

LE FIGARO · fr**AUTOMOBILE****Ferrari 275 GTB, un chef-d'œuvre d'élégance**<http://www.lefigaro.fr/automobile/2014/03/25/30002-20140325ARTFIG00104-ferrari-275-gtb-un-chef-d-oeuvre-d-elegance.php>

| Mis à jour le 25/03/2014 à 11:42 |



Battista Pinin Farina, patron de la carrosserie Pininfarina, prend la pose en compagnie de l'une des premières 275 GTB.

ANNIVERSAIRE- Il y a cinquante ans, Ferrari lançait une nouvelle berlinette pour remplacer la 250 GT/L. Baptisé 275 GTB, ce nouveau modèle marquait l'apogée d'une école de la carrosserie italienne.

La naissance de la Ferrari ¹275 GTB verse un crédit supplémentaire à la science et à l'imagination prolifique de la carrosserie Pininfarina. Mais, après avoir enfanté les beautés sculpturales que sont les 250 GT Berlinetta Passo Corto et 250 GT/L, Pininfarina peut-il encore se surpasser? En découvrant la 275 GTB au salon de Paris de 1964, il est permis de répondre par l'affirmative. Son style, d'un classicisme qui se complaît dans les rondeurs douces en vogue dans les années 1960, dévoile une nouvelle écriture du thème Berlinetta. A l'image de son aînée, la 250 GT Berlinetta, qu'elle se charge de remplacer, la 275 GTB évoque élégance, raffinement et puissance. Mais cette remarquable sobriété ne s'exprime pas au détriment de la force et du caractère. Elle marque l'aboutissement de plusieurs années de carrosserie italienne.

La loi des longs capots

La 275 GTB avant son exposition au salon de Paris. Crédits photo : 665820.jpg

L'influence de la compétition, et plus particulièrement de la 330 LMB et de la 250 GTO, est sensible au niveau du dessin de la nouvelle berlinette. La disproportion des lignes exprime une sensualité inhabituelle. La personnalité de la 275 réside dans le rapport entre une poupe compacte, l'habitabilité étreinte et l'immense capot plongeant.

Marquant la fin de l'apogée de la légendaire lignée des 250, la 275 GTB ne dissimule pas son hérité sportive tant ce qui concerne le châssis que la mécanique. La véritable révolution réside - c'est une première pour une Ferrari de route - dans le choix d'une suspension à quatre roues indépendantes permettant d'améliorer sensiblement le confort de suspension et la tenue de route. Ce dispositif est constitué de deux triangles superposés de longueur inégale, de combinés amortisseurs télescopiques réglables et de ressorts hélicoïdaux coaxiaux prenant sur les triangles supérieurs. Au profit d'une meilleure répartition des masses et d'une sensible économie de poids, la boîte à 5 rapports est désormais accolée au différentiel selon une pratique adoptée par les voitures de course des années 1950.

L'héritage de la course se reflète également dans la mécanique de cette berlinette à empattement de 2,40 m. Dernière évolution du V12 né en 1947, ce moteur, dérivant étroitement de celui qui a équipé les invincibles spyders 275 P de la saison sportive 1964, voit son alésage porté à 77 mm. Affichant désormais une cylindrée de 3 285,7 cm³, ce V12 qui peut se prévaloir d'un taux de compression de 9,2:1 et de trois carburateurs Weber double corps de 40 mm, développe la puissance de 280 chevaux à 7 600 tr/min. Pour les clients les plus exigeants, le montage de six carburateurs Weber 40 DCN 3 permet d'obtenir une dizaine de chevaux supplémentaires.



C'est sous cet angle que s'exprime toute la puissance de la ligne de la Ferrari 275 GTB.

Quoique encore disponible en accessoire, les roues fils Borrani sont abandonnées au profit de jantes en alliage léger à ailettes signées Campagnolo. Malgré l'accent porté sur la recherche d'un plus grand confort d'utilisation, la 275 GTB s'avère encore par ses attitudes, tant en comportement qu'en réactions, proche d'une voiture de course. Pour le millésime 1966, Ferrari procède donc, en plusieurs vagues, à quelques retouches d'ordre esthétique et mécanique. Ainsi, dans un premier temps, la lunette arrière est sensiblement élargie pour améliorer la visibilité et les charnières de portes deviennent apparentes. Au début de l'année 1966, le museau du capot avant est allongé et surbaissé pour supprimer la tendance au délestage à haute vitesse et pour remédier aux vibrations résultants du défaut d'alignement du moteur et de la boîte, l'arbre de transmission est désormais contenu dans un tube pour assurer la rigidité de l'ensemble moteur-boîte-pont. D'autres détails touchant à la finition et au confort renforcent les modifications de la 275 GTB «série 2».



La 275 GTB se signale par son long capot. Crédits photo : 665780.jpg

Mais l'année 1966 annonce des transformations encore plus pertinentes. Au moment où Ford commence à infliger sa supériorité en Sport et où Lamborghini défie la chronique avec l'extravagante Miura à moteur central arrière, Maranello ne peut rester inactif. La réplique de l'Ingeniere Enzo Ferrari apparaît au salon de Paris 1966 sous la forme d'une berlinette 275 remaniée. Esthétiquement très proche de sa devancière, au bossage de capot près, la 275 GTB/4 est la première Ferrari routière à être propulsée par un moteur à 4 arbres à cames en tête. Bénéficiant largement de la technologie expérimentée par les prototypes P2 de la saison 1965, le V12 3,3 litres se signale notamment par une batterie de six carburateurs Weber 40 DCN et une lubrification à carter sec héritée de la 275 GTB/Compétition. La puissance atteint désormais 300 ch.

Les normes américaines de plus en plus draconiennes et inconciliables avec le V12 3,3 litres mais certainement la concurrence de la Miura, feront prendre prématurément le chemin de la retraite à la 275 GTB/4 après 350 voitures produites entre l'automne 1966 et le printemps 1968. Une page se referme sur l'un des chapitres les plus glorieux de l'histoire de la berlinette de route, tant il apparaît que la 275 GTB incarne l'apogée du genre. Pour autant, Ferrari ne révolutionne pas le genre, demeurant attaché, encore pour un temps, à l'architecture à moteur avant. C'est ainsi que la 275 GTB est remplacée par la 365 GTB/4 surnommée Daytona en hommage à la victoire

des prototypes P4 aux 24 Heures de Daytona de 1967.



Le tableau de bord de la 275 GTB cède au raffinement du bois.

SERVICE: Voir les annonces Ferrari occasion sur ParuVendu.fr ²

La rédaction vous conseille :

Les constructeurs automobiles soignent leur patrimoine³

Ferrari: 22 pur-sang italiens sur les routes de France⁴



Sylvain Reisser

journaliste 21 abonnés

Journaliste

Liens:

¹ <http://plus.lefigaro.fr/tag/ferrari>

² http://paruvendu.lefigaro.fr/auto-moto/listefo/default/default?tri=flagfeteListe&ord=desc&np=60&r=VO%2CVU&trub=&ty=&r2=VVOFEO00&md=&fulltext=&iibelle_lo=&lo=&codeINSEE=&ray=15&px1=&px0=&nrg=&a0=&km1=&km0=&npo=&tr=

³ <http://www.lefigaro.fr/automobile/2013/02/05/03001-20130205ARTFIG00261-les-constructeurs-automobiles-soignent-leur-patrimoine.php>

⁴ <http://www.lefigaro.fr/automobile/2012/07/27/03001-20120727ARTFIG00517-ferrari-22-pur-sang-italiens-sur-les-routes-de-france.php>