

SPORT

166

Formule 1

Grands prix d'Allemagne et de Hongrie : les coulisses.

176

Interview

Eric Boullier et Romain Grosjean : la surprise Lotus F1.

184

Rallye

L'avenir incertain de Citroën en WRC.

STUDIO | Ferrari 250 GTO

Une icône en son palais

Le Grand Palais des Beaux-Arts a longtemps servi de Salon artistique. Il a aussi longtemps accueilli le Salon de l'Auto. Cette double vocation en fait le studio idéal pour fêter le cinquantenaire de la Ferrari 250 GTO, chef-d'œuvre adulé jusqu'à la déraison.





L'avant plongeant et les phares carénés distinguent clairement la GTO des 250 GT.
Les trois ouïes présentes sur le capot plongeant permettaient de moduler le refroidissement en fonction des besoins en course.

S

imple voiture, la 250 GTO ? Ou bien véritable œuvre d'art ? La question se pose depuis une petite trentaine d'années. Depuis que cette auto, dévoilée en 1962, est devenue la plus convoitée des Ferrari. Il y a encore trois mois, l'un des trente-six exemplaires produits (on parle des vrais, pas des nombreuses imitations ou récréations) a battu le record de la voiture la plus chère du monde : 35 millions de dollars, loin devant la Bugatti 57SC Atlantic, pourtant plus rare et ancienne, précédemment négociée à 30 millions de dollars. Ce prix délirant - qui concerne un exemplaire atypique avec une conduite à droite et une couleur vert pomme (il était dévolu à Stirling Moss) - traduit la perception qu'ont les collectionneurs de cette auto. Pour eux, la 250 GTO est définitivement une œuvre d'art. Mieux : un chef-d'œuvre.

Voilà une situation qui ne manque pas de saveur si l'on se rappelle la façon dont le commando créateur de la GTO l'avait appelée. Giotto Bizzarrini, chargé par Enzo Ferrari à la fin de l'année 1960 de donner forme à une nouvelle version de la 250 GT au sein du confidentiel service « Esperienze », en avait baptisé sa fidèle ébauche « Il Mostro » (« le monstre »). Pour mener à bien sa tâche, il disposait de quelques hommes : Danilo, le motoriste, Franco, le carrossier, Mauro, le spécialiste de la boîte de vitesses, et Ermanno, en charge du différentiel. Cette équipe, réunie dans un atelier aux fenêtres recouvertes de papiers journaux, lui préférait le surnom de « La Papera », autrement dit... « le canard » !

Un « canard » de course

C'est que, très vite, Bizzarrini emprunte un nouveau chemin : celui de l'efficacité aérodynamique. Une fois n'est pas coutume, cette Ferrari GT n'est pas dessinée par un bureau de style. Elle est faite maison avec l'apport d'un nouvel outil : la soufflerie. Objectif : gommer l'instabilité à haute vitesse de la 250 GT SWB à empattement court (*Short Wheel Base*) qui sévit sur les circuits depuis 1959. C'est que Ferrari veut prolonger sa domination sur la catégorie GT, d'autant qu'à l'horizon 1962, le pouvoir sportif veut réserver le championnat du monde des marques aux seules GT. L'ingénieur redoute que Jaguar n'incorpore dans sa nouvelle GT, la Type E, les éléments qui ont fait le succès des Jaguar Type D... La mission qu'il confie à Bizzarrini est clairement de concocter une GT « de course ».

L'ingénieur italien relève le défi et s'appuie sur la soufflerie de l'Université de Pise (où il a effectué ses études) pour améliorer l'efficacité de la 250 GT, parallèlement à une approche empirique classique. L'avant de la voiture est allongé et plongeant. Ses phares ne font plus directement face à la route mais prennent place derrière un carénage transparent qui heurte moins le flux d'air. L'arrière de la voiture est tronqué par la présence d'un becquet. Avant allongé, arrière surmonté d'un becquet... Il ne faut pas chercher plus loin le surnom « La Papera ». Les évolutions portées sur ce laboratoire sont en fait bien plus profondes que quelques retouches. Le moteur de la Testa Rossa est monté dans l'auto et positionné le plus en arrière possible pour améliorer la répartition des masses. Le châssis tubulaire de la 250 GT, lourd et manquant de rigidité, est complètement changé au profit de tubes plus fins et mieux associés, ce qui permet aussi à Bizzarrini de donner une ligne générale plus aérodynamique (et de gagner finalement 80 kg). La voiture est aussi abaissée de quelques centimètres, ce qui profite au centre de gravité et améliore encore l'aéro. Clairement, cette auto est une voiture de course déguisée sous une robe de GT...

Petits arrangements avec le règlement

Son premier essai a lieu début septembre 1961 à Monza aux mains de Stirling Moss, qui tourne six secondes plus vite que la 250 SWB et atteint les 297 km/h en ligne droite ! Il s'agit d'un premier galop très prometteur pour ce projet dont Bizzarrini ne >

Négociée à
35 millions de dollars
en juin dernier,
la GTO est devenue
la voiture la plus
chère du monde.



Destinée essentiellement à la course, la GTO se contente d'une instrumentation réduite. Il n'y a même pas de compteur de vitesse !

Alors que l'influence de l'aérodynamisme a progressivement nui à l'esthétique pure des voitures, elle confère à la GTO une grâce unanimement soulignée.



