

Les années 50-60 : L'âge d'or des GT - les Italiennes

Après les deux derniers articles dans *Contact XK* consacrés aux GT anglaises et allemandes, partons maintenant avec la Classics Gallery en Italie, sachant que les constructeurs ont tous privilégié le Salon de l'Automobile de Genève pour des annonces majeures. Trois constructeurs Maserati, Lamborghini et Ferrari pour quatre GT de rêve... Que bella la macchina !



*Affiche Dama Bianca
Source : Archives Maserati*

Le sacre de Juan Manuel Fangio

1957 fut une année particulière pour Maserati, qui gagne le championnat mondial de Formule 1 avec le pilote Juan Manuel Fangio. En effet, après quatre sacres de champion du monde de Formule 1 avec quatre écuries différentes (Alfa Romeo, Maserati, Mercedes et Ferrari), Fangio aligne un 5^{ème} titre, de nouveau avec Maserati et la fameuse Maserati 250 F ! Maserati arrêtera l'année suivante la compétition automobile pour des raisons financières et le palmarès du moteur de la 350 S restera quasi vierge, mais sera le bloc de notre 3500 GT.

La Dama Bianca

Le prototype présenté à Genève en 1957 porte le surnom de Dama Bianca, en raison de sa couleur blanche bien sûr, mais surtout de son élégance sobre. Son succès est immédiat, et plus de 2'200 exemplaires sont produits jusqu'en 1964, ce qui constitue pour Maserati à l'époque un record ! Pour l'anecdote, le prototype existe toujours, mais sa rénovation complète venait de commencer à l'automne 2023. Impossible donc de la présenter sur le stand... Qu'à cela ne tienne, celle présentée n'en sera que plus resplendissante !



*Fangio au volant de la Maserati 250 F à Monaco
Source : Archives Maserati*

L'une des Maserati les plus marquantes

La 3500 GT marque un tournant dans l'histoire de Maserati à plus d'un titre. D'abord, cette voiture porte l'empreinte de la famille Orsi, devenue seule actionnaire après la reprise des parts des trois frères Maserati (seul Ettore Maserati reste dans l'entreprise, tandis que ses deux frères fondent Osca). Sous l'impulsion des Orsi, la 3500 GT est la première voiture que la marque au trident fabrique dans ses propres usines. C'est donc le fruit de cette stratégie entamée au début des années 50 qui donne à la 3500 GT un succès immédiat, qui durera jusqu'en 1964.

Une carrosserie Superleggera

La carrosserie est réalisée par Touring, selon le concept de Superleggera qui allie une structure de tubes métalliques de petits diamètres avec une carrosserie d'aluminium et d'acier. L'impact sur le poids est immédiat, pour une voiture cosquée de 4,78m de long et 1,76m de large, qui ne pèse que 1300kg. Mais c'est la ligne de cette voiture qui en fait sa force novatrice. La voiture n'est que pureté et simplicité : pas de décrochement de carrosserie, des vitrages généreux, de petits feux avant et arrière. Seules ressortent sa prise d'air centrale de capot et sa grille avant, ornée du Trident, rappelée par ses prises d'air latérales. Ses concurrents, italiens notamment, s'en inspireront.



*Les prises d'air latérales et le sigle Superleggera
Source : regardpassion.ch – J-Ph Duflon*



*Maserati 3500 GT 2^{ème} série (injection) de 1962
Source : regardpassion.ch – J-Ph Duflon*

Un moteur de course civilisé

Le moteur est dérivé de celui de la Maserati 350 S de course, dont le palmarès n'égale cependant pas celui de ses prédécesseurs. C'est un 6 cylindres en ligne de 3485cc à double arbre à came en tête et double allumage, qui développe 220ch et permet d'atteindre 230km/h. Le père de ce moteur, l'ingénieur Giulio Alfieri, a privilégié dans ses choix la simplicité et la fiabilité. Les composants moteur sont issus des meilleurs fournisseurs européens, tels que Weber pour les carburateurs de la 1^{ère} série, Lucas pour l'injection de la 2^{ème} série ou ZF pour la boîte, d'abord quatre vitesses, puis cinq dès 1960.



