeo, ce petit bijou effectue ses débuts dans la

125 S en compétition, avec une cylindrée minuscule de 1497 cm³. Il évolue constamment au cours de sa longue carrière et la termine en 1988 à la retraite de la 412i, en portant sa capacité à 4943 cm³, après avoir équipé des mythes comme les 250 Testarossa de 1957, 250 GTO de 1962 et autres merveilles. Sous le capot de notre objet du jour, il prend la référence 213 et justifie l'appellation du modèle 275 par sa

LA TECHNIQUE

Moteur	V12 à 60°, 24 S
Cylindrée	3286 cm ³
Puissance fiscale	NC
Puissance maxi	260 ch à 7000 tr/mn
Couple	295 Nm à 5000 tr/mn
Alimentation	3 carburateurs double-corps Weber
Transmission	Aux roues AR, boîte manuelle 5 vitesses
Freins AV / AR	Disques / Disques
Pneus AV & AR	205/70 VR14
Dimensions L x l x h	4,35 x 1,67 x 1,25 m
Poids	1120 kg
Vitesse maxi	242 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	6,8 s
Conso. moyenne	23 l/100 km
Réservoir	84 l
Coffre	NC

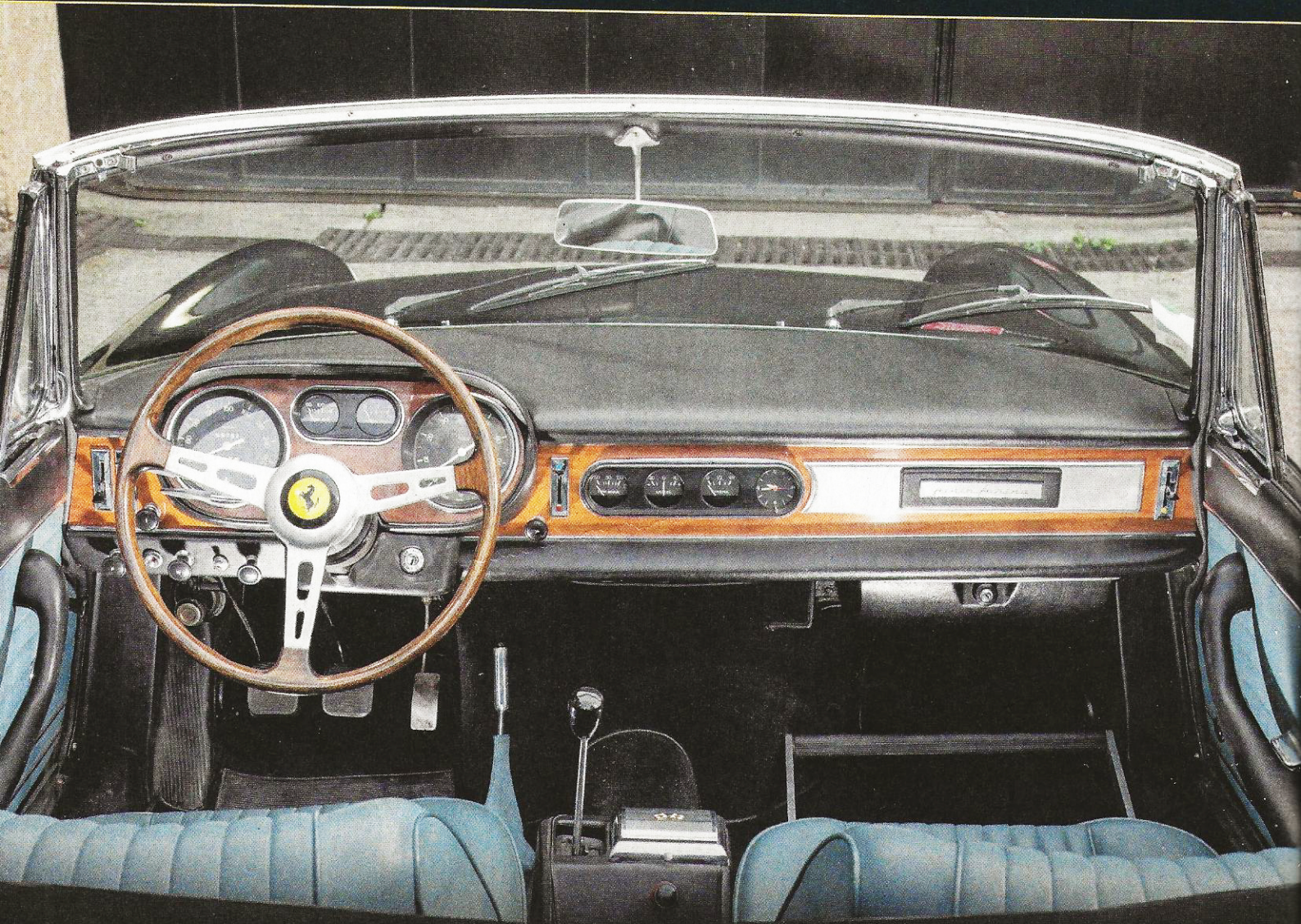
cylindrée unitaire. Les plus observateurs la trouveront toutefois approximative, puisque le volume total de ses chambres de combustion atteint ici très exactement 3286 cm³ et non pas 3300. Doté d'un arbre à cames en tête par rangée de cylindres, il reprend le distributeur à deux bobines montées à l'arrière comme sur le coupé mais troque les trois carburateurs double-corps Weber 40 DCN pour des unités DCZ. Il perd ici 20 ch et voit sa puissance ramenée à 260 ch pour gagner en souplesse d'utilisation, mais cela reste plutôt pas mal pour un moteur sexagénaire de 3,3 l seulement! Voilà pour la théorie. Et dans la pratique?

