

LA FERRARI FAMILIALE

En 1960, Enzo Ferrari décide de réaliser la GTE, la première Ferrari à quatre places.

Avec cette voiture, il commence une production en série qui transforme l'usine de Maranello en une véritable industrie.

Vers la fin des années 1950, Ferrari est un atelier très exclusif, qui produit un nombre limité de voitures de sport destinées à des passionnés sans problèmes d'argent. Les courses, la grande passion d'Enzo Ferrari, représentent en termes financiers l'activité principale de l'entreprise, son essence même. Cependant, fin 1958, le nombre de voitures de route portant

l'insigne du Cheval cabré sur le capot atteint tout de même 685, dont 183 construites au cours de la dernière année. C'est pourtant trop peu pour renflouer convenablement les comptes de la maison de Maranello qui dépense une fortune dans la course, tandis que, pour ses recettes, elle ne peut compter que sur les commandes, les primes de course, et, bien sûr, sur la vente des voitures. →

• Sur la première série
• de la 250 GTE, les phares
• supplémentaires étaient insérés
• à l'intérieur de la calandre,
• tandis que dans la deuxième
• série, ils ont été déplacés
• sous les phares principaux.



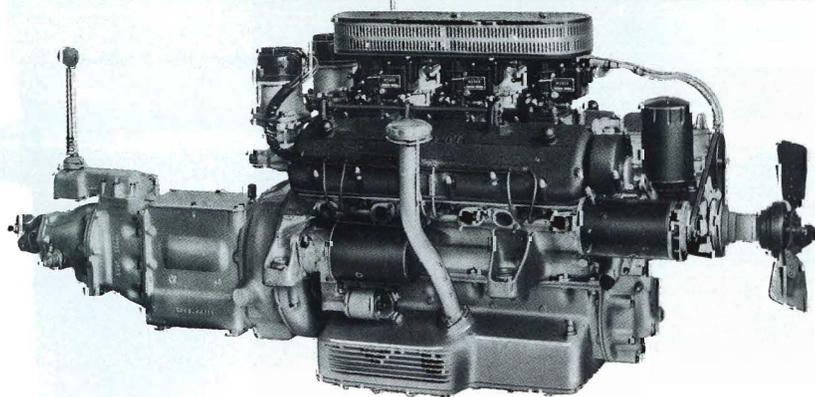


BOUGIES EXTERNES

Le moteur monté sur la 250 GTE est la dernière version de celui de la 250 GT, avec des culasses dérivées de la célèbre « Testa Rossa » dans sa version avec bougies externes et ressorts de soupapes hélicoïdaux. Sur l'image, on distingue aussi le bloc de la boîte de vitesses à quatre rapports avec un overdrive électronique.