*Le 6 cylindres en ligne, double arbre, ici en configuration injection
Source : Archives Maserati*

Le modèle de la Classics Gallery

En l'absence de la Dama Bianca, mon choix s'est arrêté sur un modèle de 1962, non pas pour l'injection, mais pour la couleur vermillon qui lui sied à merveille. La robe et le luxe de la 3500 GT, combiné à un moteur puissant ont fait le succès de cette voiture et le choix idéal pour des patrons d'entreprise des années 50-60 !



*Le sigle distinctif Iniezione de la 2^{ème} série des 3500 GT
Source : regardpassion.ch – J-Ph Duflon*

Un luxe sportif assumé

La réputation sportive de la marque au Trident se ressent dès la prise de volant : une pléthore de compteurs s'offre aux yeux du conducteur. Il ne manque pas un indicateur et si l'habitacle n'était pas luxueux, on se croirait au volant d'une voiture de course ! Pourtant, c'est bien l'atmosphère intérieure luxueuse qui prédomine avec cuir raffiné, moquette épaisse, volant bois et poignées en alu.



*Le style sportif marqué du tableau de bord
Source : Archives Maserati*



Une Ferrari routière au summum

La Ferrari 500 Superfast est un modèle peu connu. Et pour cause, seuls 36 exemplaires (y compris le prototype) sont construits et confiés à une clientèle fidèle et très riche, exclusivement choisie par Ferrari. Une 500 Superfast coûte à l'époque deux fois le prix d'une Rolls-Royce. En effet, avec ce modèle, Ferrari fait le choix déterminé de gagner de l'argent. La 500 Superfast allie donc puissance, confort et luxe, quitte à perdre l'âme du modèle issu de Maranello.

Le prototype présenté en 1^{ère} mondiale à Genève il y a 60 ans

Ce n'est donc pas un hasard si, en 1964, Ferrari choisit le salon de l'Automobile de Genève pour

présenter le prototype, châssis 5951. 60 ans après, le même prototype trône sur le stand de la Classics Gallery à Genève, dans sa couleur d'origine bleu métallisé. Une prouesse réalisée grâce à un concours de circonstance décrit dans l'article du Contact XK 002.

Une routière Ferrari hors normes

Chronologiquement, parmi les routières Ferrari, elle fait suite aux 330, 375 et 400 America, ainsi que la 400 Superamerica, dont elle empreinte la base du moteur et le luxe, et elle précède la 2^{ème} série de la 330 GT 2+2, dont elle annonce clairement la silhouette effilée avec ses 2 phares ronds de la 2^{ème} série de ladite 330. En clair, la 500 Superfast est hors norme, c'est la routière de tous les superlatifs.





*Imaginez-vous au volant à 250km/h
Source : Collection privée*

Un moteur très hautes performances

500 pour 5 litres de cylindrée ! La 500 Superfast est un 12 cylindres en V à simple arbre par rangée, alimenté par 3 carburateurs double corps Weber 40 DCZ/6, permettant d'atteindre 400ch et une vitesse de pointe de 250km/h. Lampredi et Colombo ont travaillé ensemble sur ce moteur, qui reste très traditionnel dans sa conception. C'est l'une des plus grosses cylindrées jamais construite par Ferrari, tous modèles confondus et la plus grosse parmi les routières d'usine !



*Le V12 de 5 litres de la 500 Superfast
Source : Collection privée*

Une ligne effilée

Côté carrosserie, la 500 Superfast porte la patte de Pininfarina, tant sa finesse longiligne en fait oublier son gabarit imposant de 4,82m de long et 1,73 de large pour seulement 1,28 de haut ! Un long capot rejoint les fins piliers du toit, un arrière plongeant, de petits feux discrets intégrés dans la carrosserie à l'avant et à l'arrière, des demi pare-chocs chromés : autant d'éléments qui contribuent à la légèreté du modèle. Quelques modèles ont connu de petites différences de réalisation à choix du preneur, tels que deux châssis qui sont équipés de cache-feux de type globe en plexiglass.