Bel canto

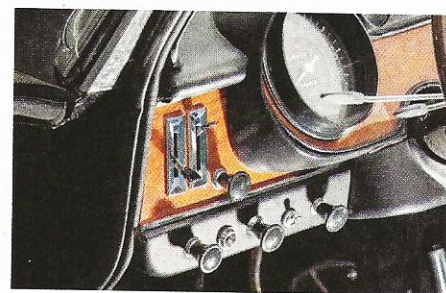
À défaut de Riviera, le tout aussi mythique circuit de Montlhéry constitue un décor de choix. Les superpouvoirs de la 275 GTS ne permettent toujours pas de transformer un obscur scribouillard affublé d'un improbable bonnet pour braver un froid polaire en gravure de mode, mais ils suffisent à réchauffer l'ambiance. Ils auraient tout aussi bien pu accélérer la mise en température de cette fameuse boîte mécanique à cinq rapports qui donne toujours l'impression d'être froide! Le maniement du petit pommeau ici en forme d'olive, à travers la mythique grille en aluminium se mérite. L'implantation de la première en bas rappelle le temps qui passe et la petite gymnastique de l'esprit »



Fidèle à son positionnement Grand Tourisme, la 275 GTS s'autorise quelques prises de roulis en virage, mais la sexagénaire conserve toujours bon pied bon œil!



▲ L'opération séduction continue dans un habitacle qui vous transporte à une époque où cohabitent les matériaux les plus nobles. Quelle belle ouvrage !



▲ La partie inférieure de la planche de bord est un peu moins valorisante, mais les multiples commodos comprenant notamment ceux de l'éclairage sont aisément accessibles.



◀ Le maniement de ce superbe volant en bois et du pommeau de levier de vitesses accapare une bonne partie de la conduite.

» qu'elle impose revient vite en mémoire, mais que cette fichue boîte est dure ! Sa manipulation nécessite précision, poigne et même un certain flegme, lors du rétrogradage de quatrième en troisième. Au point qu'elle oblige même parfois à délaiss occasionnellement la route du regard pour jeter un rapide coup d'œil à cette fameuse grille, histoire d'être vraiment sûr de sa manœuvre ! Je sais bien qu'elle est magnifique, mais il y a tout de même bien d'autres manières de l'admirer ! Seule solution : s'armer de patience, s'appliquer et surtout dé-com-po-ser son mouvement du poignet droit. L'habitude aidant, les choses s'arrangent. À défaut de se montrer rapide, cette fameuse boîte participe largement à la fête. Outre le fameux tintement du levier contre l'ineffable grille en aluminium constamment ressorti du placard à chaque essai d'une Ferrari manuelle, ses verrouillages francs

rendent la relation avec le V12 bien plus intime encore. En outre, la satisfaction personnelle de parvenir à la maîtriser gratifie son utilisateur.

