

NOUVEAU

Automobile
revue

N°1

Spécial
Ferrari



Lafont
presse

L 12890 - 1 - F - 9,80 € - RD



N°1 - Trimestriel - Mai-Juin-Juillet 2023 - BEL: 10,70€

L'essentiel de **L'auto**



DS7
Relooking
réussi

DOSSIER SPÉCIAL

Guide d'achat
thermiques - électriques - hybrides

ELECTRIQUES **LE BON CHOIX**

Celles qui se vendent
Celles qu'il faut éviter

L'essentiel de
L'auto
Panorama
Fiabilité/conso/
puissance/
performance/
confort...



Peugeot E-208



Fiat 500



Dacia Spring

ASSURANCE-AUTO
8 astuces pour gagner
sur votre contrat

Renault Austral



L'hybride au top

VOITURES CHINOISES
Peut-on leur
faire confiance?

POUVOIR
D'ACHAT
Économisez avec
l'éco-conduite

En kiosques et sur
www.lafontpresse.fr

Lafont
presse

c'est positif !

ABONNEZ-VOUS

L'essentiel de
L'auto

Et renvoyez ce bon dument rempli à **Lafont Presse**
53 rue du Chemin Vert - 92100 Boulogne-Billancourt

OUI, je m'abonne au L'essentiel de l'auto et le recevrai chez moi
(10 numéros au prix de 44 € au lieu de 55 €)

Nom : Prénom :
Adresse :
Code Postal : Ville :
Téléphone : Date de naissance :
Courriel :

Je règle par Chèque bancaire ou postal à l'ordre de **Lafont presse**
53, rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex

ou par carte Bancaire visa

N° :

expire fin [] [] [] []

cryptogramme (les trois derniers chiffres au dos de votre carte) [] [] []

Tarifs France Métropolitaine, pour les Dom-Tom et l'étranger : + 2 € par revue livrée.

Conformément à la loi "informatique et libertés" du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à la transmission éventuelle de vos coordonnées en cochant la case ci-contre ou en adressant un courrier libre à Lafont presse - 53, rue du Chemin vert - CS 20056 - 92772 Boulogne Billancourt Cedex.

Abonnez-vous sur www.lafontpresse.fr



P.72/98

SPÉCIAL FERRARI

06 / Billet d'humeur

Forza Ferrari !

10-55 / GAMME 2023-2024

Le Cavallino Rosso frappe fort

P.10/55

Ferrari 296 GTB/GTS

Ferrari 296 GTS

Ferrari 812 GTS

Ferrari F8 Tributo & Tributo Spider

Ferrari Roma & Spider

Ferrari Portofino M

Ferrari SF90 Stradale & SF90 Spider

Ferrari Purosangue

Ferrari Daytona SP3

812 Competizione

Ferrari Monza SP1 & SP2

56-71 / LES ÉTERNELLES MYTHIQUES

Ferrari de Sport

Ferrari 250 Testa Rossa - 1957

250 GT Berlinetta SWB - 1959

250 GTO 1962 - 1964

Ferrari 312P - 1969

Ferrari 330P4 - 1965



72-98 / LES ÉTERNELLES MYTHIQUES

Ferrari de Route

Ferrari 166

Ferrari 250

Ferrari 365 GTB/4 Daytona

Ferrari 308

Ferrari 328

Ferrari Testarossa

Ferrari F40

Ferrari F50

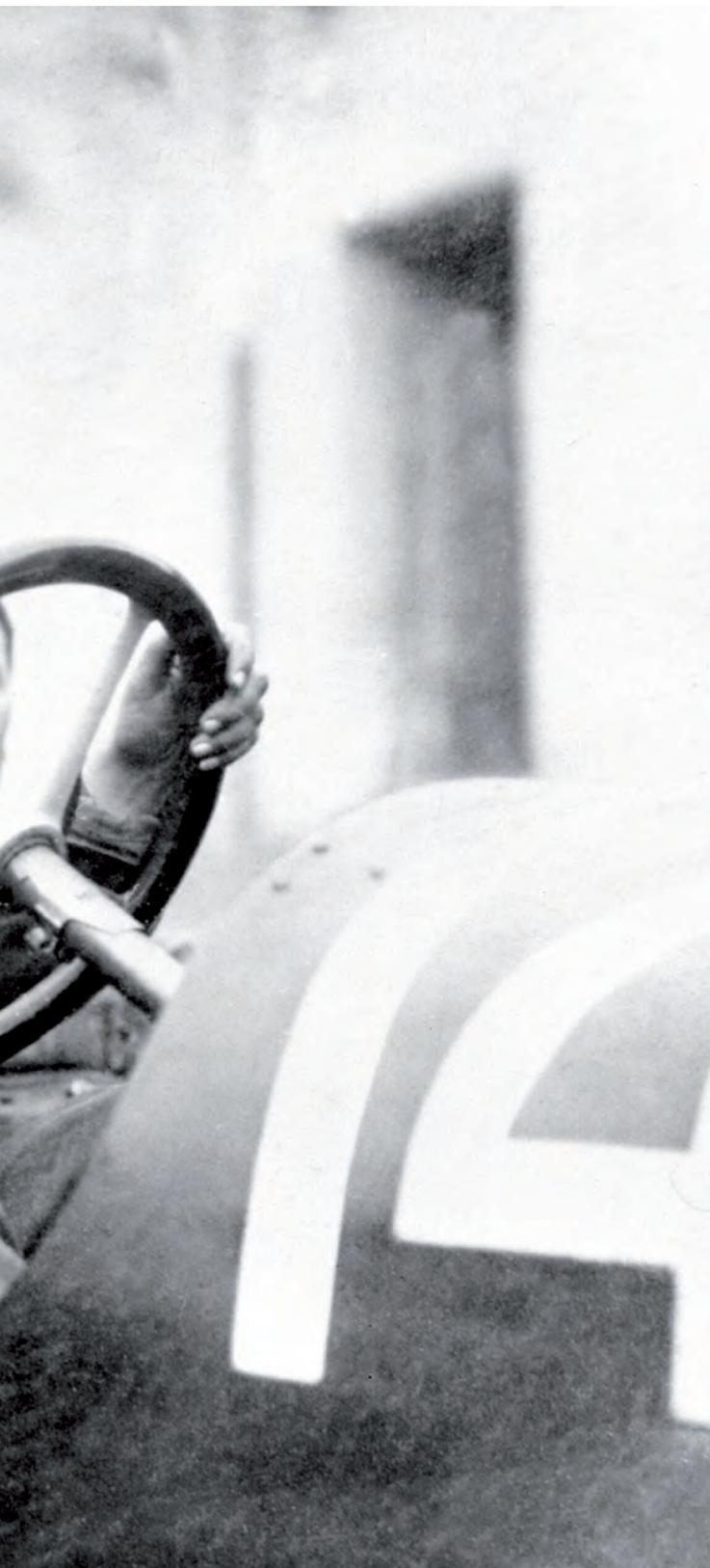
Ferrari Enzo

P.56/71



FORZA FERRARI !





Ferrari est la marque italienne la plus célèbre au monde depuis 1947, synonyme de puissance, de vitesse, de design, de style, de beauté et de succès.

Seules, les grandes marques ont une histoire...

Celle d'Enzo Ferrari débutera un matin de 1947 avec sa première fabrication, la 125 S (auparavant, il avait construit deux automobiles sous le nom de Avio, mais elles ne porteront jamais le nom de Ferrari).

Mais, c'est avec la Série 250 qu'il entrera de son vivant dans la légende de l'automobile.

Cette famille des «250» règnera sans partage pendant dix ans, que ce soit sur route ou sur circuit, elle balayera tout sur son passage. C'est cette même Série qui produira entre 1953 et 1963, les plus belles automobiles de route du Commendatore, on pense bien sûr à la 250 GTO, mais aussi l'extraordinaire 250 SWB ou encore la California.

Cette période faste pour les innovations et les séries spéciales donnera le jour à des modèles uniques, mythiques, que les grands de ce mode s'arracheront.

Fondée par Enzo Ferrari en 1947 à Maranello, elle produit des voitures de sport et de course de la plus haute qualité. Cependant, les origines sportives remontent à 1929, quand Enzo Ferrari a donné naissance à la Scuderia Ferrari à Modène. Elle est présente en Formule 1 depuis la première édition et détient le record de titres en Championnat du Monde de Formule 1 (15 titres Pilotes et 16 titres Constructeurs). Parmi ses pilotes, il a eu de grands noms du calibre d'Alboreto, Schumacher, Alonso, Andretti, Ascari, Fangio, Farina, Prost, Lauda, Villeneuve, Pironi, Vettel.

Le symbole officiel de Ferrari est le célèbre cheval cabré, dérivé de celui utilisé pendant la Première Guerre mondiale par l'aviateur italien Francesco Baracca.





Ce symbole était à l'origine l'emblème utilisé sur les avions du 91e Escadron de chasse par le major Francesco Baracca, un pilote de la Première Guerre mondiale. Enzo Ferrari a rencontré le Comte Enrico Baracca et sa femme, parents du célèbre aviateur, en 1923, après avoir remporté le premier circuit Savio à Ravenne. C'est la Comtesse Paolina qui suggéra à Enzo d'utiliser le petit cheval en question comme symbole de Ferrari, prétextant que cela lui porterait chance. Et en effet, il l'était : le logo Ferrari est désormais considéré comme l'une des marques les plus influentes au monde et est désormais connu dans pratiquement tous les pays. Quant à la couleur des Ferrari, il s'agit d'un vaste débat ! La première Ferrari, qui était en réalité, une Auto Avio 815 était rouge, pas par choix, mais par obligation ! Elle devait



respecter le code couleur attribué à chaque Pays, le rouge pour l'Italie, une teinte qui était donc arborée non seulement par les monoplaces Ferrari, mais aussi par Lancia, Alfa, Maserati, etc. Le rouge sera repris pour les Ferrari de route, afin de faire le lien avec la compétition. Il existe aujourd'hui, plus de 40 variétés de rouge depuis la création de la marque !

Ce qui ne changera jamais c'est ce cheval noir sur fond jaune. C'est Enzo Ferrari lui-même qui confirma qu'il souhaitait avoir le jaune comme couleur officielle pour Ferrari, pour rendre hommage à la région de Modène qui n'aura jamais quitté.

Un voyage au pays de la perfection, une initiation à la Série culte de Ferrari, voilà ce que propose Automobile Revue...



Coup de pouce aux entrepreneurs

Entreprendre

VENTURES

**Vous dirigez une PME,
vous lancez une start-up :
nous vous aidons à
accélérer votre croissance
en mettant à disposition la
puissance média du groupe
*Entreprendre Lafont presse.***

Nos participations : Literiland Élite, Koopilot.com, Kiravi, Caarl, Le Thé Chic Paris, ZérOptical, Pif, Rapid' Pare Brise, contactez-vous.com, Lead Camp, VSD, IPO 1...

**Un dispositif unique pour devenir
un leader de votre secteur sans
avoir à disposer de fonds propres.**

Un coup de pouce original pour nos entrepreneurs.

**Contactez directement par courriel : robert.lafont@lafontpresse.fr
ou alexandre@entreprendre-ventures.com**

**Lafont
presse**

www.lafontpresse.fr

FERRARI

LE CAVALLINO
ROSSO FRAPPE FORT





Depuis sa création, en 1947, Ferrari se fait fort d'appliquer une politique de croissance et d'innovation, dispensée par son site originel de Maranello.

Le Cheval Cabré est aujourd'hui l'un des symboles du raffinement de l'industrie italienne, grâce aux développements permanents issus en grande partie du transfert des innovations du circuit à la route.

Avec ces pages, vous découvrirez ce qu'est Ferrari aujourd'hui, ainsi que la gamme complète des modèles de Maranello. Ferrari propose 12 gammes (7 versions de base et 5 modèles en Séries Spéciales). On débute avec «petite» dernière, Ferrari Purosangue, la 812 GTS, 296 GTB et GTS, la SF90 Stradale et Spider, la F8 Tributo et Spider, la Roma et Roma Spider et enfin, la Portofino M. La plupart du temps, le modèle est décliné en version coupé et en on Spider.

Les versions spéciales sont au nombre de 6.

Ferrari 812 Competizione, et 812 Competizione A, la série Icona est représentée par la Daytona SP3, la Monza SP1 et Monza SP2 et la 296 SP3.

Ferrari, à la croisée des chemins

La fin des moteurs thermiques en 2035 va propulser Ferrari dans une autre dimension.

Il n'est pas certain que «Il Commendatore» aurait choisi cette voie, le tout électrique !

C'est pourtant ce qui devrait arriver..

En effet, la future réglementation oblige les constructeurs automobiles qui fabrique plus de 10 000 voitures par à passer à l'électrique. A l'époque d'Enzo Ferrari, il ne voulait pas dépasser les 4 000 exemplaires, puis avec Lucas di Montezemolo, la pro-

duction est passée à 7 000 exemplaires, mais depuis l'arrivée des nouvelles têtes pensantes, la production est passée à 11 000 voitures fabriquées par an. L'objectif n'est plus le même chez Ferrari, on peut produire plus pour vendre plus et faire plus de bénéfiques ! Le nouveau Directeur Général de Ferrari se nomme Benedetto Vigna et il est...physicien ! On comprend mieux pourquoi, seul, les bénéfiques intéressent Vigna, il n'a aucune culture automobile, en dehors d'avoir créé un capteur de mouvement utilisé pour les airbags..., la culture créée par Enzo est malheureusement bien loin derrière nous !

Une alternative bienvenue

Depuis quelques jours, Ferrari voit une alternative au passage de sa gamme en électrique. En effet, sous l'impulsion de l'Allemagne, l'UE a ouvert la voie à la prolongation des moteurs thermiques au-delà de 2035, à condition toutefois que le moteur utilise de l'essence de synthèse. Appelée également e-fuel, elle est fabriquée sans pétrole, à partir d'électricité, de dioxyde de carbone et d'hydrogène. Le problème majeur, c'est sa production. Nous sommes incapables pour l'instant de produire suffisamment d'essence de synthèse pour tout le monde et son prix de vente devrait dépasser les 3 € le litre ! En 2022, Ferrari a livré 13 221 voitures... pour un chiffre d'affaires de 5 milliards d'euros, et le nouveau PDG cible 7 milliards d'euros d'ici 2026, donc cela passera obligatoirement par une gamme électrique, à moins que Ferrari revienne à la raison... ce qui n'est pas gagné avec les responsables à la tête aujourd'hui.

fares de 5 milliards d'euros, et le nouveau PDG cible 7 milliards d'euros d'ici 2026, donc cela passera obligatoirement par une gamme électrique, à moins que Ferrari revienne à la raison... ce qui n'est pas gagné avec les responsables à la tête aujourd'hui.