Un luxe ostentatoire

La finition intérieure ne laisse aucun doute. Nous avons affaire à une voiture de très grand luxe, ce qui confirme le caractère exceptionnel de la 500 Superfast. Bois précieux et cuir de très haute qualité, des boutons de commande discrètement disposés à gauche du volant à peine visible par le passager sont les composants de ce modèle dont chaque client choisit l'habitable en fonction de ses goûts et désirs. Aucune Ferrari 500 Superfast ne se ressemble, c'est une voiture dite "de commande". Pour l'anecdote, le modèle présenté a d'ailleurs gagné le 1^{er} prix au concours d'élégance à la Villa d'Este en 2013.



*Photo d'usine d'époque - quelle ligne !
Source : Collection privée*

Une clientèle pas seulement fortunée

Ces performances sont à la hauteur des attentes des clients, tels que l'Aga Khan, le Sha d'Iran (qui en commanda deux !), mais aussi 12 clients américains (un tiers de la production). Quand bien même ce modèle ne s'inscrit pas dans la pure ligne de Ferrari et sent la mine d'or commerciale, les clients ont fait un choix très avisé, car cette voiture offre les attributs sportifs de Ferrari dans un écrin de confort. Pour qui pouvait se le permettre, le choix révèle des connaisseurs.



*Un intérieur au luxe sans concession
Source : Collection privée*



Phares jaunes et couleur Blu Dino Metalizzato
Source : regardpassion.ch – J-Ph Duflon

La 1^{ère} Ferrari de masse

A l'inverse de la 500 Superfast produite à la demande, la Ferrari Dino 246 GT, puis GTS, est une voiture quasi de masse, puisque produite à environ 4'000 exemplaires. Ce n'est pas la seule rupture avec l'histoire Ferrari, nous le verrons, puisque ce modèle est équipé d'un 6 cylindres et non d'un 12 cylindres, positionné centralement derrière le conducteur et non devant, de surcroît de manière transversale. La Dino ne porte pas d'écusson Ferrari sur la carrosserie... Ce modèle constitue un tournant stratégique pour la marque au cheval cabré de Maranello.

Un hommage à Alfredo Ferrari...

Dino, le diminutif affectueux d'Alfredino, fils d'Enzo Ferrari et de son épouse Laura, est à l'origine de la dénomination de ce modèle, et d'une lignée de moteurs portant ce nom. Alfredo Ferrari, mort prématurément de maladie à 24 ans en 1956, aurait contribué à l'élaboration du 6 cylindres, imposé par la réglementation de compétition des Formule 2 de l'époque et développé par le chef-motoriste maison Vittorio Jano. Enzo Ferrari reste inconsolable de la mort de son fils, héritier désigné et se rend tous les jours durant des années sur sa tombe. Cet événement change la manière dont Enzo envisageait le futur de la marque.



Alfredo Ferrari, dit Dino, et son père Enzo
Source : Archives Ferrari

...mais une Ferrari aux avant-goûts Fiat

Sans aucun doute, la disparition de son fils et le poids de la gestion de l'entreprise ont motivé Enzo Ferrari à se rapprocher de la famille Agnelli pour d'abord collaborer sur le moteur Dino, puis confier la branche industrielle à Fiat et se consacrer à l'écurie de course, sa passion. Ce moteur Dino doit être produit à 500 exemplaires minimum, d'où la collaboration avec Fiat, et l'extension de plus de 10'000m² de l'usine de Maranello. Ce moteur, en version 2 litres, équipe donc d'abord dès 1967 la Fiat Dino 206 et la Ferrari Dino 206 dans des configurations très différentes, puisque le moteur sur la Fiat Dino est en position avant, alors qu'il est central pour la Ferrari.

