



### 5000 GT par Gilles Bonnafous



C'est l'occasion pour nous de revenir sur ce modèle magnifique, rare et mythique. Supercar des années soixante, la 5000 GT, type AM 103, voit le jour en 1959. Sa genèse semble tenir à la rencontre, orchestrée par Giulio Alfieri, de la mécanique de la 450 S avec le Shah d'Iran.



L'ingénieur Giulio Alfieri a l'idée de marier ce fantastique V8 avec le châssis de la 3500 GT, qui vient d'entrer en production. La carrosserie sera commandée à Touring.

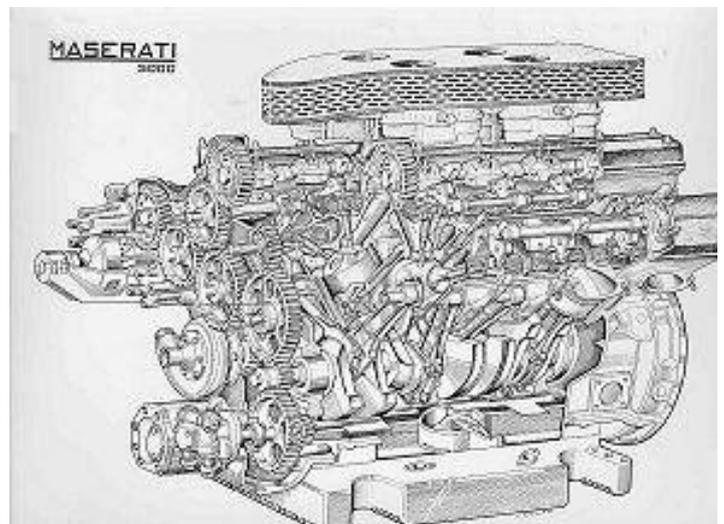
Alfieri fait passer la cylindrée du moteur à cinq litres par réalésage : 98,5 mm au lieu de 93,8 mm, soit 4937,8 cm<sup>3</sup>. Seules les deux premières 5000 GT vont recevoir ce V8 directement issu du 450 S de compétition. Leurs arbres à cames sont entraînés par une cascade de pignons et elles sont dotées de quatre carburateurs double corps Weber 45 (ou 46) IDM. La boîte de vitesses est une ZF à 4 rapports.

Par trois fois, la 5000 GT est apparue sous les feux de la rampe au cours des derniers mois. D'abord à la vente Poulain, en juin (voir rubrique Le Trident sous le marteau), où le coupé Allemano de 1964, châssis 048, du Manoir de l'Automobile de Lohéac était proposé. Non vendue, la voiture s'est retrouvée au Mondial, sur l'espace consacré au musée dans le cadre de « l'Incroyable Collection ». Enfin, un autre coupé Allemano, de 1962 celui-ci, était exposé au Brussels Rétro Festival, les 20, 21, et 22 octobre derniers, sur le stand d'un marchand d'Anvers.



Passionné devant Allah de belles mécaniques en général et de Maserati en particulier, Rezza Pahlavi, Shah d'Iran, ne compte pas se contenter de la 3500 GT du vulgum pecus. Il souhaite une voiture spéciale, totalement exclusive pour être digne de son rang.

A la fin 1957, il reste à l'usine Maserati des moteurs de 450 S, qui n'ont pas été utilisés au cours de la saison sportive.

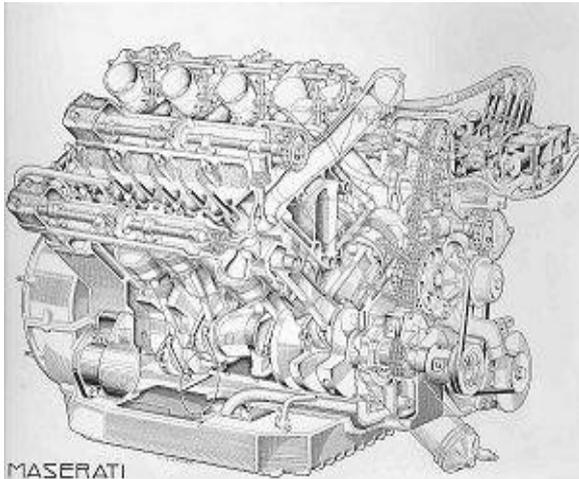




### 5000 GT par Gilles Bonnafous (suite)

Ces voitures sont carrossées par Touring et tarifées à un prix exorbitant. La première, châssis 002, est livrée au Shah, la deuxième, châssis 003, est celle exposée en 1959 au salon de Turin.

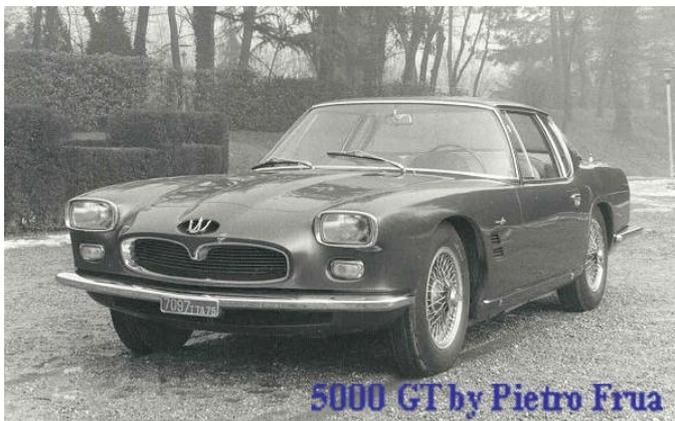
En 1960, le moteur est revu afin d'être plus facilement utilisable et ses cotes sont modifiées.



Avec 94 x 89 mm, celles-ci donnent une cylindrée de 4941,1cm<sup>3</sup>. Les arbres à cames sont désormais entraînés par chaînes et l'injection indirecte Lucas se substitue aux Weber. Forte de ses 340 ch, la 5000 GT file à 270 km/h. Elle bénéficiera en 1963 d'une boîte ZF à cinq rapports.

La 5000 GT sera construite jusqu'en 1965 à une trentaine d'exemplaires. Les sources divergent sur le nombre exact, ainsi que sur les auteurs des carrosseries — d'autant que certains châssis ont été recarrossés.

Quatre seraient attribués à Pietro Frua (dont un pour Karim Aga Khan), trois ou quatre à Touring, un ou deux à Monterosa, un à Ghia, Pinin Farina, Bertone (dû à Giorgio Giugiaro et exposé au salon de Turin 1961) et Vignale (dessiné par Michelotti pour Briggs Cunningham).



5000 GT by Pietro Frua



5000 GT by Pinin Farina

Le reste de la production a été réalisé par Allemano sur un dessin de Giovanni Michelotti. Version standard, si l'on ose dire, ce coupé 2 + 2 est inspiré de la sublime 3500 GT de Touring et des trois premières 5000 GT dues au même

carrossier milanais.

Un cabriolet Vignale est resté au stade du projet.

Côté people (tendance jet set), on trouve sur la liste des heureux élus de la 5000 GT, outre le Shah d'Iran, l'Aga Khan, Giovanni Agnelli, Ferdinando Innocenti et Briggs Cunningham.

Photos de Sig. Ermanno Cozza et Gilles Bonnafous



5000 GT par Monterosa