TARIFS

296 GTB	271 114 €
396 GTS	315 377 €
812 GTS	336 269 €
F8 Tributo	232 754 €
F8 Tributo Spider	258 328 €
Roma	202 187 €
Portofino M	207 424 €
SP Stradale	423 514 €
SP Stradale Spider	465 714 €
Purosangue	390 000 €
Daytona SP3	200 000 €
812 Competizione A	578 000 €
Monza SP1	1,7 MC
Monza SP2	2,0 MC
Daytona SP3	2,0 MC



MAGAZINES, JOURNAUX, CARNETS, ENVELOPPES...

COMMENT TOUS VOS PAPIERS TRIÉS SONT-ILS TRANSFORMÉS POUR ÊTRE RECYCLÉS?

En 2019, grâce au geste de tri des Français, 57% des papiers graphiques ont été recyclés. Découvrez les 5 étapes qui permettent cette transformation dans une usine papetière.

1. ARRIVÉE DES BALLES DE PAPIERS DU CENTRE DE TRI

Dans ces gros paquets appelés balles, on retrouve tous les papiers triés par les habitants.



2. TRANSFORMATION EN PÂTE À PAPIER



Les balles de papiers sont plongées dans un gros mixeur : **le pulpeur**. Ce brassage avec l'eau permet de séparer les fibres de cellulose.

3. NETTOYAGE ET FILTRAGE DES FIBRES

Cette étape permet d'**éliminer tous les indésirables** (agrafes, spirales, encres, colles...). La pâte recyclée peut maintenant rejoindre le procédé habituel de la fabrication des papiers.



4. FABRICATION DES FEUILLES



Grâce à une machine à papier, la pâte est aplatie, étirée et séchée sur des cylindres chauffés à la vapeur pour devenir une immense feuille de papier. On peut ainsi fabriquer jusqu'à **110 km de papier** par heure.

5. MISE EN BOBINE DU NOUVEAU PAPIER

Les feuilles de papier recyclé sont mises en bobine et seront ainsi vendues à des imprimeurs qui les utiliseront en tout ou partie pour la fabrication de papiers graphiques (journaux, magazines, cahiers,...).



TRIER, C'EST DONNER DU RÉPIT AUX RESSOURCES DE LA PLANÈTE

1,3 million de tonnes de papiers recyclés permettent d'économiser annuellement :



23 milliards de litres d'eau soit l'équivalent de la consommation d'une ville comme Toulouse.



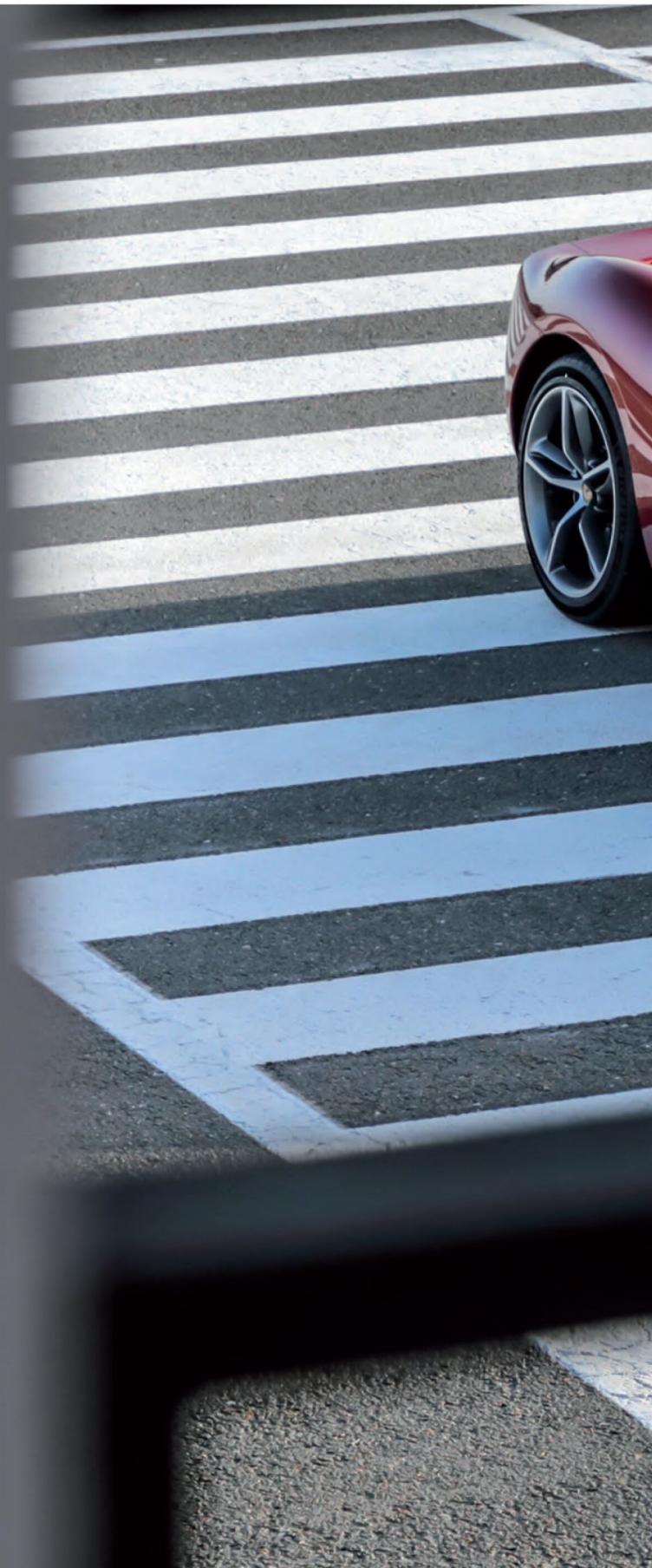
4 000 GWh, soit l'équivalent de deux fois la consommation d'électricité d'une ville comme Marseille.

FERRARI

296 GTB/GTS

BIEN AU-DESSUS DE TOUT

Quatre jours au volant d'une Ferrari V6 hybride bi-turbo de 830 ch peuvent changer votre vie. C'est le rêve que nous avons vécu.





La Ferrari 296 Gran Turismo Berlinetta (GTB) ouvre une nouvelle voie pour les futurs modèles Ferrari en inaugurant l'ère du moteur hybride V6 bi-turbo. L'électrification de Ferrari a commencé avec l'hypercar V12 La Ferrari en 2013, suivie en 2019 par le V8 Ferrari SF90 Stradale. Le 296 V6 bi-turbo est doté d'un moteur à essence et d'un moteur électrique qui se combine pour produire 830 ch.

C'est la plus grande puissance que j'aie jamais eue sous mon pied droit. Contrairement à sa sœur SF90 à traction intégrale, la Ferrari 296 transmet ses prodigieux 830 ch uniquement aux roues arrière.

En termes de style, la 296 s'inspire de nombreux éléments de la Dino 206 GT de 1967 et de la Dino 246 GT de 1969. Le nom rend hommage au défunt fils du fondateur de Ferrari, Enzo Ferrari, Alfredo «Dino» Ferrari. Dino obtient le crédit pour la conception du moteur V6 utilisé dans le 206/246. J'adore le style de la 296. Les courbes fluides se combinent pour créer une supercar élégante. En me garant sur le bord de la route, je ne pouvais pas m'empêcher de regarder la voiture et de prendre photo après photo. Ce serait un thème récurrent pendant mes quatre jours avec le 296.

«La 296 GTB redéfinit le plaisir au volant pour offrir des émotions pures, non seulement lorsque vous recherchez des performances maximales, mais aussi dans la conduite quotidienne»





Touches de style traditionnel

Dans ce mode, la voiture démarre à l'énergie électrique pure, puis passe en mode moteur lorsque le régime est plus élevé. La 296 possède deux interrupteurs manettino. L'interrupteur manettino rouge sur le côté droit de la direction est familier à tous les pilotes Ferrari et contrôle les systèmes dynamiques. Sur la gauche se trouve un écran tactile E-manettino qui contrôle les modes du groupe motopropulseur. Vous avez le choix entre 4 modes, mode hybride, eDrive, Performance et Qualification. J'ai essayé tous les modes, et ils ont tous fonctionné de manière transparente. Ma préférence était de le laisser en mode performance.

La 296 GTB est une voiture facile à conduire grâce à la direction assistée électronique. Le plus gros problème pour un pilote Ferrari est d'être constamment conscient de la faible garde au sol et cela signifie qu'il faut se rappeler d'utiliser le kit de levage du nez.

Conduire dans une entrée assez inclinée de mon hôtel était toujours un exercice de patience. Les passages de roue d'une Ferrari 296 ressemblent à des aspirateurs de puissance industrielle pour la quantité de pierres et de gravier qu'ils ramassent. Le son est des plus déconcertant, vous craignez d'abîmer la



voiture. Ainsi, lorsque vous trouvez un tronçon solitaire d'auto-
route, vous pouvez exercer une pression sur l'accélérateur et là,
le son devient envoûtant.
Ferrari indique le 0-100 km/h en 2,9 secondes, et je peux té-
moigner que c'est exact.

Moteur thermique

Grâce à ses 663 ch et 221 ch/L, le moteur à combustion interne
de la 296 GTS établit le nouveau record de puissance spécifique
pour un spider de route de série. L'introduction de la configu-
ration en V à 120°, avec des allumages à intervalles réguliers,
ainsi que le positionnement des turbos à l'intérieur du V, ont
permis d'obtenir un moteur beaucoup plus compact et une
répartition optimale des masses.

Moteur électrique

Il s'agit du tout premier spider Ferrari doté d'une architecture
PHEV (véhicule électrique hybride rechargeable) à propulsion
arrière uniquement, dans laquelle le moteur à combustion
interne est intégré à un moteur électrique monté à l'arrière
produisant jusqu'à 122 kW (167 ch.), dérivé de l'application
Formule 1 dont il hérite également du nom MGU-K (Motor
Generator Unit, Kinetic). Le moteur électrique et le moteur
à combustion interne communiquent par l'intermédiaire de
l'actionneur du gestionnaire de transition (TMA) qui leur permet



d'être utilisés ensemble pour produire une puissance combinée de 830ch, ou de les découpler pour permettre au moteur électrique de fonctionner seul.

Il s'agit du tout premier spider Ferrari doté d'une architecture PHEV (véhicule électrique hybride rechargeable) à propulsion arrière uniquement, dans laquelle le moteur à combustion interne est intégré à un moteur électrique monté à l'arrière produisant jusqu'à 122 kW (167 ch), dérivé de l'application Formule 1 dont il hérite également du nom MGU-K (Motor Generator Unit, Kinetic). Le moteur électrique et le moteur à combustion interne communiquent par l'intermédiaire de l'actionneur du gestionnaire de transition (TMA) qui leur permet d'être utilisés ensemble pour produire une puissance combinée de 830 ch, ou de les découpler pour permettre au moteur électrique de fonctionner seul.

Grâce à sa transition automatique à double embrayage à 8 rapports et à la multitude de systèmes de conduite sur la voiture, la Ferrari 296 culminera à 330 km/h.

Une foule d'aides à la conduite s'agitent toujours en arrière-plan. Celles-ci vont du capteur dynamique de châssis à 6 voies au contrôle de traction électronique et au contrôle de dérapage latéral. Afin d'arrêter efficacement une supercar de 830 ch, Ferrari a développé un nouveau système de freinage, le brake-by-wire. Cela signifie que chaque roue peut être freinée indépendamment des autres roues.

S'habituer aux caractéristiques de freinage d'une voiture est un élément clé pour pouvoir exploiter les performances et le plaisir



d'une voiture. J'ai tout de suite été à l'aise avec le système de freinage par fil sur la 296, en particulier dans le trafic dense où l'on a tendance à freiner souvent à cause de conducteurs. Bientôt, il était temps de retourner à mon de départ pour rendre la Ferrari 296. La 296 peut s'asseoir avec bonheur dans la circulation. Vous pouvez passer en mode électrique et économiser du gaz. Je n'ai jamais pris autant de photos d'une voiture que j'étais en train d'essayer. Rosso Imola est ma nouvelle couleur Ferrari préférée. Si vous allez en commander un, vous aurez besoin de patience car il y a une longue liste d'attente, mais cela en vaut la peine.

Ma voiture d'essai avec tous ses ajouts en fibre de carbone s'élevait à 444 287 €. Cher bien sûr, mais quand on le regarde dans son contexte, cela devient une bonne affaire. La 296 a les performances de l'hypercar La Ferrari qui se vend d'occasion pour 3 millions d'euros ou plus. Pour moi, la Ferrari 296 est la Ferrari la plus belle et la plus puissante que j'ai jamais conduite. La Ferrari 296 GTS est-elle encore meilleure que la GTB ? La suite va nous le dire !



FERRARI

296 GTS

Le spider au rendez-vous

La 296 GTS accompagne la 296 GTB dans la redéfinition du concept de plaisir au volant, garantissant des émotions pures, non seulement en poussant la voiture à ses limites, mais aussi dans les situations de conduite quotidiennes.

Le toit rétractable garantit un confort exceptionnel aux occupants. Lorsque le toit est escamoté, elle présente un design élégant et sportif et avec le toit relevé, la silhouette reste très proche de celle de la 296 GTB. 14 secondes suffisent pour rétracter ou déployer le toit rétractable léger à des vitesses allant jusqu'à 45 km/h. La ligne de séparation entre la carrosserie de la voiture et le toit se trouve au-dessus du pilier B. En conséquence, le toit pliant se divise en deux sections qui se

replient à ras de l'avant du moteur, ce qui permet de conserver les caractéristiques de dissipation thermique de la baie moteur et l'équilibre du design global. Cela a également permis aux concepteurs d'introduire une fenêtre dans la partie arrière du capot moteur, à travers laquelle le nouveau V6 est clairement visible. Lorsque le toit est rétracté, l'habitacle et la plage arrière sont séparés par un écran arrière en verre réglable en hauteur qui garantit un confort optimal aux passagers, même à grande vitesse.

innovantes. Avec le turbo installé au-dessus du V du carter dans une configuration en V chaud, tous les composants les plus critiques pour la production de chaleur sont maintenant





regroupés dans la zone centrale supérieure du compartiment moteur, ce qui permet une gestion plus efficace de la chaleur à la fois du compartiment moteur lui-même et des composants électriques. Cette rupture nette avec le passé est encore soulignée par les choix aérodynamiques, qui ont bouleversé le paradigme de l'aérodynamisme actif, introduit à partir de la 458 Spéciale. Sur la 296 GTS, un dispositif actif est utilisé non pas pour gérer la traînée mais pour générer une déportance supplémentaire. Le spoiler actif inspiré de La Ferrari et intégré au pare-chocs arrière permet à la 296 GTS de générer une force d'appui arrière élevée en cas de besoin : l'équivalent d'un maximum de 360 kg à 250 km/h dans la configuration déportance élevée avec le pack Assetto Fiorano.