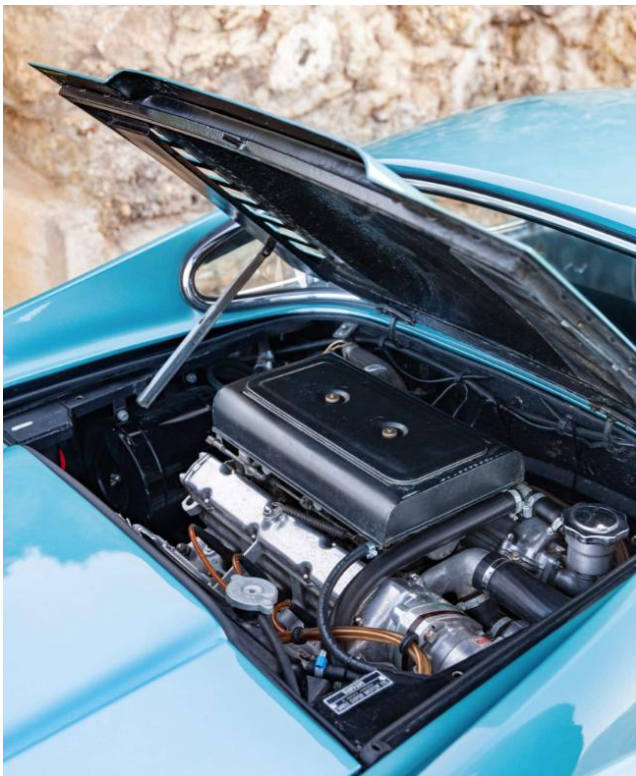


Le sigle Dino

Source : regardpassion.ch – J-Ph Duflon

L'abandon dans la douleur du 12 cylindres...

Pour les puristes de l'époque, qui ne veulent entendre que le rugissement des 12 cylindres, le choix du 6 cylindres est un abandon, pire une trahison. Mais ce choix dicté par la réglementation de la Formule 2 est en fait un coup de maître pour Ferrari, et subsidiairement pour Fiat. Certes, les débuts sont difficiles car le moteur 2 litres en aluminium se révèle fragile. Mais cette faiblesse est corrigée dès 1969 avec la conception d'un bloc en fonte d'une capacité de 2.4 litres, qui équipe la Dino 246 GT, puis la GTS, tout comme d'ailleurs la Fiat Dino 246.



Le moteur Dino pour la Ferrari Dino 246 GT

Source : drivevintage

... au profit d'un 6 cylindres

Équipé de 2 arbres à came en tête, ce 6 cylindres en V à 65 degrés est alimenté par trois carburateurs double-corps Weber avec distributeur et allumage électroniques. La Dino 246 développe 195 ch pour une vitesse de pointe de 235 km/h. Malgré de très belles performances, la Dino 246 n'a pas de palmarès de course et ses participations sur circuit sont très limitées, en raison très probablement de l'utilisation du moteur en Formule 2, ainsi qu'en rallye international, embarqué par les Lancia Stratos, triples championnes de 1974 à 1976.

Une double 1^{ère} mondiale à Genève

En 1969, la Dino 246 GT est annoncée en 1^{ère} mondiale à Genève. Il en sera de même en 1972 pour la Dino 246 GTS, qui garde ses attributs, mais se différencie principalement de la GT par sa configuration cabriolet Targa. Le succès commercial de la Ferrari Dino GT, puis GTS, est sans précédent pour la marque au cheval cabré, puisqu'environ 4'000 exemplaires sont produits entre 1969 et 1974. Un record à l'époque.

Un style Pininfarina innovant

La ligne façonnée par Pininfarina a bien entendu contribué au succès de la Dino. La voiture est plutôt petite avec une longueur de 4,23m pour 1,13 de haut. La ligne fuyante de ses contreforts épouse à merveille l'implantation centrale du moteur. Son avant est équipé d'une grille discrète, ainsi que de demi pare-chocs chromés très élégants, qui mettent en valeur ses phares en retrait encastrés dans les ailes avant. L'intérieur est sobre et fonctionnel et donne la priorité au pilotage sportif qu'elle mérite.