« Par rapport à la 250 GT, elle fait vraiment une classe au-dessus »

Jean Guichet

> connaîtra pourtant pas le développement. Le 30 octobre, il est viré, ainsi que sept autres ingénieurs, dont Carlo Chiti, auteur de la 156 F1 qui vient de remporter le championnat aux mains de Phil Hill ! « *Emporte-la* », lance Enzo Ferrari à Bizzarri en faisant référence à la Papera. L'ingénieur n'en fera rien et c'est le tout jeune Mauro Forghieri qui se retrouve bombardé à la tête du bureau d'études et qui veille sur ce promoteur laboratoire. L'officine Scaglietti se voit confier la mission de fabriquer la carrosserie en aluminium de cette nouvelle auto, produite par petite série de six à dix voitures.

Reste tout de même un petit détail : le règlement exige une production de cent exemplaires. Usant de toute son influence, Enzo Ferrari parvient à faire gober à la FIA de l'époque que cette nouvelle auto n'est qu'une évolution naturelle de la 250 GT. Elle reçoit donc l'homologation qui va lui permettre de courir et qui lui donnera son nom : 250 GTO, pour Gran Turismo Omologato. Lors de sa présentation le 24 février 1962, elle présente quelques évolutions par rapport à la Papera : un parallélogramme de Watt au niveau de la suspension arrière, une boîte de vitesses à cinq rapports et une lubrification par carter sec, jusque-là réservée aux vraies voitures de course.

Taillée pour la piste

La 250 GTO commence sa carrière sportive, pile un mois plus tard, lors des 12 Heures de Sebring où la voiture engagée par le North American Racing Team remplit parfaitement son contrat en s'adjugeant la deuxième place derrière la 250 Testa Rossa, engagée en catégorie Sport. La commercialisation pouvait commencer... « *Pour Enzo Ferrari, il n'était pas question de vendre cette voiture à n'importe qui. Il les livrait au compte-gouttes, se souvient Jean Guichet, pilote amateur émérite qui fut choisi pour en piloter une aux 24 Heures du Mans. Par rapport à la 250 GT, elle était vraiment une classe au-dessus, se souvient-il. Son moteur était déjà plus performant mais, surtout, la*



Technique

Carrosserie : en aluminium.
Moteur : V12, 2 952 cm³.
Puissance :
295 ch à 7 500 tr/mn.
Couple maxi :
40 mkg à 5 500 tr/mn.
6 carburateurs doubles,
2 distributeurs Magnetti
Marelli. Lubrification par
carter sec en magnésium.
Suspension avant :
roues indépendantes par
bras transversaux,
ressorts hélicoïdaux,
amortisseurs télescopiques
Koni, barres antiroulis.
Suspension arrière :
essieu rigide, ressorts
semi-élliptiques et bras
de Watt, amortisseurs
télescopiques Koni.
Transmission :
roues motrices à l'arrière.
Boîte de vitesses à
5 rapports (synchro Porsche).
Freins AV & AR : à disque.
Poids à vide : 1 000 kg.
Empattement : 2 400 mm.
Longueur : 4 440 mm.
Largeur : 1 600 mm.
Jantes : 15 pouces.

GTO était beaucoup plus stable que la 250 GT dans les courbes très rapides. Elle mettait bien plus en confiance. On pouvait se permettre avec elle des choses qui étaient tangentes avec le châssis court.

Tout comme à Sebring, la première participation de la GTO au Mans relève de la mission accomplie. L'équipage Guichet-Nobllet s'octroie la deuxième place derrière le proto officiel 330 Testa Rossa LM de Gendebien et Hill. C'est le début d'un palmarès riche ponctué par trois titres mondiaux des marques en 1962, 63 et 64 et de nombreuses victoires, comme au Tour de France par exemple (avec Jean Guichet notamment). La GTO ne gagnera jamais les 24 Heures du Mans face à la catégorie Sport, même si elle signe de nouveau une deuxième place lors de l'édition 1963 avec l'équipage Beurlys (alias Jean Bleton)-Langlois von Ophem au volant du châssis 4293, frappé du numéro de course 24. C'est précisément la voiture qui illustre ces pages, l'une des plus proches de son état d'origine (elle a en effet peu couru par la suite).

Venue par la route de Bruxelles, elle avait englouti 4 347 km lors des 24 Heures à plus de 180 km/h de moyenne, puis repris la route direction Bruxelles, non sans faire un crochet par Paris pour fêter l'événement, avant de mettre le cap sur Zolder pour y disputer la première course organisée sur ce circuit, le tout sans la moindre révision. Une vraie GT, quoi... Elle continue d'ailleurs à rouler aujourd'hui encore aux mains de son actuel propriétaire, l'Américain Williams Connor (par ailleurs heureux possesseur d'une Testa Rossa victorieuse au Mans !).

Plus que le prix record atteint récemment, c'est peut-être ce qui est le plus intéressant avec la 250 GTO : ses propriétaires ont beau considérer leur auto comme une œuvre d'art, ils roulent avec. Lors d'une récente sortie de groupe, qui a d'ailleurs fait étape sur le circuit du Mans à l'occasion du Mans Classic, pas moins de vingt-trois GTO ont ainsi pris la route. L'une d'elle fut d'ailleurs accidentée sur une départementale ! Ce n'est pas près d'arriver à la Joconde, ça ! ■