La 296 GTS souligne encore davantage les lignes nettes et sophistiquées de la 296 GTB. Lorsque le toit est ouvert, il s'agit de

l'incarnation la plus élégante du concept d'hybride à ciel ouvert. Son architecture sans précédent pour un spider ouvre en fait un tout nouveau chapitre dans l'histoire de la marque. L'objectif des concepteurs de conserver les principales caractéristiques de la 296 GTB a nécessité une période d'analyse méticuleuse des dimensions de ses composants techniques. Il s'agissait bien sûr de minimiser l'impact des modifications sur la carrosserie extérieure et d'introduire un thème clair, immédiatement reconnaissable, qui résume la complexité du design tout en le traduisant en formes linéaires accomplies.

AVANTAGES

Design

La peinture Rosso Imola est magnifique.

Brake-by-wire est le meilleur système de freinage de Supercar.

Incroyablement rapide et agile.

Facile à manœuvrer.

INCONVÉNIENTS

Volant complexe

Info divertissement difficile à utiliser.

Icône de démarrage du moteur décevante.

Bruyante.



FERRARI

812 GTS





DOCTEUR JEKYLL ET MISTER HYDE

La Ferrari 812 GTS se situe à l'intersection de la vitesse et du luxe, offrant à la fois le gémissement bruyant de 789 chevaux cabrés et le raffinement satisfaisant d'une cabine doublée de cuir italien.

C'est la dualité Jekyll-et-Hyde à l'extrême. Cette supercar à moteur avant et à propulsion arrière est tout aussi apte à vous emmener confortablement dîner dans un restaurant trois étoiles Michelin et à écraser vos entrailles avec ses performances apparemment illimitées.

Nous avons pu chronométrer 2,7 secondes pour atteindre 100 km/h en 2018 dans la version, coupé de la GTS, alors appelée Superfast.

Elle a atteint 160 km/h en 5,7 secondes et détruit le 400 mètres en 10,4 secondes. Ultra-rapide en effet. Sous le capot du cabriolet 812 GTS 2023, le seul style de carrosserie disponible pour cette année-modèle, se trouve le même V12 sensationnel de 6,5 litres.

La conduite de cette Ferrari 812 GTS a confirmé l'incredible capacité de supercar de luxe de cette voiture, nous la considérons comme «deux voitures en une». Toute personne assez chanceuse pour acheter une 812 GTS 2023 obtiendra également ce qui est probablement la dernière voiture de sport Ferrari V-12 à aspiration naturelle sans assistance hybride. Comme si le 812 avait besoin de quelque chose de plus pour le rendre spécial.

Modèle unique

Ferrari propose le cabriolet 812 GTS dans une seule spécification qui comprend des disques de frein en carbone-céramique, des roues de 20 pouces et un intérieur recouvert de cuir aromatique. Les acheteurs peuvent choisir parmi une multitude de couleurs de peinture, de garnitures intérieures et de conceptions de roues, mais c'est à peu près l'étendue de la personnalisation.

Alors que les coupés Competizione et les cabriolets Competizione Aperta étaient auparavant disponibles pour ceux qui veulent une expérience 812 encore plus puissante, ils ne sont pas proposés pour l'année modèle 2023.

Nous sommes très bien avec le GTS, qui nous permet de profiter de la sensation de cheveux balayés par le vent et de nous délecter du grondement du V-12 lors de longs trajets.

Moteur, transmission et performances

La Ferrari 812 GTS tire sa puissance d'un V12 de 6,5 litres développant 789 chevaux, qui délivre un couple de 718 Nm aux roues arrière via une boîte automatique à double embrayage à





sept rapports. Bien que la GTS n'utilise pas le nom Superfast, elle est toujours super rapide, elle culmine à 340 km/h selon Ferrari. Bien que nous n'ayons pas testé de GTS, le Superfast que nous avons testé a atteint 100 km/h en seulement 2,7 secondes. Dans notre conduite de la GTS, nous avons trouvé que la maniabilité était fantastique et sportive pour une voiture de près de deux tonnes, ce qui la rend beaucoup plus petite qu'elle ne l'est. Le toit amovible permet d'écouter facilement le bruit prodigieux du 812 - sa note d'échappement commence par un grognement guttural et s'élève jusqu'à un cri perçant. Et les freins en carbone-céramique de série arrêtent cette bête rapidement et de manière décisive.

Intérieur et confort

L'habitacle de la 812 offre des places assises pour deux, avec des logements raisonnablement spacieux, une bonne ergonomie et un design moderne. Souhaitant que les conducteurs adoptent la nature grand tourisme de la 812 et gardent les mains sur le volant à tout moment, Ferrari a éliminé les tiges de volant typiques et a plutôt placé des commandes à bouton-poussoir pour les essuie-glaces et les clignotants sur les rayons. Quant à l'espace de rangement, l'ancien coupé Superfast surpassait de nombreux concurrents. On ne peut pas en dire autant du cabriolet. L'équipement de toit rabattable du GTS prend toute la place du coffre. Vous devrez envoyer la plupart de vos bagages à l'avance.

La Ferrari 812 GTS est fantastique partout, elle touche le sublime du doigt. Pour la toucher réellement du doigt, il suffit d'être patient, plusieurs longs mois de délais et de faire un chèque d'environ 340 000 €.



AVANTAGES

Design

V 12

Dualité Jekyll vs Hyde

Utilisable au quotidien

INCONVÉNIENTS

Consommation (mais est-ce un défaut ?)

FICHE

<i>Moteur</i>	V2
<i>Cylindrée</i>	6,5 litres
<i>Puis.</i>	789 ch/8 500 tr/min
<i>Couple</i>	718 Nm
<i>Vitesse maxi</i>	340 km/h

FERRARI

F8 TRIBUTO & TRIBUTO SPIDER



C'est officiel depuis
fin mars 2023, la
Ferrari F8 Tributo est
arrêtée, seul, le
spider poursuit sa
route !



LA FIN D'UNE ÉPOQUE

En 2020, la Ferrari 488 s'est transformée en son successeur, la magnifique F8 Tributo. Nous disons « métamorphosé » parce que le F8 n'était pas un tout nouveau modèle comme son nom l'indique, mais plutôt une version améliorée de son prédécesseur 488 - un mélange du moteur de la 488 Pista et de nombreux ajustements mécaniques, stylistiques et aérodynamiques.

Le nom « Tributo » ?

C'est un clin d'œil à la voiture dotée du moteur V8 le plus puissant à ce jour dans une Ferrari de série et comme une célébration des quelque 40 dernières années des berlinettes à moteur central V8 de l'entreprise. Oh, et cela pourrait aussi être un « hommage » au V8 à combustion interne pur avant qu'il ne reçoive le traitement d'hybridation.

La F8 Tributo n'a pas beaucoup changé depuis son introduction. Le moteur V8 compact de 3,9 litres monté au centre est propulsé par deux turbos et délivre 720 chevaux et 770 Nm de couple aux roues arrière.

Les Ferrari F8 Tributo et Spider 2022 incarnent la formule des



supercars. Ils ont tous les deux un look qui tue, le V8 le plus puissant que Ferrari ait jamais construit, et une maniabilité qui s'apparente plus à enfiler un costume de super-héros qu'à conduire une voiture.

Que les conducteurs optent pour le Spider décapotable ou le Tributo Comme pour les alternatives adaptées aux navetteurs





telles que la Porsche 911 Turbo et la McLaren GT, la F8 2022 est tout aussi confortable et raffinée, ce qui rend ses performances incroyables et son pedigree de supercar encore plus impressionnants.

«À bas régime, il y a un bruit de baryton qui cède la place à un milieu de gamme métallique à tranchant dur à travers le hurlement d’opéra haut de gamme. Il s’agit d’un moteur qui vous fait monter et descendre des vitesses, juste pour entendre le changement constant de note»

Elle est brillante à conduire et incroyablement rapide, avec la capacité de performance étonnante que vous attendez d’une machine exotique à moteur central.

La puissance est apparemment sans fin, la direction est légère mais précise, les freins en carbone-céramique sont puissants et la suspension peut engloutir les sommets tout en offrant une conduite confortable. Le F8 est même en panne avec un logiciel sophistiqué qui accentue les entrées du conducteur pour permettre des dérives rapides et fluides.

Le coupé Tributo appartient désormais à l’histoire.

Le seul changement notable pour l’année modèle 2023 est que les acheteurs ne sont plus en mesure de commander un coupé à toit fixe F8 Tributo, ce qui signifie que la configuration cabrio-

let Spider est la seule option pour ceux qui pensent encore (ou rêvent) d’en acheter un.

Avec le coupé Tributo maintenant hors de production, il n’y a pas d’autre choix, c’est le spider ou rien.

Ne pas s’inquiéter, le Spider se conduit comme la Tributo et se décline en une seule garniture qui regorge de commodités. D’ailleurs, on a toujours préféré le cabriolet Spider même s’il coûte plus cher que le coupé parce qu’il est encore plus exotique. Comme on peut s’y attendre d’une supercar à prix élevé, Ferrari propose des options qui permettent un look personnalisé, y compris une vaste sélection de choix de revêtements. De plus, des améliorations telles que des tuyaux d’échappement en titane et des composants extérieurs en fibre de carbone sont proposées, et vous pouvez choisir parmi des étriers de frein dans une multitude de couleurs différentes.

Comment la F8 Tributo fait-elle évoluer le style de Ferrari ?

Avant même de saisir la poignée de porte, vous devrez prendre un moment pour admirer l’extérieur de la F8 Tributo, conçu non pas par Pinninfarina mais par le studio interne Centro Stile de Ferrari. La pression toujours croissante de l’entreprise pour s’agenouiller devant l’autel de l’aérodynamique signifie que la F8 Tributo n’est pas une voiture élégante au sens traditionnel du terme, mais il y a quelque chose de très attrayant dans son agression visuelle manifeste. Le toit et les portes sont repris de la 488 GTB, mais tout le reste est nouveau, avec presque toutes les surfaces évidées, festonnées, ventilées et vortexées ayant été conçues avec la poursuite résolue de la performance.





L'accent est tout aussi évident à l'intérieur

La position de conduite surbaissée vous place au centre de l'action, tandis que le compte-tours est flanqué des cadrans TFT et du nouveau volant de plus petit diamètre qui abrite tous les principaux commandes dans un étirement du doigt ou du pouce. Le pare-brise profond et large donne une belle vue vers l'avant, tandis que la disposition minimaliste du tableau de bord renforce la sensation de légèreté. Cela ne veut pas dire que c'est une spéciale dépouillée, l'utilisation de cuir souple et les éclats astucieux de fibre de carbone signifient que c'est un intérieur qui respire la classe.

Moteur, transmission et performances

La F8 Spider est propulsée par un V8 biturbo de 3,9 litres qui produit 720 chevaux et 770 Nm de couple. Et en cette ère d'exotisme hybride, la F8 reste résolument dépourvue de propulsion électrique. Tous les modèles sont à propulsion arrière et une transmission automatique à sept rapports change les vitesses. Cette Ferrari est assez rapide pour laisser une impression indélébile. Nous avons conduit la F8 Tributo, sur un circuit de son Italie natale et sur les routes de la côte. Nous avons également fait rouler la variante à toit ouvrant, qui s'est avérée aussi rapide et amusante qu'elle en a l'air. La prise en main est précise et gratifiante. Le moteur de la Ferrari émet une note agréablement sonore pendant qu'il fait son travail, et les freins font un travail magistral pour l'arrêter rapidement.

Intérieur, confort

Le F8 Spider offre des sièges pour deux passagers dans une cabine suffisamment spacieuse pour offrir un hébergement agréable et confortable. Des surpiqures contrastées et des

éléments de design sportif contribuent à donner à l'intérieur une esthétique axée sur la performance qui correspond à celle de la tôle de la voiture. La vue vers l'arrière est gênée par les persiennes de la lunette arrière. Beaucoup d'exotiques ont très peu d'espace de chargement, et le F8 ne fait pas exception.

Comment fonctionne la F8 Tributo sur route et sur piste ?

Appuyez sur le bouton de démarrage rouge monté sur le volant et le V8 hurle dans la vie avant de s'installer dans un ralenti urgent. Tirez sur la palette de droite pour attraper le premier dans la boîte de vitesses automatique à double embrayage à sept





rapports, appuyez sur l'accélérateur et vous êtes parti - rapidement, car cette chose est rapide. Ferrari affirme que le sprint de 0 à 100 km/h prend 2,9 secondes, ce qui est fondamentalement hyper-rapide. Et ça se sent.

Comme la 488 Pista et la 488 GTB, la F8 Tributo bénéficie du système intelligent de gestion de la suralimentation variable qui augmente le couple progressivement et naturellement, de sorte qu'il n'y a tout simplement pas de décalage du turbo, juste une réponse instantanée et sauvage à votre pied droit, la voiture accélérant précisément autant que vous demandez pour.

Peu importe le régime ou la vitesse, il frappe avec une vraie violence et tourne rapidement et librement jusqu'à la coupure de 8 000 tr/min. Les turbocompresseurs sont si bien intégrés qu'il ne semble pas y avoir d'induction forcée au travail ici, mais plutôt comme une unité à aspiration naturelle avec d'énormes réserves de couple et un appétit insatiable pour les régimes.

Le nouveau son de Ferrari

En parlant de bruit, le V8 n'a toujours pas la qualité d'opéra que nous attendons d'une Ferrari, il n'y a pas le même attrait brut pétillant et pétillant que l'ancienne unité à aspiration naturelle du 458. Mais ces jours sont révolus depuis longtemps, et c'est la nouvelle réalité, nous devons donc simplement y faire face. À bas régime, il y a un bruit de baryton qui cède la place à un milieu de gamme métallique à tranchant dur à travers le hurle-

ment d'opéra haut de gamme.

Le moteur turbocompressé est encore loin d'être parfait, mais ses performances et sa réactivité sont colossales, tandis que le double embrayage à sept rapports est magnifique. Ensuite, il y a les améliorations subtiles mais utiles des freins et un intérieur encore plus habitable.