Un tableau de bord sportif

Source : regardpassion.ch – J-Ph Duflon

Le modèle de la Classics Gallery

Non, le rouge et le jaune ne sont pas les seules couleurs qui vont aux Ferrari. Bien au contraire même, et la preuve est saisissante avec la magnifique Dino 246 présentée en 2024 à Genève, dans une couleur d'un bleu profond, le Blu Dino Metallizzato. Immatriculée en France en 1972, cette Dino 246 GT équipée de phares jaunes a dégagé une impression de puissance racée lorsqu'elle est arrivée par la route dans les halles d'exposition en fin de soirée peu avant l'ouverture du Salon 2024.



La Miura, quel style !!
Source : regardpassion.ch – J-Ph Duflon

Un 1ère mondiale exceptionnelle à Genève en 1966

Petit retour en arrière, puisque nous sommes en 1966, à mi-chemin entre les Ferrari 500 Superfast et Dino 246. Un véhicule extra-terrestre est présenté sur le stand Lamborghini, la Miura. Tout dans ce véhicule est novateur, jamais vu auparavant et d'une esthétique hors du temps. De la carrosserie au moteur, sans oublier la conception même de la voiture avec le premier 12 cylindres en position centrale et de surcroît transversale, la Miura est unique dans l'histoire de l'automobile et ouvre à Genève un nouveau chapitre de l'histoire automobile.

Un profil jamais imité !

D'abord la carrosserie. Elle est le fruit du travail de Marcello Gandini chez Bertone, qui dessina en trois mois et seul cette voiture, uniquement secondé par trois dessinateurs industriels. Il s'agit là de son premier chef d'œuvre. Le dessin est sans concession et sans comparaison. L'ouverture du capot avant à bascule s'inspire de la Jaguar Type E, tout comme le capot arrière pour accéder au moteur. Ainsi, lorsque les deux capots sont ouverts, il ne reste que la caisse centrale et le toit pour rappeler que nous avons bien affaire à une voiture ! Ses dimensions sont aussi hors norme, puisqu'elle ne mesure que 1.05m de haut pour presque 4,40 de long et 1,76 de large. Ses phares, orientés vers le haut en position de repli, soulignés de cils noirs, contribuent à cette sensation de jamais vu.



Ferruccio Lamborghini (à gauche) en discussion avec Nuccio Bertone à Genève
Source : Salon de l'Automobile de Genève



La Miura au Salon de l'Automobile de Genève en 1966
Source : Salon de l'Automobile de Genève

Deux des quatre carburateurs triple-corps
Source : regardpassion.ch – J-Ph Duflon



Un moteur à faire pâlir

Le moteur ensuite, pour ceux qui privilégient la conduite. Sous la houlette de l'ingénieur en chef Paolo Dallara, la Miura est équipée d'un moteur 12 cylindres en V de 3 929 cm³ à 24 soupapes et de quatre carburateurs Weber triple-corps. Dans sa version de base, la P400, le moteur développe 350 ch, tandis que dans la dernière version entre 1971 et 1973, le P400 SV développe 385 ch. Le 0 à 100km/h passe ainsi de 6.7 secondes à 5.6 secondes ! La vitesse de pointe atteint 285km/h, pour un poids de 985 kg.

La première Supercar...

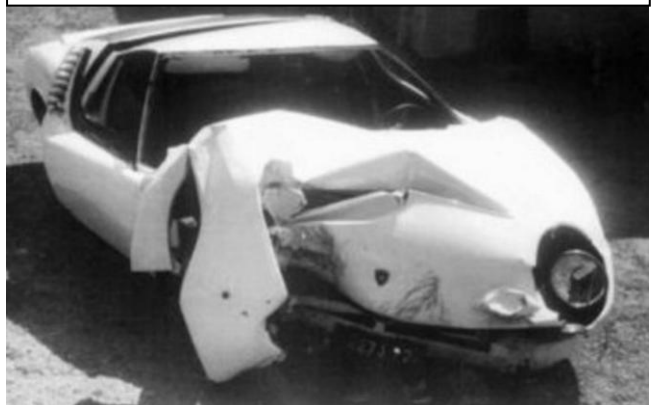
Produite à 764 exemplaires, la Lamborghini Miura est à juste titre considérée comme la première Supercar de l'histoire automobile, alliant le plus extrême du moment en termes de design, de puissance et d'innovation, avec des couleurs folles qui feront la marque de fabrique de Lamborghini.