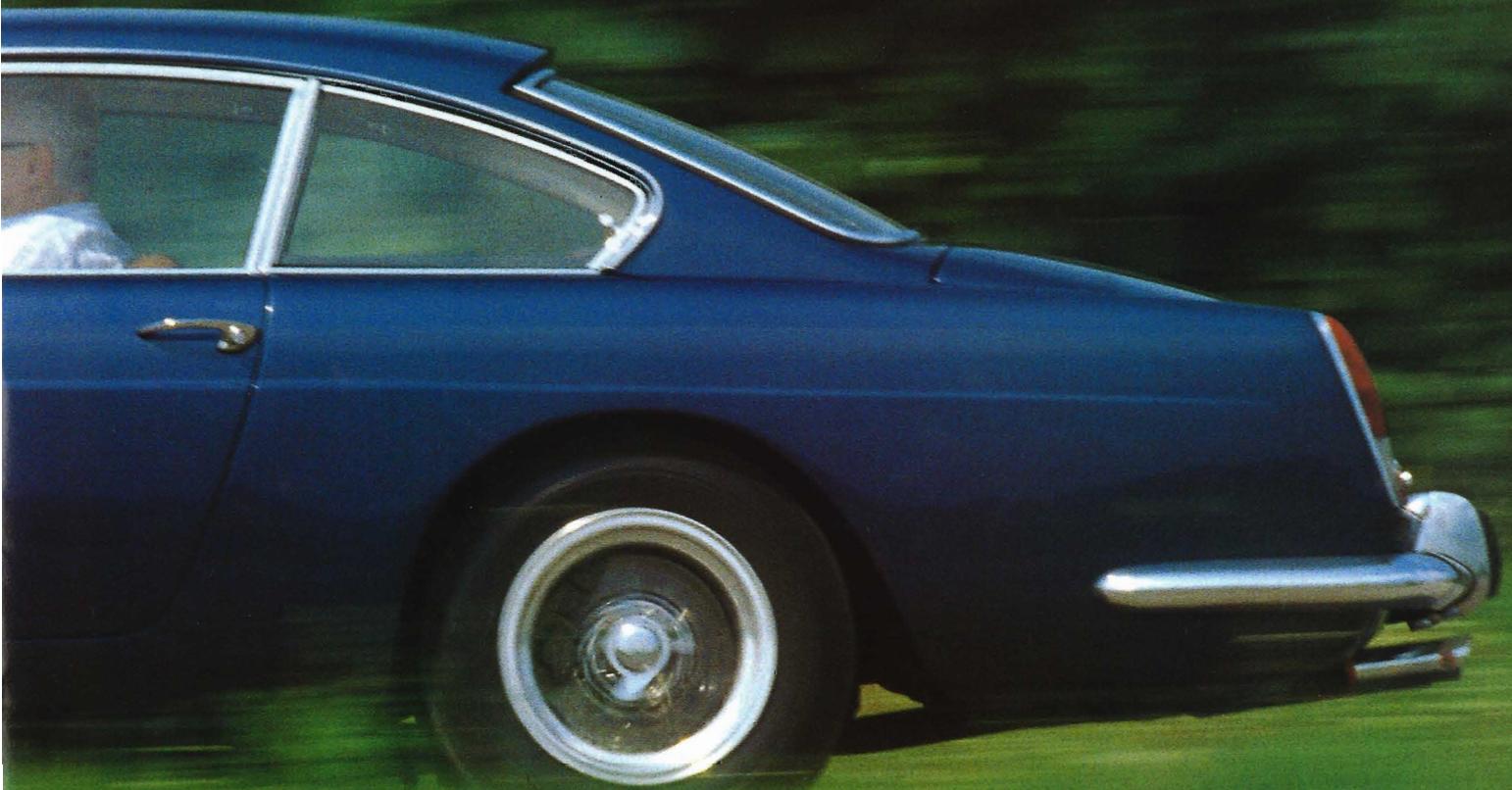
Un changement décisif est nécessaire pour que le destin du Cheval cabré soit moins incertain ; la seule solution est d'augmenter les ventes des Ferrari de route. Or, les exigences du marché ont changé : deux places, c'est très peu pour une automobile que l'on utilise souvent, et les cylindrées

dignes d'un « croiseur de la marine » rendent les arrêts chez le pompiste bien trop fréquents. Enzo Ferrari sent immédiatement la nouvelle tendance et se met au travail, en signant un accord avec Battista « Pinin » Farina (en 1961, un décret du président de la République changera le nom de famille du designer



LE MOTEUR

Bien qu'étant la première Ferrari à quatre places, la GTE misait beaucoup sur ses performances pour convaincre les nouveaux adhérents ; à l'époque, c'était la voiture à quatre places la plus rapide du monde. Le cœur de ce modèle était évidemment le moteur à 3 litres et 235 chevaux, à 7 000 tr/min, beaucoup de couple, de souplesse et un rapport de compression de 9,2:1. Ce même moteur fut ensuite monté également sur la 250 GTL (luxe) mais dans une version plus puissante, d'environ 250 chevaux à 7 500 tr/min.



en Pininfarina) concernant le dessin des carrosseries, qui doivent être belles, sportives et élégantes.