AVANTAGES

Moteur monstrueux,
Châssis parfaitement équilibré

INCONVÉNIENTS

Échappement trop aseptisé
Commandes

FICHE

Moteur	V8
Cylindrée	3 902 cm³
Puis.	720 ch/8500 tr/min
Couple	770 Nm
Vitesse maxi	340 km/h

FERRARI

ROMA & SPIDER





LE MODÈLE ATYPIQUE

La Roma est le deuxième coupé à moteur avant à moteur V-8 de Ferrari, après la GTC4Lusso T, désormais abandonnée.

Elle optimise au maximum le V-8 biturbo de 620 ch et d'un double embrayage, à huit rapports, monté à l'arrière. Son groupe motopropulseur crie jusqu'à sa ligne rouge de 7 500 tr/min. Depuis le poste de conduite, la cabine est équipée d'une interface presque entièrement numérique. Bien que les Roma aient des sièges arrière, ils sont principalement là dans l'esprit au lieu d'être utilisés réellement, l'ensemble est toutefois, étonnamment spacieux à l'intérieur.

Le bouton de démarrage de la Ferrari Roma n'est pas un bouton.

Il s'agit d'un interrupteur tactile de type iPad au bas du volant. Et ce n'est qu'une des nombreuses fonctions entassées sur la barre. Même après avoir passé 30 heures avec la voiture, nous en découvrons encore de nouvelles. Ferrari ne compte pas sur son héritage ici. Il ne s'agit que du deuxième coupé GT à moteur avant V-8 de l'histoire de la marque, le premier étant le GTC4Lusso T 2018, qui était le FF rafraîchi avec quatre cylindres de moins.



Non, avec la Roma, Ferrari s'est concentrée sur la fabrication d'une voiture de grand tourisme du XXI^e siècle avec une interface presque entièrement numérique et sans toit rétractable. Elle a le visage d'un requin.

Les ailes s'évasent comme un soupir de Sophia Loren, et la carrosserie est exempte de trous, d'évents et de gouges. Les feux arrière tranchants ne ressemblent en rien aux feux Ferrari ronds habituels. Tirez sur la palette de changement de vitesse droite en fibre de carbone et la boîte-pont à double embrayage à huit rapports Magna montée à l'arrière charge la première vitesse. La Roma est la première des GT de Ferrari à inclure un réglage Race pour le système de contrôle de la stabilité et de la traction. Tournez le sélecteur manettino sur le volant sur Race et la voiture grogne et se met au voler au ras du sol ! Décalée avec les palettes, la boîte huit vitesses réagit instantanément. Rétrogradez dans un virage et la voiture s'accroupit à plat, et se boulotte au sol en toute confiance. Le système permet un peu de glissade arrière, mais sur la voie publique, il est difficile d'atteindre la vitesse de virage où les pneus 285/35ZR-20 Michelin Pilot Sport 4S se dégageront. Ce qui est disponible même en mode Confort, c'est une direction parfaitement calibrée et le frisson de sentir les Michelin 245/35ZR-20 à l'avant mordre dans la surface.

Nous nous attendons à ce que cette Ferrari éclipse le 100 km/h en 3,1 secondes lorsque le mode de lancement est activé, mais elle réalise un temps encore meilleur, 3 secondes !

Quoi de neuf pour 2024 ?

Quelques années après la Roma, Ferrari se décide enfin à produire la version Spider de son coupe GT 2+2.

Ce véhicule hautement performant et à l'élégance intemporelle est une exécution contemporaine du style de vie italien chic et épicurien des années 1950 et 1960. Le spider reprend les proportions, les volumes et les spécifications du fameux concept



V8 2+ de la Ferrari Roma. Toutefois, il s'en distingue par l'intégration d'un toit souple, une solution qui fait son retour attendu dans la gamme du Cheval Cabré sur un véhicule à moteur avant 54 ans après la 365 GTS4 de 1969.

Ferrari déploie la capote en tissu pour la Roma 2024, ajoutant une nouvelle variante Spider décapotable. Le constructeur automobile affirme que la décapotable n'ajoute que 84 kilos au coupé, s'élevant ou s'abaissant en seulement 13,5 secondes, même en roulant jusqu'à 60 km/h !

La Ferrari Roma Spider conserve les excellentes caractéristiques dynamiques de la Ferrari Roma : le véhicule affiche le meilleur rapport poids/puissance de sa catégorie non seulement grâce à son toit souple mais également grâce à son châssis tout aluminium et son V8 de 620 ch appartenant à la gamme de moteurs qui a remporté quatre années de suite le titre de Moteur international de l'année. Le moteur est couplé à la transmission à double embrayage et 8 rapports de Ferrari saluée dans le monde entier pour ses temps de passage de rapport incroyablement rapides et ses excellentes normes de confort et d'efficacité mécanique.

Style

Pour redessiner la ligne de toit fast-back fuselée du coupé, il a fallu modifier la lunette arrière afin de l'intégrer dans le toit souple de sorte qu'elle puisse se plier sous le couvre-tonneau lorsque le toit est ouvert. Sur la Ferrari Roma Spider, l'élément de design original est une bande de la couleur de la carrosserie qui traverse la base du toit et sépare le spoiler actif en fibre de carbone du toit et la lunette arrière, créant un couvre-tonneau parfaitement intégré. Lorsque le toit souple est abaissé, le spoiler actif se juxtapose visuellement à la banquette arrière et aux appuie-tête.

Habitacle

Pour l'habitacle de la Ferrari, Ferrari Roma Spider, les concepteurs du Styling Centre de Ferrari ont adopté la même approche des volumes et des formes que celle adoptée pour la Ferrari Roma. Deux espaces séparés, pour le conducteur et le passager, ont été créés dans une évolution du concept de double cockpit, ce concept étant bien ancré dans l'histoire de la marque avec les véhicules produits à partir des années 1970. L'aspect innovant de ce double cockpit a été obtenu en étendant le concept du tableau de bord à l'ensemble de l'habitacle. D'où la vision de deux modules qui enveloppent le conducteur et le passager et qui s'étendent et s'intègrent aux deux sièges arrière.

Infodivertissement et connectivité

Malgré le port du logo emblématique du cheval cabré, la Roma est plus une grande routière qu'une star de la piste. En conséquence, il traite les passagers avec plus de fonctionnalités d'infodivertissement et de connectivité que certains autres modèles Ferrari. Cela comprend un écran tactile de 8,4 pouces monté verticalement ainsi qu'un écran séparé pour le passager avant.



Sous le capot

La Ferrari Roma Spider est alimentée par un moteur appartenant à la famille des turbos V8 désignée « Moteur international de l'année » depuis quatre années consécutives et élue « Meilleur moteur des 20 dernières années » en 2018. Le bloc moteur de 3 855 cc peut délivrer 620 ch à 7 500 tr/min., l'équivalent de 161 ch/l qui se combine avec la flexibilité de la reprise à bas régime, grâce au 80 % du couple disponible à seulement 1 900 tr/min.

Le tarif du Spider n'est encore dévoilé, mais il sera plus élevé que le coupé, dont le tarif débute à partir de 200 000 euros.

AVANTAGES

Moteur
Boîte extraordinaire
Design atypique

INCONVÉNIENTS

Direction
Son du moteur
Interface compliquée

FICHE

Moteur	V8
Cylindrée	3 855 cm³
Puis.	620 ch/7500 tr/min
Couple	760 Nm
Vitesse maxi	320 km/h

FERRARI

PORTOFINO M





LE PLAISIR INTENSE

Le cabriolet à toit rigide Portofino M est l'un des modèles les plus sobres de la gamme Ferrari, destiné autant à une croisière confortable les jours ensoleillés qu'à des sensations fortes à grande vitesse.

Portofino M, où la nouveauté réside dans cette dernière lettre rouge. C'est l'initiale de *Modificata*, la définition historique des versions révisées et corrigées de Ferrari, comme la 512 M de 1970, ou la très routière 575 M Maranello. Et ce ne sont que les premiers qui me viennent à l'esprit. Dans ce M, il n'est donc que trop facile de lire l'initiale de Maranello. Ou encore le mot masculin, pour s'imprégner de la spécificité de cette version 2.0, étant donné que toutes les innovations mécaniques de cette Portofino sont conçues, recherchées et voulues pour rendre ses côtés martiaux plus pétillants et complets : nouvelle version moteur, boîte de vitesses mise à jour, Manettino avec des horizons plus larges. Toutes choses dont nous parlerons longuement et qui n'affectent en rien les aspects lifestyle



du Portofino, qui ont en fait été à leur tour raffinés : pour le rendre encore plus polyvalent au quotidien, en effet, nous pensons aux sièges équipés d'un évent pour réchauffer le cou, une sorte d'écharpe virtuelle.

Prise en main

Notre prise en main avec le cabriolet italien Portofino M à moteur avant a prouvé qu'il offre une expérience de conduite somptueuse et confortable. Sa dynamique de conduite est fluide grâce à une conduite étonnamment souple et une tenue de route bien coordonnée.

Son comportement en ville est docile. Mais si vous voulez augmenter l'excitation, le Portofino M est prêt. Son V8 biturbo développe 620 chevaux et 760 Nm de couple et fonctionne avec une transmission automatique à double embrayage à huit rapports pour pousser son élégante ligne dans les airs avec brio. Il a même un mode de conduite intitulé «course».

La puissance délivrée est suffisante pour le pousser à 100 km/h en 3,1 secondes. Et bien sûr, le Portofino se distingue par son design accrocheur et son bel intérieur recouvert de cuir riche. Il fait même allusion à l'aspect pratique avec une petite banquette arrière. Mais pas trop pratique. C'est une Ferrari, après tout.

Pour l'année 2023, Ferrari n'apporte aucune modification à son cabriolet à toit rigide, et c'est très bien ainsi !

Des options limitées et c'est parfait !

Dans un monde où certaines marques haut de gamme propo-

sent des listes vertigineuses d'accessoires, Ferrari vous facilite la vie en limitant vos choix.

Notre modèle possède les sièges avant en option dotés de ventilation et de chauffage, et nous ajouterions également la technologie avancée du conducteur, qui comprend un régulateur de vitesse adaptatif, des feux de route automatiques, etc. Ferrari propose des repose-pieds en aluminium et un écran passager,





mais nous n'en voyons pas vraiment le besoin. Au-delà de ces quelques options, il reste à choisir la couleur de la carrosserie, de l'intérieur, des étriers de frein, des jauges et des tuyaux d'échappement ainsi que le design des roues.

Moteur, transmission et performances

Une Ferrari se définit autant par son moteur que par son style, et le V8 biturbo de 3,9 litres qui se cache sous le capot allongé du Portofino est excellent. Le moteur envoie 620 chevaux aux roues arrière via une transmission automatique à double embrayage à huit rapports. Mais la vitesse de pointe revendiquée de «plus de 320 km/h» et le temps estimé de zéro à 100 km/h que nous estimons à 3,1 secondes ne sont pas ce qui est le plus impressionnant, c'est le timbre incomparable qui jaillit des embouts d'échappement lorsque l'aiguille du compte-tours du Portofino se charge vers la ligne rouge à 7 500 tr/min du moteur qui impressionne le plus.

Le Portofino M que nous avons conduit possédait un contrôle remarquable de la carrosserie, grâce à ses amortisseurs adaptatifs bien réglés. Chaque Portofino est également équipé de freins en carbone-céramique qui permettent à cette lourde GT de s'arrêter rapidement.

Intérieur et confort

À l'intérieur, le Portofino ravit les yeux avec un design fabuleux et de magnifiques matériaux. Ses surfaces variées sont cousues avec du beau cuir, et les sièges avant à réglage électrique en 18 directions sont sculptés pour offrir confort et soutien.

Les sièges peuvent également être équipés de fonctions de ventilation et de chauffe-cou. Soigné. Il y a un déflecteur de vent pratique qui aide également à garder la cabine silencieuse

à grande vitesse lorsque le toit est abaissé. Avec une paire de petits sièges baquets derrière les passagers avant, la Ferrari décapotable peut techniquement transporter jusqu'à quatre personnes. Cependant, nous ne recommandons à personne d'y passer du temps, utilisez l'espace pour votre sac de sport. Un plateau utile est placé à l'avant de la console centrale pour ranger de petits objets, et il y a même un endroit pour ranger une boisson à proximité. Avec la capote relevée, il y a suffisamment de place pour ranger des clubs de golf dans le coffre du Portofino. Avec le toit abaissé, c'est un défi d'y ranger bien plus qu'une valise.

AVANTAGES

Coup de poing Ferrari
Conduite confortable
Look

INCONVÉNIENTS

Pas de bagage
Sièges arrière inexistant

FICHE

<i>Moteur</i>	V8
<i>Cylindrée</i>	3 855 cm3
<i>Puis.</i>	620 ch/7 500 tr/min
<i>Couple</i>	760 Nm
<i>Vitesse maxi</i>	320 km/h

FERRARI

SF90 STRADALE & SF90 SPIDER



LA PLUS PUISSANTE DE TOUS LES TEMPS



Le mot «hybride rechargeable» évoque probablement des véhicules anonymes mais pratiques comme la Toyota Prius. Mais croyez-le ou non, le coupé Ferrari SF90 Stradale élégant et surbaissé et le cabriolet SF90 Spider entrent également dans cette catégorie, avec un V-8 à double turbocompresseur et trois moteurs électriques.

Au lieu de se concentrer sur l'efficacité, cependant, la SF90 utilise son groupe motopropulseur électrifié pour améliorer les performances - son temps de 100 Km/h de 2,0 secondes en fait officiellement la voiture la plus rapide que nous ayons jamais testée. En plus d'un look digne d'une diva et d'une accélération hallucinante, l'intérieur du SF90 est enveloppé d'un cuir riche et odorant et équipé d'un appareillage de commutation de haute qualité et d'un groupe de jauges numériques de 16 pouces. Sans surprise, les performances folles et l'habitacle élégant vous coûteront environ un demi-million d'euros, mais si vous pouvez vous permettre de dépenser cette somme considérable, vous pourrez profiter de l'une des super cars les plus pointus et les plus performantes en vente aujourd'hui.

La SF90 Stradale, la première Ferrari hybride standard

Une voiture de série «presque» normale donc, pas une hypercar dans la lignée de la GTO à la LaFerrari, mais avec un niveau technologique proche de l'ADN de cette dernière.



Quoi de neuf pour 2024 ?

Quelques années après la Roma, Ferrari se décide enfin à produire la version Spider de son coupe GT 2+2.

Ce véhicule hautement performant et à l'élégance intemporelle est une exécution contemporaine du style de vie italien chic et épicurien des années 1950 et 1960. Le spider reprend les proportions, les volumes et les spécifications du fameux concept V8 2+ de la Ferrari Roma. Toutefois, il s'en distingue par l'intégration d'un toit souple, une solution qui fait son retour attendu dans la gamme du Cheval Cabré sur un véhicule à moteur avant 54 ans après la 365 GTS4 de 1969.

