



Ferrari 250 GT SWB, le pur sang issu du chaos

Le numéro 1 de Plaine Vue avait été l'occasion de faire connaissance avec la Jaguar XK120, bel exemple du trait de génie instantané. A l'inverse, la genèse d'une œuvre peut consister en un travail d'épuration long et chaotique. La Ferrari 250 GT Short Wheel Base en est la parfaite illustration.

S'il est un constructeur pour qui automobile rime avec compétition, c'est bien Ferrari. La marque voit le jour en 1929 sous la forme d'une écurie de course, la Scuderia Ferrari, et fait courir des Alfa-Roméo jusqu'à la guerre. A l'issue du conflit, Ferrari s'installe comme constructeur, et connaît de nombreux succès en course. Mais l'émergence des modèles de grand tourisme est plus lente. Après quelques productions épisodiques et confidentielles, le genre va pourtant prendre définitivement corps pour Ferrari avec la naissance de la lignée des 250. Elles seront les premières vraies Ferrari de grand tourisme, mais surtout les premières véritablement produites en série.

La 250 Europa qui trône sur le stand Ferrari du salon de Paris 1953 est une 2 places de 220 chevaux. Ses lignes agressives mais tourmentées sont signées par Giovanni Michelotti et modelées par Vignale. La dénomination 250 est tirée de la cylindrée unitaire du moteur, un 12 cylindres en V de 3 litres comme pour toute la série. En effet, 3000 cm³ divisés par 12 font bien 250. Elle est fabriquée par Vignale et Ghia, avant que Pininfarina ne la redessine dans un style plus classique, et n'en assure lui-même la production.

Dès le Salon 1954, Ferrari présente une 250 entièrement revisitée, la 250 Gran Turismo. Le style, parfois jugé un peu lourd, bénéficie d'une élégante lunette arrière panoramique. L'auto est dotée du V12 à 60 degrés dit Colombo, du nom de son concepteur. Issu de la compétition, il remplace le précédent V12 de l'ingénieur Lampredi. Le châssis est revu, le nouveau moteur plus court autorisant la réduction de 200mm de l'empattement, qui atteint 2600mm. De traditionnels ressorts à lames semi-elliptiques équipent la suspen-

sion arrière, mais l'avant est doté de ressorts hélicoïdaux plus modernes. Puis apparaît au Salon de Genève 1956 un nouveau restyling, dont le succès prend de court Ferrari, au point de contraindre la Carrozzeria Boano de prendre l'intérim de Pininfarina pour la production jusqu'en 1957. Mais parallèlement, Enzo Ferrari appelle de ses vœux une auto résolument plus sportive, à même de briller tant sur la route qu'en course. Aussi Pininfarina conçoit-il la 250 GT Berlinetta. Fabriquée chez le carrossier Scaglietti, la nouvelle berlinette de 240 chevaux remporte de nombreuses victoires dès 1956, comme le Tour de France Automobile de 1956 à 1958. Elle en tirera sa dénomination éponyme de 250 GT « Tour de France » ou TdF. La définition technique de l'auto s'avère maintenant bien affinée. Quant à la carrosserie, elle évolue à nouveau à l'occasion des 24 heures du Mans 1959. Seuls sept de ces modèles seront construits, mais leur style préfigure la suite.

mances en hausse des Porsche, dont la légèreté fait merveille sur les épreuves routières, et des voitures anglaises dont les moteurs puissants sont autant d'obstacles à la victoire sur circuit en grand tourisme.

Il Commendatore assigne donc à son trio la tâche de concevoir l'arme absolue dans cette catégorie, qui sort au salon de Paris 1959. Sur la base du châssis de la 250 GT, raccourci de 200 nouveaux millimètres pour plus de rigidité, une carrosserie très pure et très sobre habille la nouvelle 250 GT Berlinetta Short Wheel Base (pour empattement court). Ses quatre freins à disques de marque Dunlop font d'elle la première Ferrari de série ainsi équipée. Deux versions sont proposées. L'une de route à carrosserie acier et intérieur luxueux tendu de cuir, affiche 220 chevaux. L'autre de course, dont la carrosserie est construite en aluminium, possède un intérieur dépouillé et des vitres en plexiglass. L'ensemble ne pèse



L'étape décisive

Ferrari a monté depuis peu une nouvelle équipe de trois jeunes ingénieurs : Mauro Forghieri, Giotto Bizzarini et Carlo Chiti. Ils vont créer les voitures de course qui prolongeront les succès internationaux de la marque, comme la Testa Rossa apparue en 1956 et qui remportera les 24 heures du Mans à trois reprises, ou la 156 F1, première Ferrari de Formule 1 à moteur arrière. Mais Enzo Ferrari est préoccupé par les perfor-

que 980 kg ce qui, emmené par les 280 chevaux du nouveau moteur Tipo 168, autorise 270 km/h. Les clients se bousculent, mais il faudra montrer patte blanche pour bénéficier de la version course. L'exemplaire qui illustre nos propos correspond à ce type. Loin d'avoir pris sa retraite, elle poursuit sa carrière dans les épreuves VHC (Véhicules Historiques de Compétition), comme ici sur le mythique circuit de Spa-Francorchamps en Belgique.

La 250 GT SWB sera produite jusqu'en 1962, 73 exemplaires route et... 76 exemplaires compétition. Homologuée en GT dès le mois de juin 1960, cette dernière va écumer les épreuves internationales et remporter de nombreux succès, tels le Tour de France, les 1000km de Paris ou le célèbre Tourist Trophy à Goodwood, ainsi que la catégorie GT aux 24 heures du Mans, aux 1000km du Nürburgring et à la Targa Florio. Cette domination sans partage ne s'achèvera qu'avec l'apparition de sa descendante, la 250 GTO.

La 250 GT SWB est aujourd'hui considérée comme l'un des modèles phares de l'histoire de Ferrari. Tant par ses apports que par ses succès en course. Elle reste aussi l'une des plus présentes dans les courses d'automobiles anciennes, et l'une des plus efficaces.

Franck Figuls