En ce qui concerne les moteurs, il mise sur la moyenne cylindrée : le moteur 3 litres, 12 cylindres en V à 60°, provenant du projet de Gioachino Colombo, est parfait. La philosophie de

fond est de réaliser une voiture aux performances extrêmement brillantes et avec un habitacle capable d'accueillir quatre personnes. L'Italie est en train de vivre un extraordinaire boom économique, et la liste de nouveaux acquéreurs ayant une famille s'allonge : ils utiliseraient

bien une Ferrari soit pour se rendre au travail, soit pour de brefs week-ends de vacances entre amis.

En un temps très court, le « couturier » Pininfarina confectionne la nouvelle carrosserie et, au Salon de Paris, en 1960, Ferrari présente sa nouvelle voiture : la 250 GTE 2+2. →

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR :	avant, longitudinal, 12 cylindres en V (60°), alésage course 73 x 58,8 mm, cylindrée 2 953 cm ³ , taux de compression 8,8:1	CHÂSSIS :	carrosserie en acier, coupé deux portes, 2+2 places, coque à longerons en tubes d'acier	Empattement :	2,60 m
Distribution :	monoarbre à cames en tête, 2 soupapes	Traction :	arrière ; boîte de vitesses à 4 rapports + overdrive + M. AR	Voie :	avant 1,354 m, arrière 1,394 m
Alimentation :	trois carburateurs Weber 40 DCL/6 double corps	Suspensions :	avant à roues indépendantes, arrière à pont rigide et ressort à lames	Poids :	1 280 kg
Puissance :	240 ch à 7 000 tr/min.	Direction :	à circulation sphérique	VITESSE MAXIMALE :	environ 240 km/h
		Freins :	à disque	PÉRIODE DE PRODUCTION :	1960-1963
		Roues :	à rayons Borrani de 15"	EXEMPLAIRES PRODUITS :	950
		Réservoir :	100 litres		



Au début des années 1960, la GTE est la voiture grand tourisme par excellence. Parmi ses propriétaires, on trouve Jean-Paul Belmondo, Livio Berruti et James Cagney. Aristote Onassis offre une 250 GTE à Maria Callas. Même Enzo Ferrari en possède une : c'est la célèbre 250 immatriculée MO 54083, vendue par le comptable Gardini au Commendatore avec une réduction spéciale de 5 %.



La vue avant de trois quarts rend parfaitement l'harmonie des volumes de la 250 GTE.

Sur la photo de droite, la banquette en cuir pour les passagers arrière.

LE CHEVAL CABRÉ ET LA PANTHÈRE

Pour le Cheval cabré, il s'agit d'une petite révolution puisque, pour la première fois dans l'histoire de Ferrari, les places disponibles sont au nombre de quatre (afin d'obtenir l'espace nécessaire pour abriter les passagers à l'arrière, on adopte l'empattement de 2 600 millimètres, le même que pour la 250 GT Coupé, dessinée par Pininfarina en 1958). Jusqu'alors, ceux qui avaient « osé » ajouter deux places à leur Cheval cabré avaient dû s'adresser à un carrossier extérieur. Enzo Ferrari

lui-même accepte à contrecœur la configuration 2+2, et seulement à cause des exigences commerciales ; en effet, le *Commendatore* sait bien que pour obtenir plus d'espace à l'intérieur, le moteur doit être déplacé à l'avant, déséquilibrant irrémédiablement la voiture qui reste légèrement sous-vireuse (tendance à prendre les virages un peu moins serrés), malgré une distribution des poids étudiée. Les lignes de la carrosserie sont tendues, et



Les roues à rayons Borrani à 15" montées sur la GTE épousent parfaitement le style de la voiture, élégante mais sportive.