Ferrari déploie la capote en tissu pour la Roma 2024, ajoutant une nouvelle variante Spider décapotable. Le constructeur automobile affirme que la décapotable n'ajoute que 84 kilos au coupé, s'élevant ou s'abaissant en seulement 13,5 secondes, même en roulant jusqu'à 60 km/h !

La Ferrari Roma Spider conserve les excellentes caractéristiques dynamiques de la Ferrari Roma : le véhicule affiche le meilleur rapport poids/puissance de sa catégorie non seulement grâce à son toit souple mais également grâce à son châssis tout aluminium et son V8 de 620 ch appartenant à la gamme de moteurs qui a remporté quatre années de suite le titre de Moteur international de l'année. Le moteur est couplé à la transmission à double embrayage et 8 rapports de Ferrari saluée dans le monde entier pour ses temps de passage de rapport incroyablement rapides et ses excellentes normes de confort et d'efficacité mécanique.

Le volant contrôle (presque) tout.

En effet, la SF90 Stradale regorge de nouvelles solutions. Commençons par le volant : le concept est toujours dérivé de la Formule 1, mais Ferrari est allé plus loin. Avec celui de la SF90 Stradale, 80 % des fonctions de la voiture sont contrôlées. Ce qui signifie ne jamais lâcher le volant. Et puis, il y a la première absolue du nouvel écran incurvé de 16 pouces, qui renferme le nouveau tableau de bord numérique. «La SF-90 Stradale





fait aussi ses débuts avec le système d'affichage tête haute», souligne le directeur technique de la marque.

Le premier hybride rechargeable

Les débuts du groupe motopropulseur SF90 Stradale sont un moment historique pour Ferrari et pour cette raison, il a été décidé de viser un chiffre historique : mille chevaux. Une valeur atteinte par un système qui ajoute trois moteurs électriques de 220 ch. (deux à l'avant et un à l'arrière) au V8 3.9 bi turbo de 780 ch. La puissance est transmise aux quatre roues, ce qui en fait la première Ferrari à moteur central à traction intégrale. Une transmission automatique à huit rapports supervise les débats. Comme vous vous en doutez, toute cette puissance sous le capot se traduit par une accélération fulgurante.

«C'est avec la transmission intégrale électrique qu'on a atteint 2,0 secondes sur le 0-100 km/h». En mode qualifications, le seul dans lequel thermique et électrique atteignent réellement 1 000 chevaux, la puissance maximale est disponible pendant suffisamment de temps pour faire un tour rapide au Nürburgring. La batterie se recharge et la puissance de pointe est à nouveau disponible pour le tour suivant. Le système est un plug-in qui garantit que la voiture peut parcourir 25 kilomètres en mode purement électrique et la pousser jusqu'à 145 km/h sans émission.

Intérieur, confort

L'intérieur de la SF90 est sobre, selon les normes de l'hipercar, avec le logo du cheval cabré jaune ajoutant une touche de couleur au centre du volant. Le coupé ou le spider à deux places abritent un tableau de bord sculpté aux lignes fluides qui imitent le design fluide de l'extérieur de la voiture. Avec les exotiques hautes performances, l'espace de chargement est généralement rare, c'est évidemment le cas ici.

On aime la version spider !

La conception des formes extérieures de la SF90 Spider a été inspirée par le même principe que celui qui a influencé le développement de la SF90 Stradale : créer un design futuriste et innovant qui communique à la fois la vocation de course de la voiture et le concept de supercar de série.

En tant que premier spider hybride rechargeable de série du Cheval cabré, le SF90 Spider établit de nouvelles références en matière de performances et d'innovation non seulement pour la gamme de la marque, mais pour l'ensemble du secteur des voitures de sport. Le nouveau cabriolet a les mêmes spécifications de supercar extrêmes et les mêmes performances record que la SF90 Stradale, tout en ajoutant encore plus de plaisir de conduite et de polyvalence au mélange, grâce à la dernière itération de l'architecture de toit rigide rétractable de Ferrari. Cela fait de la SF90 Spider la voiture idéale pour les propriétaires qui exigent le summum de la technologie Ferrari, mais qui veulent toujours le frisson de la conduite à ciel ouvert.

Le toit rigide rétractable (RHT) a de nouveau été adopté car il garantit une isolation phonique optimale et une protection contre les éléments lorsqu'il est relevé, ne se déforme pas à grande vitesse et offre un espace et un confort exceptionnels aux occupants. Le RHT est si compact, simple et léger qu'il peut être actionné en seulement 14 secondes et peut être déployé lorsque la voiture est en mouvement.

Pour s'assurer que les conducteurs de SF90 Spider profitent des 1 000 cv mis à leur disposition, efficacement et sans compromis, sans aucun impact négatif sur les coefficients de traînée aérodynamique et d'appui aérodynamique, il était essentiel de se concentrer sur la gestion efficace des flux d'air chaud provenant du moteur, de la boîte de vitesses et des turbocompresseurs, batterie, moteurs électriques, onduleur, système de charge et, bien sûr, freins.

Une diva qui efface tout ce qui roule actuellement, mais à un tarif assez prohibitif, malgré cela de «détail», les commandes sont pleines et les délais d'attente très longs.

AVANTAGES

Accélération démentielle

Habitacle

Ligne

INCONVÉNIENTS

Obligation de voyager léger

Prix, mais est-ce un défaut ?

FICHE

Moteur	V8 3 moteurs électriques
Cylindrée	3 990 cm³
Puis.	1 000 ch / 7 500 tr/min
Couple	960 Nm
Vitesse maxi	340 km/h

FERRARI

PUROSANGUE



**SCANDALEUSEMENT
FERRARI !**



Mais une voiture haute sera-t-elle une vraie Ferrari ? La question est inévitable, même si la FF avait déjà contribué aux premières fissures du culte monolithique de Maranello, dont les adeptes, dans leur propre dogme, n'admettraient jamais une voiture qui ne soit basse, large et à deux portes. Ici, le pur-sang enfreint également cette règle, des portes, qui, à y regarder de plus près, est - ou devrait-on dire était - encore plus stricte que la première.

Désormais, les passionnés pourront débattre du lever au coucher du soleil, partagés entre le pour et le contre de cette nouvelle interprétation d'un mythe.

Il fallait bien que cela arrive ! Ferrari et ses nouveaux dirigeants ont donc succombé à la mode du SUV, pardon, d'une voiture de sport d'un autre genre... ce sont les mots d'Enrico Galliera pour parler du Purosangue...

Nous n'aurions jamais pensé que nous verrions le jour où un SUV Ferrari deviendrait une réalité, mais à la suite de nombreux succès sportifs de haute performance, la société a finalement cédé à la pression incessante du marché et a produit Purosangue.

Un SUV avec le badge du cheval cabré de Ferrari sur la calandre ne ruinera pas la marque, cependant.

Après tout, les itérations réussies du concept ont très bien servi les marques de voitures de sport telles que Porsche et Lamborghini. Ce ne sont pas seulement des SUV ultra-performants comme le Cayenne Turbo ou l'Urus que le Purosangue aura dans son collimateur mais aussi des modèles ultra-luxe comme la Bentley Bentayga et la Rolls-Royce Cullinan.



«Le Purosangue est un tout nouveau modèle de la gamme Ferrari ainsi que le premier SUV du constructeur italien de supercars.»

Un moteur V-12 tonitruant est le seul groupe motopropulseur offert - pourquoi aurait-il besoin d'autre chose ? Les ingénieurs ont également renforcé la conduite et la maniabilité de la 'Sangue' avec un système de suspension active astucieux pour l'aider à conduire comme une Ferrari le devrait. Attendez-vous à avoir besoin du salaire d'un gestionnaire de fonds spéculatifs pour vous le permettre, bien sûr, les prix commencent à partir de 390 000 €... Mais entre le malus de 50 000 € et les options «obligatoires», la facture monte en réalité à 500 000 €. Ne vous précipitez pas trop vite pour la commander, les 2 500 premiers exemplaires sont déjà tous vendus, et le délai de livraison est porté à 4 ans !

Une foule de caractéristiques de luxe et de performance sont de série sur le Purosangue, mais Ferrari propose certaines options que les acheteurs voudront peut-être envisager. Les sièges massant avant peut-être une bonne chose à avoir après une longue journée de croisière sur la côte de Monte Carlo, et les amateurs de soleil peuvent être tentés par le toit en verre électro chromique disponible. Quoi qu'il en soit, nous vous suggérons d'utiliser généreusement les options de personnalisation de Ferrari pour créer un Purosangue qui vous ressemble.

Moteur, transmission et performances

Aux puristes qui se moquent d'un SUV portant le célèbre insigne du cheval cabré, nous signalerons c'est le moteur V-12 atmosphérique de 6,5 litres qui se cache sous le capot du Purosangue. Rien ne parle plus pour Ferrari qu'un douze cylindres hurlant de 715 chevaux, et il porte même les couleurs de valve peintes en rouge de la marque.





Certains de nos confrères ont écrit qu'il s'agissait de l'unique SUV avec moteur V12, ce qui n'est pas tout à fait vrai ; Il y a en production un autre SUV avec moteur V12, le Rolls-Royce Cullinan... Le moteur produit un couple copieux de 716 Nm, et nous estimons qu'il devrait propulser le Purosangue à 100 km/h en seulement 3,2 secondes et à une vitesse maximale de 310 km/h. Nous sommes sortis de notre premier essai routier assez impressionnés par la maniabilité et les performances du Purosangue, ce qui a dissipé tout doute que nous avions sur le fait que le premier SUV de Ferrari serait un raté. Un système de suspension adaptative est de série et utilise un moteur électrique à chaque coin du SUV pour appliquer une force aux amortisseurs lors des manœuvres dans les virages afin de contrôler le roulis.

En tant que tel, le Purosangue n'a pas besoin de barres anti-roulis traditionnelles, et il peut également se baisser pendant la conduite difficile en réduisant sa hauteur de caisse de 0,4 pouce. En pleine conversation, le Purosangue fait sa meilleure impression de ses frères et sœurs de voitures de sport et c'est celle qui est assez convaincante.

Intérieur, confort

En tant que seule Ferrari actuelle à offrir une place légitime pour quatre personnes, le Purosangue est équipée d'un ensemble de portes type antagonistes qui facilitent l'accès à la banquette arrière tout en préservant une apparence à deux portes.

Les sièges avant et arrière sont des baquets individuels, ce qui signifie qu'il n'y a pas de banc à l'arrière pour un cinquième passager occasionnel, et les deux rangées ont une console centrale. Bien sûr, l'intérieur est recouvert de matériaux de qualité Ferrari. Dire que le cockpit est orienté vers le conducteur serait un euphémisme car la plupart des commandes de la voiture sont actionnées par le volant, une grande surprise dans cette ère d'écrans de console centrale de style tablette est qu'il n'y

a pas d'écran tactile d'infodivertissement monté au centre. Un toit en verre est facultatif, mais si vous ne vous souciez pas de voir le soleil en conduisant, vous en tenir au panneau de toit en fibre de carbone standard permettra d'économiser du poids.

Infodivertissement et connectivité

Bien qu'il n'y ait pas d'écran d'infodivertissement monté au centre, il y a un groupe de jauges numériques de 10,2 pouces et un écran séparé de 10,2 pouces pour le passager avant. Apple CarPlay et Android Auto sont tous deux standard, mais aucun système de navigation intégré au tableau de bord n'est proposé. Ferrari suppose que la plupart des gens utiliseraient simplement leur téléphone pour un tel service.

AVANTAGES

- Un V12 fulgurant*
- Conduite*
- Maniabilité*
- Ligne*

INCONVÉNIENTS

- Complexité du volant*
- Prix*
- Poignée porte arrière*
- Délais de livraison*

FICHE

<i>Moteur</i>	V 12
<i>Cylindrée</i>	6 496 cm³
<i>Puis.</i>	720 ch / 7 750 tr/min
<i>Couple</i>	7 160 Nm
<i>Vitesse maxi</i>	310 km/h

FERRARI

DAYTONA SP3



Le 6 février 1967, Ferrari a réalisé l'un des exploits les plus spectaculaires de toute son histoire en s'emparant des trois premières places aux 24 heures de Daytona, lors de la première manche du championnat international des voitures de sport.





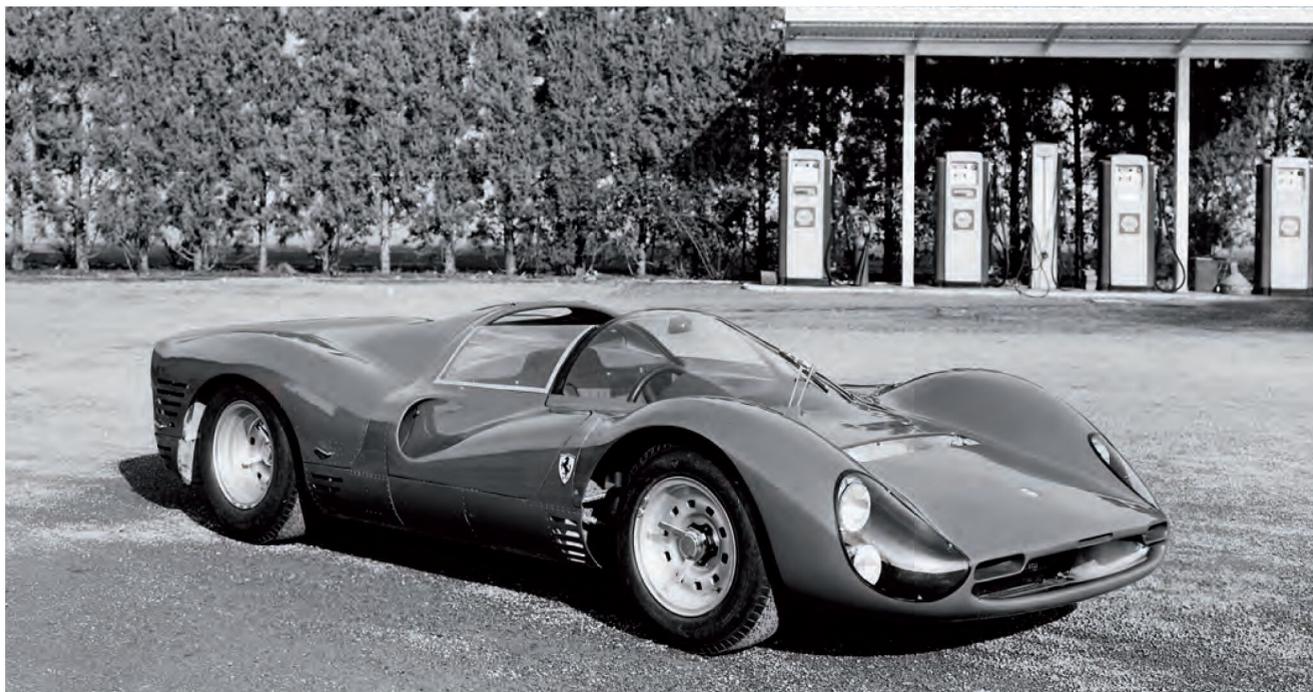
HOMMAGE AUX 330 P3/P4

Les trois premières voitures à avoir passé le drapeau à damier lors de cette légendaire arrivée au coude à coude sur les terres de Ford furent une 330 P3/4, suivie d'une 330 P4 et d'une 412 P. Elles représentaient l'apogée du développement de la Ferrari 330 P3, un modèle dont l'ingénieur en chef Mauro Forghieri avait considérablement amélioré chacun des trois éléments fondamentaux des voitures de course : le moteur, le châssis et l'aérodynamique. La 330 P3/4 incarne parfaitement l'esprit des prototypes sportifs des années 1960, une décennie aujourd'hui considérée comme l'âge d'or du closed wheel racing et une référence durable pour des générations d'ingénieurs et de concepteurs.