...réservée à des connaisseurs... et des stars

Les chanceux, et téméraires, propriétaires de Lamborghini Miura comptent de nombreuses têtes couronnées du Moyen-Orient (le Sha d'Iran, le prince Faycal d'Arabie Saoudite, le roi Hussein de Jordanie...), mais aussi des artistes-stars tels que Rod Stewart, Frank Sinatra, Miles Davis, et en France, Jacques Dutronc, Christophe ou Johnny Halliday. Le rockeur français, très fier de son acquisition en juin 1967 auprès du distributeur Edgar Bensoussan, avenue des Champs Élysées, ne gardera pas longtemps sa voiture. Il la détruira



Johnny Halliday prend possession de sa Miura aux Champs Élysées
Source : Archives Le Parisien



La Miura de Johnny méconnaissable deux mois plus tard
Source : Archives Le Parisien

en août de la même année lors d'un accident contre un arbre, dont lui et son passager, le photographe Jean-Marie Périer, sortiront miraculeusement indemnes. Notez sur la photo du véhicule accidenté que la voiture avait été équipée dans l'intervalle de phares longue portée Cibié, analogues à ceux qui équipent les DS de l'époque.

Le châssis de la Classics Gallery

Le véhicule présenté sur la Classics Gallery est quasi identique à celui qui fut présenté au Salon de Genève en 1966. Ce châssis est le 35ème construit, au début de 1967 et il est de couleur orange, celle qui fut choisie par Lamborghini pour annoncer la Miura en 1^{ère} mondiale.

Une belle histoire d'après salon....

Deux jours avant la fermeture du Salon de l'Auto, le propriétaire de cette Miura, un homme très âgé et un peu chétif, me demande s'il serait possible de déposer la voiture, non pas chez lui, mais chez un mécanicien.... *Petit flash-back* : la Miura est la seule voiture que j'ai chargée et transportée dans ma remorque, compte tenu de l'exiguïté de l'accès et du fait qu'elle ne tournait pas depuis quelques années. Le propriétaire s'était mis au volant pour orienter les roues pendant qu'on sortait la voiture du garage en mode poussette, puis treuil électrique... *Retour sur le salon* : j'accepte bien entendu la demande de déposer après le salon la voiture chez ledit mécanicien, surtout voyant les yeux malicieux du propriétaire me confiant « Vous comprenez, tout ça m'a donné envie de la conduire à nouveau ! ». *18 mois plus tard* : je reçois successivement un vidéo par WhatsApp et un appel téléphonique. La Miura a repris la route, et de bien belle manière. Le propriétaire me raconte : « Sur l'autoroute, elle prend 40 km/h de vitesse par 1'000 tours minute... On est vite à 200km/h. Mais il faut faire gaffe, car pour freiner, il faut appuyer comme un sourd sur la pédale, et ça freine à peu près ! ». Je ne m'imaginais pas que le Salon allait redonner de la jeunesse à l'un des propriétaires.



La Miura en 2024 sur le stand de la Classics Gallery
Source : regardpassion.ch – J-Ph Duflon

A suivre....

Dans la prochaine édition de Contact XK, nous partirons outre atlantique pour les V8 américains, qui ont équipés tant de voitures mythiques, y compris une française..., mais une fois n'est pas coutume sans que ces modèles n'aient été présentés en première mondiale au Salon de Genève.



Les yeux de biche de la Miura
Source : regardpassion.ch – J-Ph Duflon