Un moteur enchanteur

Dans un tel environnement, les pédales d'embrayage et de frein très rapprochées constituent un détail, tant l'occupant niché sous le capot – le fameux V12 et quel V12 ! – accapare toute l'attention. Par où commencer ? Par son absence d'inertie entrevue en spectateur qui se ressent tout de suite derrière le magnétique volant trois branches en bois ? Par son incomparable réactivité à l'accélérateur qui téléporte d'une simple flexion de cheville son heureux utilisateur sur les plus mythiques circuits ou épreuves routières de la planète ? Par sa sonorité et son addictif crescendo vers les aigus qui donnent la chair de poule au sens propre du terme et gravent la mémoire auditive pour l'éternité ? Par son timbre de voix entièrement naturel à l'heure des artifices sonores actuels qui incite à se réfugier dans le passé ? Par ses vapeurs d'hydrocarbures qui font tourner la tête, au point d'en perdre la raison ? Par son incroyable progressivité qui exhorte

son pilote à profiter de toute l'étendue de ses talents et de constamment flirter avec une zone rouge fixée à 7000 tr/mn, après avoir savouré un joli coup de reins à partir de 4500 tr/mn ? Ou tout simplement par son caractère soyeux qui permettrait d'installer une quantité indécente de nitroglycérine sur le capot, sans le moindre risque d'explosion, en l'absence de toute vibration mécanique ? Désolé d'avance pour cette litanie de superlatifs, mais elle se contente de décrire l'étendue de ses qualités. Ce moteur d'anthologie est un poème, une drogue et un joyau à la hauteur de sa légende, dont les accélérations impressionnent encore aujourd'hui. Avec une telle pièce d'orfèvrerie, on en oublierait presque tout le reste, comme son habitacle garni d'une superbe sellerie cuir Nuvola qui participe à cette ambiance unique. L'absence de direction assistée et l'impression de lourdeur générale n'en font pas une ballerine, mais ses freins suffisamment mordants en usage courant et son confort de suspension honnête incitent à l'évasion. La rareté des virages sur l'anneau de Montlhéry entrecoupé de rares chicanes permet tout de même d'entrevoir les bienfaits d'un châssis équilibré et d'une motricité rassurante sur cette chaussée glissante. Le complément d'enquête s'impose quitte à se laisser encore aller à ses divagations. Histoire de remonter six décennies en arrière, sur une route de rêve, à bord de cette extraordinaire monture capable de transformer n'importe quel anonyme conducteur en séduisant jeune premier. La place y est alors toute trouvée pour y accueillir sur le siège de droite une des plus belles icônes glamour de l'époque : Anita Ekberg, Claudia Cardinale, Sophia Loren, Grace Kelly ou Brigitte Bardot, question de sensibilité personnelle, mais attention tout de même au réveil brutal !



▲ Contrairement au coupé GTB qui dispose de phares carénés, ceux de la GTS sont ronds et installés verticalement.



Charles Collin de Cecil Cars (Cecil-cars.com)

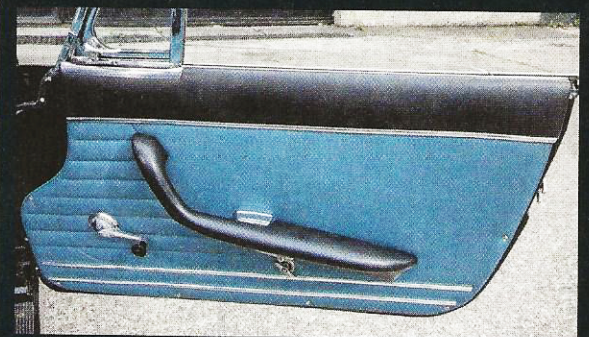
« Notre exemplaire disponible à la vente est le dixième des 200 Ferrari 275 GTS à être sortis d'usine. Il est dans sa couleur d'origine Nero à l'extérieur, Nuvola à l'intérieur et a été livré neuf en Italie, puis a connu quatre ou cinq propriétaires quasiment tous italiens. L'un d'entre eux l'a gardé plus de trente ans. Ce modèle est en France depuis 2010 et son possesseur actuel l'a acquis en 2015. La voiture a toujours été entretenue et suivie de manière officielle et dispose d'un excellent pedigree, ainsi que de la classification Classiche Ferrari. Son moteur est d'origine, même si sa culasse a été refaite et notre Ferrari a connu quelques restaurations de carrosserie tout au long de sa vie. En revanche, l'habitacle est dans son jus et reste absolument impeccable. La 275 GTS est une auto exceptionnelle, avec un moteur fabuleux et un châssis court qui privilégie le dynamisme. Assurément une des plus belles Ferrari de cette époque, mais ce n'est que mon humble avis ! »



◀ Le coffre suffit pour une escapade de quelques jours. Attention toutefois à ne pas crever, sous peine de sortir les bagages sur le bord de la route.



▲ La superbe sellerie Nuvola est dans un état de conservation d'autant plus incroyable qu'elle n'a pas été restaurée, malgré ses soixante printemps !



▲ Les contre-portes sont assorties à la sellerie et les vitres s'ouvrent à la main. Rien de plus normal au milieu des années 60 !



▲ Derrière son regard et ses formes douces, la 275 GTB cache un véritable fauve dont le râle prend aux tripes.