Le nom de la nouvelle Icona évoque ce légendaire triplé et rend hommage aux prototypes sportifs Ferrari qui ont aidé la marque à acquérir son statut unique dans le sport automobile. La Ferrari Daytona SP3, présentée aujourd'hui sur le circuit du Mugello lors des Ferrari Finali Mondiali 2021, est une édition limitée qui rejoint la série Icona dont les débuts remontent à 2018 avec les Ferrari Monza SP1 et SP2.

Jouant harmonieusement sur les contrastes, le design de la Ferrari Daytona SP3 alterne des surfaces voluptueuses et sublimement sculpturales avec des lignes





plus nettes, qui révèlent l'importance croissante de l'aérodynamique dans la conception de voitures de course telles que la 330 P4, la 350 Can-Am et la 512 S. Le choix audacieux d'une carrosserie « Targa » avec toit rigide amovible a également été inspiré par le monde des prototypes sportifs : ainsi, la Ferrari Daytona SP3 offre non seulement un plaisir de conduite exaltant, mais aussi des performances exploitables. La Ferrari Daytona SP3 est équipée d'un V12 à aspiration naturelle, monté à l'arrière, dans le style typique des voitures de course. Incontestablement le plus emblématique de tous les moteurs de Maranello, ce bloc moteur délivre 840 ch – ce qui en fait le moteur le plus puissant jamais construit par Ferrari – ainsi qu'un

couple de 697 Nm et un régime maximal de 9 500 tr/min.

Intérieur

Le cockpit de la Ferrari Daytona SP3 s'inspire lui aussi des Ferrari historiques telles que la 330 P3/4, la 312 P et la 350 Can-Am. Partant de l'idée d'un châssis haute performance, les concepteurs ont élaboré un espace méticuleusement raffiné qui offre le confort et la sophistication d'un modèle grand tourisme moderne tout en conservant une approche esthétique plutôt minimaliste. Juste pour le fun, la bête coûte plus de 2 millions d'euros, elle a été fabriquée à 599 exemplaires... toutes vendues et il est toujours possible d'en commander une.



AVANTAGES

Design rétro
Moteur
Performances

INCONVÉNIENTS

Rien à signaler

FICHE

<i>Moteur</i>	V 12
<i>Cylindrée</i>	6 496 cm³
<i>Puis.</i>	840 ch/7500 tr/min
<i>Couple</i>	697 Nm
<i>Vitesse maxi</i>	plus de 340 km/h



FERRARI 812 COMPETIZIONE

LA «BERLINETTA» EXTRÊME

Expression ultime du concept Ferrari d'une berlinetta extrême à moteur avant, la nouvelle édition limitée V12 perfectionne les caractéristiques de la 812 Superfast, saluée par la critique, à des niveaux jamais atteints auparavant.

Le résultat ? Une voiture qui incarne les plus de 70 ans d'expérience de la Maison sur les circuits du monde entier, d'où elle tire son ADN de voiture sportive pur-sang, pour donner vie au mariage parfait entre performances, forme et fonctionnalité. Destinée aux plus fervents collectionneurs et amateurs de Ferrari, la voiture recèle de nombreuses solutions d'ingénierie sans compromis, afin de garantir un plaisir de conduite sans pareil.

Sous le capot, le V12 de 830 chevaux, disposant d'un couple de 692 Nm à 7 000 tr/min. La vitesse de pointe ressort à plus de 340 km/h, le 0 à 100 km/h en 2,8 s, sans commentaire...

La 812 Competizione a une répartition du poids presque parfaite (49 % à l'avant et 51 % à l'arrière ; le moteur est central à l'avant, avec une boîte de vitesses arrière à double embrayage à sept rapports) et un avant « fort » pour faciliter les virages brusques, le genre que vous ne voulez pas que vous attendiez à une voiture avec un V12 assis à l'avant.

Et près de 4,7 mètres de long. Quelques chiffres de la

planète 812 Competizione : 1 487 kg (à sec, 38 kilos de moins que la 812 Superfast ; grâce à l'allègement du V12 et au carbone qui est aussi dans les jantes, -3,7 kg), 1,8 kg/CV, vitesse de pointe de plus de 340 par heure et 0-200 en 7,5 secondes. Seulement une seconde plus lente à Fiorano que la SF90 Stradale martienne, avec un millier de chevaux hybrides et intégraux. Derrière, en plus des désormais classiques aides à la conduite Maranello, dont le Side Slip Control pour s'essayer au survirage sans risquer les 499 000 euros (578 000 € pour la 812 Competizione A).

AVANTAGES

Moteur fabuleux
Ligne agressive

INCONVÉNIENTS

Vue $\frac{3}{4}$ arrière
Prix

FICHE

<i>Moteur</i>	V 12
<i>Cylindrée</i>	6 496 cm³
<i>Puis.</i>	830 ch/7 500 tr/min
<i>Couple</i>	760 Nm
<i>Vitesse maxi</i>	320 km/h

ENCORE PLUS EXTRÊME

La 812 Competizione A, est plutôt une version spéciale de la 812 Superfast, une autre Ferrari avec un moteur V12 de 6,5 litres, par rapport auquel elle gagne 30 chevaux, pour un total de 830, et un ensemble aérodynamique complètement revu.

La 812 Competizione A, une spectaculaire série limitée avec toit Targa, est un hommage à la glorieuse tradition de cabriolet de la marque au cheval cabré. La voiture incarne plus de 70 ans d'expérience sur les circuits mondiaux, puisant dans son ADN de voiture de sport pur-sang pour offrir l'alliance parfaite entre la performance, la forme et la fonctionnalité. Destinée aux collectionneurs et connaisseurs de Ferrari les plus passionnés, elle renferme de nombreuses solutions d'ingénierie sans compromis pour garantir un plaisir de conduite sans pareil.

L'une des nombreuses caractéristiques frappantes de la 812 Competizione A est son capot, qui présente une rainure transversale accueillant la lame en fibre de carbone. Cet élément astucieux dissimule d'une manière originale les entrées d'air du compartiment moteur, tout en augmentant leur surface.

Tout en gardant un lien direct avec la Superfast, la configuration aérodynamique de la Competizione a été entièrement repensée dans une optique de performance. Le convoyeur avant et la lame transversale sur le capot permettent d'optimiser le refroidissement de la mécanique de 10%, augmentant également le débit du système d'admission du moteur. La forme particulière de tous les éléments a également été étudiée pour éloigner les flux chauds de l'habitacle, avec une référence particulière à la version A. Le système de freinage adopte les étriers avant Aero introduits sur le SF90 et un nouveau flux d'air géré avec le rideau avant aérien.

AVANTAGES

Fantastique Targa
Sensations décaplées

FICHE

Moteur	V 12
Cylindrée	6 496 cm³
Puis.	830 ch/7500 tr/min
Couple	760 Nm
Vitesse maxi	320 km/h

FERRARI 812 COMPETIZIONE A



FERRARI

MONZA SP1 & SP2



SOUVENIRS... SOUVENIRS...

La logique inversée et le romantisme font de la nouvelle Ferrari Monza la voiture de série la plus folle du constructeur automobile à avoir jamais quitté Maranello. En tant que speedster monoplace sans toit et sans pare-brise avec le V-12 le plus puissant de l'usine, la Monza pourrait peut-être surpasser toutes les Ferrari uniques commandées par le sultan de Brunei. Pourtant, jusqu'à 499 seront fabriqués.

Jamais depuis le concept Ferrari Sergio construit par Pininfarina à partir de 2013, il n'y a eu un cheval cabré dans le style barchetta complet (sans pare-brise) - et certainement pas une Ferrari de production régulière destinée à la route. Contrairement aux coureurs 1948 166MM ou 750 et 860 Monza des années 1950, dont la nouvelle Monza s'inspire directement, le conducteur ne reçoit même pas un éclat de verre. Au lieu de cela, Ferrari a créé un pare-vent virtuel qui recueille l'air à travers le capot, l'emballage dans une chambre étanche et éjecte le flux à travers une fente devant le groupe d'instruments. Plus vous allez vite, dit Ferrari, moins le vent (et toute autre chose, comme des cailloux) vous frappera les joues. Ce genre de raisonnement attirera les milliardaires qui enfilent la combinaison de course incluse dans la voiture, des gants et des chaussures de conduite, un casque en fibre de carbone recouvert de cuir et des lunettes comme un pilote Mille

Miglia d'époque.

Basé sur le 812 Superfast, la Monza ne partage que son châssis en aluminium, son groupe motopropulseur et sa longueur. Conçue avec la même fibre de carbone tissée en Kevlar utilisée par les voitures de Formule 1 Ferrari, pour le capot et d'autres panneaux, le Monza isole le conducteur de la carrosserie de la voiture dans un cockpit séparé de forme ovale. C'est si vous commandez la Monza SP1.

La Monza SP2 ouvre l'habillage passager et place un deuxième siège sur le plancher nu du SP1. Pour éloigner les moustiques de la bouche du passager, le SP2 comprend un petit déflecteur de vent pour le passager et un deuxième arceau de sécurité à bosse.

Sur la voiture argentée présentée aux débuts de l'usine à Maranello, Ferrari a drapé le siège du conducteur d'un cuir brillant et craquelé qui aurait pu être retiré d'une vieille selle de cheval.



Mis à part une console centrale arquée (il y a une radio !) et des sangles de traction en cuir pour les portes battantes demi-taille, l'instrumentation minimale de la Monza est facilement familière aux autres modèles Ferrari. Les espaces béants entre les panneaux de carrosserie le long des côtés de la voiture sont un lien utile avec la large bande de feux arrière à LED. À l'avant, les phares à LED répartis sur deux niveaux devraient annoncer la présence de la Monza parmi les petites Ferrari emballées à Monte Carlo.

Le V-12 de 6,5 litres de Ferrari, grâce à ses canaux d'admission astucieux à longueur variable, développe 799 chevaux à 8500 tr/min (10 de plus que le 812 Superfast). Les chiffres de performance déclarés de Ferrari sont à peu près les mêmes que ses revendications pour la 812, avec zéro à 100 km/h en 2,9 secondes, et une vitesse de pointe de plus de 186 mph (le Superfast est bon pour un 211 -mph haut de gamme). Les Ferrari Monza SP1 et SP2 sont les pionnières d'un nouveau

concept, connu sous le nom d'« Icona » (Icône). Ce concept se base sur les voitures les plus emblématiques de son histoire pour créer un nouveau segment de séries limitées spéciales pour clients et collectionneurs. Le but est d'utiliser une esthétique moderne pour réinterpréter un style intemporel, avec des composants technologiquement avancés et les performances les plus élevées possible grâce à une innovation permanente. Ferrari dit qu'elle construira moins de 500 exemplaires (pas vraiment certain si la demande est trop forte) au total, aucun n'étant homologué pour le marché américain pour le moment. Un représentant de Ferrari estime que la Monza coûte l'équivalent d'environ 2 millions d'euros lorsque les clients réguliers les plus fidèles de Ferrari recevront leurs exemplaires. En tant que Ferrari V-12 la plus mémorable des temps modernes, la Monza devrait être un classique instantané.



AVANTAGES

Looks exceptionnels
Légende vivante
Moteur

INCONVÉNIENTS

Trop exclusif
Prix...

FICHE

<i>Moteur</i>	V 12
<i>Cylindrée</i>	3 990 cm³
<i>Puis.</i>	810 ch/7500 tr/min
<i>Couple</i>	719 Nm
<i>Vitesse maxi</i>	plus de 300 km/h

LES ÉTERNELLES **MYTHIQUES**



Ferrari a produit de très nombreux modèles en 75 ans d'existence, certaines sont devenues des automobiles mythiques. Nous allons vous faire rêver un peu ! Les modèles que nous avons choisis sont d'authentiques icônes chez Ferrari, même si, certaines sont devenues des voitures de route, elles étaient toutes à l'origine, des voitures de course, la seule vraie passion d'Enzo Ferrari.



UNE ICÔNE

La 250 Testa Rossa était destinée à fournir aux clients qui couraient déjà avec la 500 TRC un moteur beaucoup plus puissant sur un châssis similaire afin de conserver la maniabilité exceptionnelle de l'ancien modèle. Selon la rumeur, la FIA souhaitait limiter les prototypes à 3 litres, ce qui s'est confirmé par la suite.

Le V12 parfaitement fiable de la 250 Gran Turismo a donc été utilisé, mais dans une version totalement revisitée avec six carburateurs double corps. Par rapport à la 500 TRC, les cache-culasses ont été peints en rouge, mais le véhicule a conservé le nom Testa Rossa et remporté le Championnat du Monde des constructeurs en 1958.

La 250 TR a remporté de nombreux succès en course, avec des variantes remportant 10 courses du Championnat du Monde des voitures de sport, dont les 24 Heures du Mans en 1958, 1960 et 1961, les 12 Heures de Sebring en 1958, 1959 et 1961, la Targa Florio en 1958, les 1000 Km de Buenos Aires en 1958 et 1960 et les 4 Heures de Pescara en 1961. Ces résultats ont conduit aux titres constructeurs du Championnat du Monde des Voitures de Sport pour Ferrari en 1958, 1960 et 1961.

