

Ferrari 250 LM : vaut-elle 20 millions d'euros ?



<http://www.lefigaro.fr/automobile/2014/06/13/30002-20140613ARTFIG00283-ferrari-250-lm-vaut-elle-20-millions-d-euros.php>



Portant la griffe Pininfarina, la 250 LM est la première berlinette à moteur central arrière de Ferrari.

ENCHÈRES- Alors que les 24 Heures du Mans se disputent ce week-end, l'une des sœurs de la 250 LM victorieuse dans la Sarthe en 1965 sera proposée aux enchères à Pebble Beach par RM Auctions. Plus rare que la 250 GTO à laquelle elle a succédé, cette berlinette à moteur arrière peut-elle battre un nouveau record ?

Certains estiment que la [Ferrari 250 LM](#) mériterait d'accéder à la même reconnaissance que la fameuse 250 GTO. Certes, la LM ne possède pas le palmarès de la GTO mais sa ligne possède autant de caractère. Et surtout, la LM représente un jalon important dans l'histoire des Ferrari de compétition. Et avec ses trente-deux unités, la LM est plus rare que la GTO. Les occasions d'en acquérir un exemplaire sont ainsi exceptionnelles. Dans un contexte de flambée des prix, la maison d'enchères RM Auctions peut légitimement espérer que la 250 LM qu'elle présente à sa vacation de Pebble Beach, les 15 et 16 août, réalise un nouveau record. La dernière LM proposée aux enchères était d'ailleurs à l'actif de la maison américano-canadienne. Lors de sa vente «L'Art de l'automobile» à New York le 21 novembre dernier, le numéro de châssis #6107 a changé de propriétaire contre la somme de \$14 300 000. Dans quelques semaines, dans l'effervescence du concours d'élégance de Pebble Beach, sur les rives de l'Océan Pacifique, à quelques kilomètres du décor pittoresque de Carmel, la 250 LM #6045 devrait flirter avec les \$25 000 000. C'est que la 250 Berlinetta Le Mans est l'une des Ferrari parmi les plus désirables.

La griffe Pininfarina



Le profil majestueux de la 250 LM.

C'est dans le courant de l'année 1963 qu'Enzo Ferrari imagine sa première berlinette à moteur central arrière pour répliquer à l'offensive

de Ford en endurance avec la Cobra Daytona et la GT 40. La LM hérite de nombreux éléments expérimentés sur les prototypes 250 P de la saison 1963. Après sa présentation officielle dans la cour de l'usine en septembre 1963, la nouvelle arme de la saison 1964 s'exhibe sous les sunlights du salon de Paris. Magnifiquement dessinée par Pininfarina et réalisée chez le carrossier Sergio Scaglietti, la 250 LM fait forte impression. La rapidité de réaction du maître de Maranello frappe les observateurs. Bien que l'évolution soit radicale, Enzo Ferrari va tenter de faire homologuer sa voiture en GT, comme une simple extension de la 250 GTO. Le tout de passe-passe est trop gros à avaler pour la CSI, l'organe international chargé de l'homologation des véhicules. D'ailleurs, la production ne dépassera pas les trente-deux unités.



Les deux réservoirs d'essence encadrent le V12.

A bien y regarder, la LM apparaît comme une version fermée de la 250 P. Le pavillon, qui constitue la principale différence, présente un dessin original caractérisé par la disposition verticale de la lunette arrière. Celle-ci est en fait dissimulée sous un volumineux carénage qui évoque l'arceau de la 250 P. Le châssis tubulaire a, pour sa part, été conçu par William Vaccari à Modène. Outre un empattement identique à la 250 P, (240 cm), la 250 LM reprend le même schéma de suspensions à double bras triangulés et ressorts hélicoïdaux. La principale différence réside dans les réservoirs d'essence disposés de part et d'autre du moteur, entre les portières et les roues arrière.

Après le salon de Paris, la première 250 LM produite #5149 GT, équipée du V12 Colombo 3 litres s'en va faire le tour des salons. Ce sera d'ailleurs la seule LM équipée d'un 3 litres. Ferrari livrera ensuite toutes ses berlinettes avec un V12 3,3 litres. Logé en position central arrière, dans le sens longitudinal, il délivre la puissance de 320 ch à 7 500 tr/mn. L'alimentation est assurée par six carburateurs double corps inversés Weber 38 DCN et le couple, fort respectable, atteint 32 mkg à 5 500 tr/mn. La transmission est munie d'un embrayage monodisque à sec commandé hydrauliquement et accolé au volant-moteur tandis que la boîte-pont adopte 5 rapports non synchronisés. Bête de course, la LM ne dépasse pas 820 kg, soit 200 kg de moins que la GTO version 64.



La LM #6045 n'a jamais couru.

Culminant à 1,11 m du sol, la LM ne ménage pas un accès très aisé à l'habitacle. Acheminée pour la première et dernière par l'usine lors des essais préliminaires des 24 Heures du Mans 1964, la LM a été dotée d'un pavillon arrière caréné. Des essais peu concluants, des annulations de commande en cascade résultant du refus de la Commission Sportive Internationale (CSI) de l'homologuer dans la catégorie Grand Tourisme, et son prix élevé, conduiront Enzo Ferrari à sacrifier la LM. La berlinette Le Mans ne devra sa survie qu'aux écuries semi-officielles de l'usine, le NART, l'écurie Francorchamps, la Scuderia Filipinetti, Maranello Concessionaires et à quelques talentueux pilotes qui la feront courir en catégorie «Prototype».

Tête d'affiche du catalogue RM Auctions à Pebble Beach, la 250 LM #6045 n'a jamais couru. Dès sa sortie d'usine, elle a été achetée par le collectionneur américain Bill Harrah pour son célèbre musée de Reno.

Malgré tous ses avatars, la 250 LM remportera tout de même les 24 Heures du Mans en 1965 avec l'équipage Jochen Rindt et Masten Gregory. Aujourd'hui encore, la 250 LM détient la neuvième et dernière victoire d'une Ferrari dans la Sarthe. Mais, il se pourrait bien que Ferrari annonce ce week-end au Mans son retour en endurance.



L'habitacle dépouillé est celui d'une machine de compétition.

La rédaction vous conseille :

La Ferrari de route la plus chère du monde²

Ferrari: 22 pur-sang italiens sur les routes de France³



Sylvain Reisser

journaliste 22 abonnés

Journaliste

Liens:

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

² <http://www.lefigaro.fr/automobile/2013/09/27/30002-20130927ARTFIG00428-la-ferrari-de-route-la-plus-chere-du-monde.php>

³ <http://www.lefigaro.fr/automobile/2012/07/27/03001-20120727ARTFIG00517-ferrari-22-pur-sang-italiens-sur-les-routes-de-france.php>