Carlo Chiti était le concepteur en chef lors du développement de la 250 TR et son expérimentation continue a contrebalancé le conservatisme de M. Ferrari et a



conduit aux nombreuses révisions qui ont permis à la voiture de rester compétitive jusqu'en 1962. D'autres ingénieurs de Ferrari ont apporté des contributions majeures à la 250 TR, notamment Giotto Bizzarrini, qui a contribué aux améliorations aérodynamiques pour la saison 1961, et Andrea Frascchetti, qui a aidé à développer le premier prototype 250 TR avant sa mort en 1957 lors d'un essai routier.

La 250 TR a été courue et continuellement développée par la Scuderia Ferrari de 1957 à 1962.

Au total, 33 250 TR de tous types ont été construits entre 1957 et 1962. Ce total comprend 19 «versions client» du 250 TR vendus à des équipes de course indépendantes, remplaçant le 500 TRC pour ce marché. Toutes les voitures des clients avaient des carrosseries Scaglietti «ailes de ponton» à conduite à gauche et des essieux arrière moteurs. Ils n'ont pas bénéficié des améliorations continues apportées aux voitures de la Scuderia Ferrari, bien que de nombreuses équipes indépendantes aient modifié leurs 250 TR ou acheté d'anciennes voitures de la Scuderia Ferrari afin de rester compétitives.



Moteur

Le moteur 250 Testa Rossa était basé sur un V12 de 3,0 l conçu par Colombo utilisé dans les voitures de route et de course 250 GT.



Le moteur résultant a été désigné Tipo 128 et a généré 300 ch à 7 000 tr/min. Le rapport puissance / cylindrée de 100 ch/litre était un point de fierté particulier pour Ferrari, car il démontrait comment les prouesses techniques de Ferrari pouvaient créer un moteur compétitif même en vertu de règles limitant la cylindrée.

Pour la 250 TR de 1958, une nouvelle carrosserie a été développée en collaboration entre Scaglietti et Chiti avec plusieurs innovations sur la précédente carrosserie Testa Rossa 4 cylindres. Au lieu de l'avant conventionnel entièrement fermé, la nouvelle carrosserie avait un nez découpé distinctif rappelant une voiture de Formule 1.

Pour la saison 1959, la conception de la carrosserie de la 250 TR a été légèrement révisée par Pinin Farina, la fabrication des carrosseries étant assurée par Fantuzzi. Le nez en coupe avec des ailes de ponton avait disparu, remplacé par une conception plus aérodynamique qui incorporait encore de nombreuses grilles de ventilation et entrées d'air.

L'une des plus désirables

La 250 Testa Rossa est l'une des Ferrari vintage les plus précieuses (et donc l'une des voitures les plus précieuses de tout type), en raison de sa faible production (33 au total, y compris les 250 variantes TR), de son succès en course et de son influence historique. La 250 GTO est généralement considérée comme ayant une plus grande valeur monétaire, bien que les véritables valeurs marchandes soient difficiles à déterminer en raison de la rareté des ventes de l'un ou l'autre des modèles aux enchères. 250 TR sont souvent vus dans des salons automobiles prestigieux tels que le Pebble Beach Concours d'Élégance et le Goodwood Festival of Speed.

FICHE

Moteur	V 12
Cylindrée	2 953 cm³
Puis.	300 ch/7 700 tr/min
Poids	920 kg
Vitesse maxi	270 km/h

FERRARI

250 GT BERLINETTA SWB

1959



LA VOITURE DE COURSE IDÉALE

Présentée au Salon de l'Automobile de Paris en octobre 1959, la 250 GT Berlinetta à empattement court incarnait la voiture de course sur route idéale.

La Ferrari 250 GT Berlinetta SWB (ou Ferrari 250 GT Berlinetta Passo Corto) est une voiture de sport du constructeur automobile italien Ferrari, dont 167 exemplaires ont été construits de 1959 à 1962. La voiture, qui appartient à la famille de modèles Ferrari 250, a remplacé la plus grande 250 GT Berlinetta LWB «Tour de France» produite depuis 1955 et était le complément sportif des voitures de tourisme 250 GT Coupé et 250 GT 2+2 construites en même temps.

Quelques modifications mineures (bougies plus froides, pneus de course et arceau de sécurité) suffisaient pour lui permettre de courir sur n'importe quel circuit et de collectionner les victoires.

Construite à la Carrozzeria Scaglietti et dessinée par Pininfarina, la 250 GT Berlinetta à empattement court est présentée pour la première fois au public au Salon de l'Automobile de Paris en 1959 et ressemble aux berlinettes de l'époque dans ses lignes.

Le modèle a remporté le Tour de France automobile pendant trois éditions consécutives de 1960 à 1962, le Tourist Trophy de Goodwood en 1960 et 1961, la catégorie GT du Mans dans les mêmes années, et les 1000 km du Nürburgring en 1961 et 1962.





La «250 GT Berlinetta à empattement court» a également remporté la catégorie GT du championnat des constructeurs en 1961. Elle est considérée comme l'une des plus grandes Ferrari de tous les temps.

Versions d'usine

En 1959 et 1960, Scaglietti a construit environ 45 versions Competizione de la Berlinetta SWB. La puissance du moteur de cette version est d'environ 280 ch (206 kW). Les Competizione

ont des carrosseries en tôle d'aluminium. L'intérieur est «spartiate» et conçu pour un faible poids. Des détails tels que les pare-chocs manquent et il y a des fenêtres coulissantes au lieu de fenêtres à manivelle.

Une version Lusso

En 1960, la 250 GT Berlinetta SWB Lusso est apparue comme une «version légèrement atténuée de la voiture de sport sans compromis». La carrosserie des modèles Lusso est en tôle d'acier, seules les portes et le capot sont en aluminium. Les vitres latérales et la lunette arrière sont en verre. Sur demande, Ferrari a installé des fenêtres à manivelle, des sièges recouverts de cuir étaient également disponibles. La plupart des véhicules ont des pare-chocs. Certains ont des pare-chocs avant en deux parties, tandis que d'autres s'étendent sur toute la largeur du véhicule. Les versions Lusso ont généralement environ 240 ch et une puissance moteur nettement inférieure à celle de la Competizione. Cependant, il y avait aussi des formes mixtes. Les clients individuels avaient des moteurs aux performances accrues ou des moteurs Competizione installés dans la carrosserie Lusso à des degrés divers.

Le volume de production du Lusso ne peut pas être clairement déterminé. Les informations dans les sources varient entre 89 ou 90 et environ 100.



FICHE

Moteur	V 12
Cylindrée	2 953 cm³
Puis.	280 ch/7 700 tr/min
Poids	1050 kg
Vitesse maxi	250 km/h



FERRARI

250 GTO - **1962 - 1964**



LA GTO EST LA RAISON POUR LAQUELLE FERRARI EST FERRARI !

La Ferrari 250 GTO est à la fois une voiture de route et une voiture de course produite par Ferrari au début des années 1960. Elle est considérée comme la Ferrari par excellence et reste l'une des voitures les plus connues et les plus appréciées de tous les temps. Elle est également considérée par tout le monde comme la meilleure Ferrari de tous les temps.

Tous les exemplaires produits, excepté les véhicules carrossés en 1964, comportaient trois panneaux en D amovibles maintenus par des fixations quart de tour sur le dessus du panneau avant pour améliorer le débit d'air du radiateur. Cette disposition était répétée avec les ouvertures non carénées similaires sur le dessous du panneau avant.

La 250 GTO a marqué l'apogée du développement de la 250 GT, sous la forme d'une routière parfaitement adaptée à la compétition. Elle a fait ses premiers pas à la conférence de presse avant-saison annuelle de Ferrari en janvier 1962. Il s'agissait du seul modèle à moteur avant présenté, ses homologues monoposte et sport étant équipés d'un moteur central.

La 250 GTO étant la Ferrari la plus acclamée, son histoire et ses détails méritent d'être étudiés. Seulement 36 exemplaires existent et tous ont des histoires colorées. La course des années 1960 n'était pas une

question de préservation : certaines voitures ont perdu leurs moteurs d'origine et leurs carrosseries en aluminium il y a longtemps, ce qui rend les quelques voitures correctes encore plus précieuses.

Le développement

Au moment du développement, le Directeur Général Girolamo Gardini s'inquiétait du lancement de la Type E en 1961 et de la lignée des prototypes Jaguar à succès qui l'ont précédé. Pour le championnat des constructeurs de 1962, l'accent est passé des prototypes sportifs aux voitures GT et Ferrari était motivée à développer davantage sa 250 GT autant que le règlement le permettait. Ils ont construit la 250 Gran Turismo Omologato (GTO) et l'ont nommée d'après le processus d'homologation dans lequel elle a été conçue.

Lors de leur conférence de presse annuelle tenue le 24 février 1962, Ferrari a sorti pas moins de six modèles de course différents et parmi ces voitures de course polyvalentes se trouvait le châssis 3223GT, la première version de production de la 250 GTO. La série de GTO qui a suivi deviendrait finalement les Ferrari les plus importantes, exigeant de l'argent, de l'attention et des éloges.

Lors de son lancement, la 3223GT était équipée du moteur Tipo 168/62 Comp V12 qui «restera l'un des plus grands jamais produits dans l'histoire de l'automobile». Par rapport au V12 précédent, il utilisait des soupapes plus grandes, des jeux plus serrés, des matériaux plus légers, une lubrification à carter sec et pouvait être utilisé jusqu'à 9 500 tr/min. L'unité était similaire à la spécification utilisée sur la 250 Testa Rossa qui «supporterait les courses de longue distance telles que Le Mans, Sebring, Daytona ou la Targa Florio sans trop d'usure».



À l'intérieur, la GTO était très clairsemée et utile, sans chauffage ni insonorisation. Ainsi, les seules zones couvertes étaient les sièges légèrement vêtus. Cela laissait les minces panneaux d'aluminium et le cadre en tube d'acier à découvert. Ni compteur de vitesse ni compteur kilométrique n'étaient inclus et le seul luxe était le volant Nardi en bois.

«En règle générale, aucune des 36 GTO fabriquées lors du premier cycle de production de 1962 à 1964 n'était identique.»

La GTO en action

Après la conférence de presse de 1962, une voiture comme la GTO était très demandée, mais Ferrari ne la réservait qu'aux meilleurs pilotes. À bien des égards, la 250 GTO a été jugée trop dangereuse pour la plupart des pilotes par Ferrari et son équipe.

Après avoir été testée par Stirling Moss, Willy Mairesse, Lorenzo Bandini et Giancarlo Baghetti, la GTO était prête pour la saison 1962. «Malheureusement, aucun autre constructeur n'a sérieusement contesté la suprématie de la GTO, car ni la Jaguar Type E légère ni la DP214 Aston Martin n'ont été entièrement développées».

Avec la GTO, «Ferrari a complètement décimé l'opposition dès la première année de compétition» et a marqué le maximum de points en 1962 dans le championnat de division III pour les



voitures de sport de plus de deux litres.

À la fin de la première saison, Jaguar, Aston Martin et Chevrolet ont tenté de convaincre l'instance dirigeante que la GTO n'était pas une voiture GT. Cependant, l'annexe J, section 254 stipulait que toute modification introduite après l'homologation ne disqualifiait pas la voiture si elle était une «évolution normale du type». Étant donné que la GTO était une «évolution» de la voiture de route 250 GT largement produite, elle a été déclarée



légale, bien que la boîte de vitesses à cinq rapports et la lubrification à carter sec n'aient jamais été des options de voiture de route d'usine.

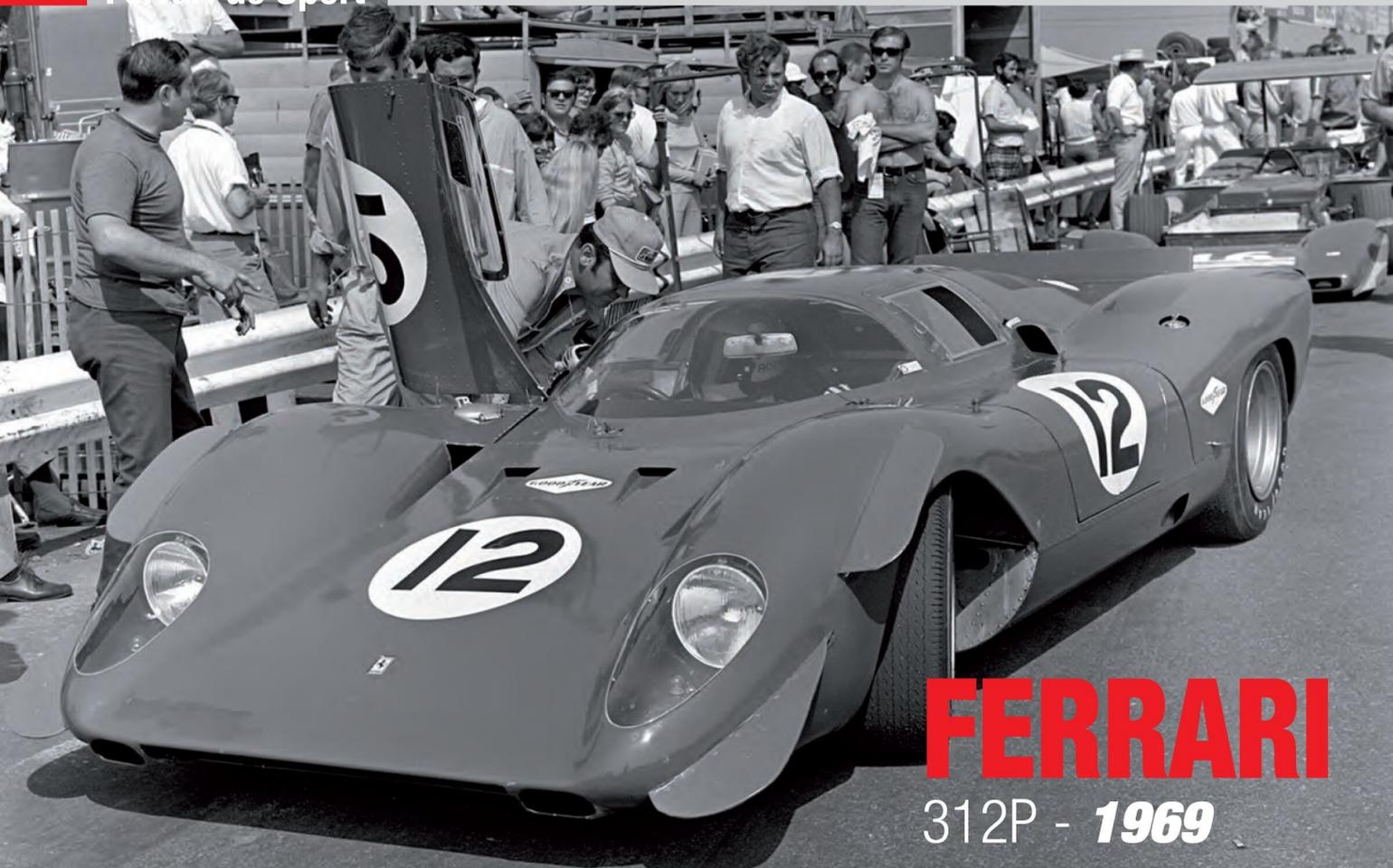
Les deux saisons restantes se révéleront très fructueuses pour la GTO. Ferrari a de nouveau remporté les championnats de Division III en 1963 et 1964. À la fin de la saison 1964, les Daytona Cobras, dirigées par Shelby, ont fait leurs preuves et, pour la première fois, des GTO ont été battues autour du Mans et de Sebring.

Au-delà de 1964, la GTO étendait son potentiel. Ferrari n'a pas pu homologuer son moteur arrière 250 LM et a plutôt développé une version compétition de la 275 GTB qui était en réalité une '65 GTO. Ces développements ont laissé le tour du chapeau des championnats de division III pour marquer à jamais la fin de la série 250 GT de Ferrari.



FICHE

Moteur	V 12
Cylindrée	2 953 cm³
Puis.	300 ch/7 700 tr/min
Poids	880 kg
Vitesse maxi	240/250 km/h



FERRARI

312P - 1969

L'UNE DES PLUS BELLES FERRARI

Il s'agissait de la première version du prototype sportif à porter cette dénomination. Il convient de ne pas la confondre avec celle de 1971, portant le même nom en dépit d'un moteur totalement différent.

Ce véhicule a été conçu en gardant à l'esprit les limitations de la CIA pour le groupe 6, qui imposaient une cylindrée maximale de trois litres. Ferrari a décidé de ne pas participer à ce groupe en 1968, mais a participé l'année suivante avec trois véhicules dotés d'un moteur similaire à celui de la monoplace, configuré pour les courses d'endurance. Ces véhicules étaient utilisés par les pilotes officiels de l'année 1969, avant d'être confiés à Chinetti par la suite.

La 312 P était puissante et rapide, mais la tentative de Ferrari de remporter le championnat du monde en alignant une, ou au plus deux voitures, a été un perdant face à des adversaires plus organisés et plus économiquement disponibles. Pour preuve de la difficulté à s'imposer dans la compétition mondiale, il suffit de rappeler comment la Ford P68 à moteur Ford Cosworth DFV de Formule 1, qui était l'une des concurrentes directes, échoua complètement la saison 1968 et abandonna mi-1969. Faisant l'impasse sur les 24 Heures de Daytona

en raison d'un retard de préparation, le spider termine étonnamment deuxième des 12 Heures de Sebring derrière la Ford GT40 pilotée par Ickx -Oliver du JWA Gulf Team. Lors de



la BOAC 500 courue sur le circuit tortueux du Kent, le même exemplaire, longtemps deuxième, est finalement quatrième derrière trois Porsche 908-01.

Aux 1000 km de Monza, Chris Amon signe la pole position avec la 312 P spyder devant la 908-01 de Jo Siffert, mais les deux petits bateaux ont tous deux dû abandonner pour cause de panne (châssis 0870) et d'accident (châssis 0868). Ferrari n'a pas participé à la Targa Florio, a décroché une splendide deuxième place aux 1000 km de Spa-Francorchamps et a abandonné aux 1000 km du Nürburgring, où la Porsche 908/02 dominait encore, mais où la Ferrari Prototype établissait le record du tour et il a longtemps occupé la deuxième place. La 312 P s'engage alors aux 24 Heures du Mans 1969, toujours avec deux exemplaires, mais cette fois en version berlinette. Sur la grille de départ, ils étaient cinquième (Amon - Schetty) et sixième (Rodríguez - Piper), mais encore une fois aucun d'eux n'a terminé la course. En particulier, celle de Chris Amon a été très malheureuse, car il s'est retrouvé dans le premier tour sur l'épave brûlante de la Porsche 917 de John Woolfe et a été tellement endommagé qu'il a dû abandonner. Lors de la saison 1969, l'apparition de la Porsche 917, malgré ses problèmes techniques et de stabilité, a mis en évidence que seule une telle 5 litres serait en mesure d'exceller la saison suivante. Dès la mi- 1969, grâce à un nouvel accord de collaboration avec Fiat, Ferrari a l'opportunité de construire 25 exemplaires d'une nouvelle voiture de la catégorie Sport, la 512 S à moteur V12 de 5 litres.

À la fin de la saison, les deux 312 P restantes ont été vendues à NART, l'équipe de course de Luigi Chinetti qui importe des Ferrari aux États-Unis, également parce que le constructeur automobile du Cheval cabré comptait sur la puissante 512 S. Avec le NART, les 312 P ont été lancées dans les courses automobiles américaines d'abord dans la série Can-Am dans la course de Bridgehampton (un seul exemplaire piloté par Rodrí-



guez) puis dans le championnat du monde des marques de 1970, tous deux aux 24 Heures de Daytona, où ils ont terminé quatrième et cinquième, et aux 12 Heures de Sebring où un seul exemple a terminé la course à la sixième place. La Ferrari 312P revient en Europe pour les 24 Heures du Mans 1970, où un seul exemplaire est présenté au départ dans la catégorie des prototypes 3 litres. Avec la concurrence de pas moins de onze Ferrari 512 S, de nombreuses Porsche 917 de cinq litres, d'Alfa Romeo et de Matras, la 312 P a échoué, mais faisait partie des 16 voitures qui ont terminé la course habilement pilotées par Tony Adamowicz et Chuck Parsons. Depuis 1970, cependant, on savait déjà que le moteur 5 litres serait interdit par la Commission Internationale des Sports à la fin de la saison 1971. Ferrari abandonne donc la 512 S après une seule saison, pour tester la nouvelle 312 PB en 1971 pour quelques courses avec le nouveau moteur V12 à plat, avec l'intention de concourir en 1972.

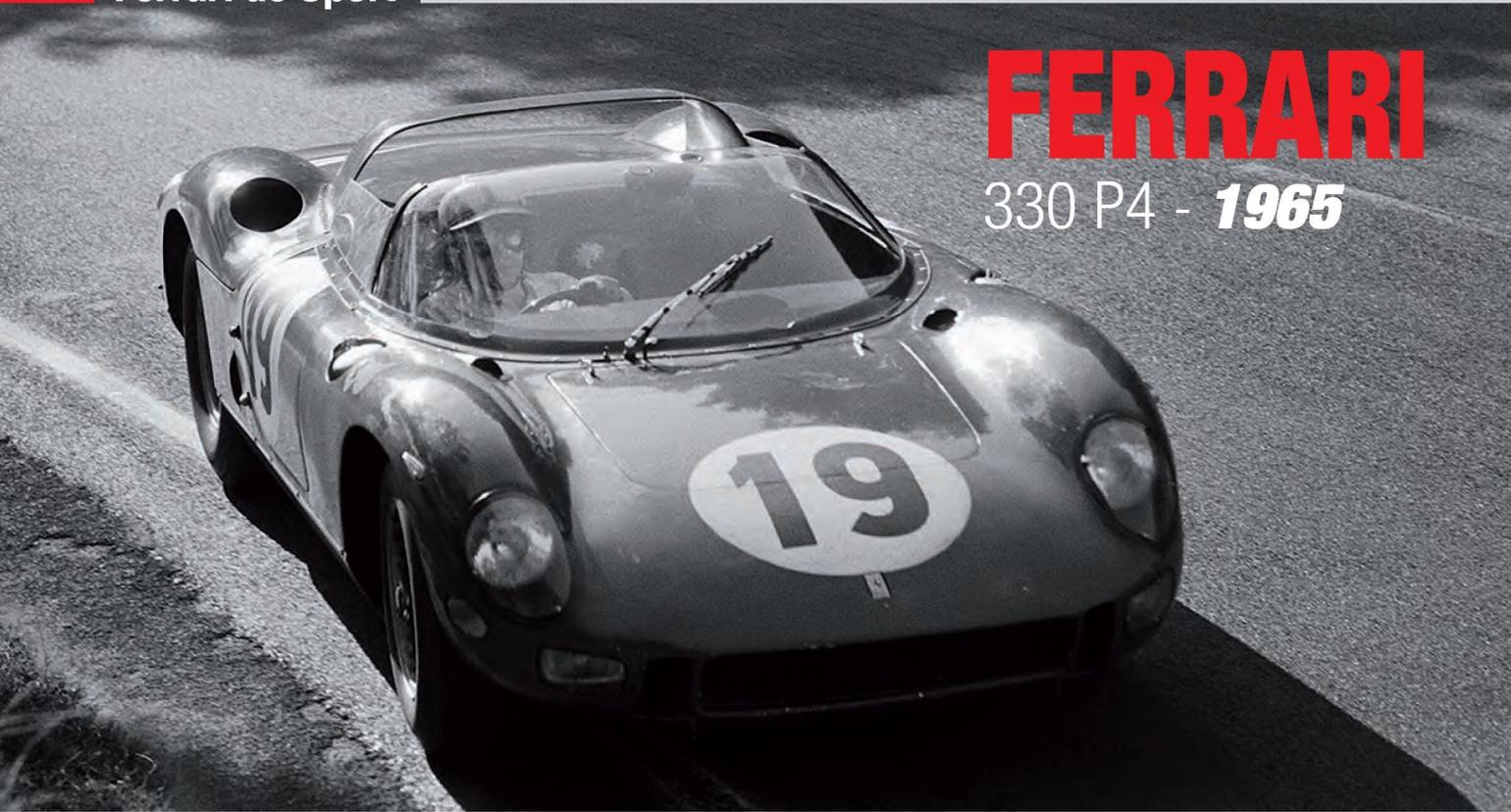
Actuellement les deux spécimens survivants se trouvent en France (cadre 08070) au musée du Mas du Clos et en Suisse (0872) près de Zurich. Cette dernière voiture est souvent présente lors de courses de voitures «vétérans», avec l'aide d'Edi Wyss Engineering qui a effectué une restauration technico-esthétique approfondie. La voiture a également été dévoilée au Pebble Beach Historic Car Show en 2009 à l'admiration générale, et au Goodwood Festival of Speed en 2015.

FICHE

Moteur	V 12
Cylindrée	2 989 cm³
Puis.	420 ch/10 800 tr/min
Poids	585 kg
Vitesse maxi	320 km/h

FERRARI

330 P4 - 1965



LA PLUS GRANDE VOITURE DE COURSE D'ENDURANCE

Avec un style très similaire à celui de la 330 P3, ce modèle était équipé d'un moteur V12 revu de fond en comble par Franco Rocchi. La modification la plus évidente résidait dans l'introduction d'une tête de cylindre à trois soupapes, deux d'admission et un d'échappement. L'alimentation en carburant était assurée par un système d'injection Lucas. Ce châssis était légèrement plus court que celui de la 330 P3 et la nouvelle suspension améliorerait la tenue de route. Ce modèle a gagné de nombreuses courses et est entré dans l'Histoire en remportant les trois premières places à Daytona.

La Ferrari 330 P4 peut être considérée comme la plus grande voiture de course d'endurance de tous les temps par de nombreux aficionados de Ferrari. Il a été développé comme une arme pour contre-attaquer le succès croissant du programme Ford GT40.

Le partenariat de Ford avec Carroll Shelby avait marqué leur autorité dans le monde de la course en s'assurant les trois premières places aux 24 heures du Mans en 1966 et en mettant fin à la série de victoires au Mans par Ferrari.

Voulant reconquérir la couronne, Enzo Ferrari a chargé son ingénieur en chef de retourner à la planche à dessin. Le 330 P3 a évolué vers le 330 P4, presque identique de l'extérieur mais avec quelques modifications sérieuses qui changent la donne. Le technicien moteur Franco Rocchi était responsable des modifications importantes du moteur Ferrari V12. Sous sa

supervision, le moteur de la P4 reste connu comme le premier moteur Ferrari à disposer de trois soupapes par cylindre et c'est aussi le plus gros moteur V12 à bloc long jamais utilisé dans une Ferrari. Le moteur était évalué à 450 ch à 8 200 tr/min. L'injection de carburant Lucas a été déplacée entre les bancs de cylindres entre les arbres à cames.

D'autres innovations comprenaient une modification du châssis. Le P4 utilisait un châssis à empattement plus court avec une voie plus large pour s'adapter à des pneus plus larges. Le P4 est venu avec quatre freins à disque repositionnés qui ont amélioré leur refroidissement. Pour résoudre les dilemmes qu'ils rencontraient avec la transmission Tipo 593 ZF peu fiable (engrenages sujets aux pannes), une boîte de vitesses interne à 5 vitesses a été créée en remplacement.

Spécifications du 330 P4

Piero Drogo était responsable de la carrosserie de la 330 P4. Le P4 a été rendu encore plus large, la partie avant encore plus plate et la calandre ovale était plus étroite que sur le P3. Comme mentionné, le P4 avait un empattement plus large pour accueillir des pneus plus larges. La nouvelle voiture arborait également des roues Campagnolo en magnésium coulé et des pneus Firestone plus larges pour remplacer les Dunlops. Le P4 atteignait une vitesse de pointe de 340 km/h et surtout, il était capable de supporter des vitesses de 200 km/h et plus pendant des heures.

**AUTO
Sport
MAGAZINE**

**CALENDRIERS
OFFICIELS 2023
F1/WEC/WRC**

**24 HEURES
UN MYTHE
DE 100 ANS**



**VERSTAPPEN
EST-IL AU DESSUS
DU LOT ?**

LOGAN SARGEANT
Un Américain en F1

**PORSCHE
AU MANS**
19 succès de
légende

**En kiosques et sur
www.lafontpresse.fr**

**Lafont
presse**

c'est positif !

ABONNEZ-VOUS

Et renvoyez ce bon dument rempli à **Lafont Presse**
53 rue du Chemin Vert - 92100 Boulogne-Billancourt

**AUTO
Sport
MAGAZINE**

OUI, je m'abonne à **Auto Sport magazine** et le recevrai chez moi
(10 numéros dont 2 numéros gratuits au prix de 102 € au lieu de 128 €)

Nom : Prénom :
Adresse :
Code Postal : Ville :
Téléphone : Date de naissance :
Courriel :

Je règle par Chèque bancaire ou postal à l'ordre de **Lafont presse**
53, rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex

ou par carte Bancaire visa

N° :

expire fin [] [] [] []

cryptogramme (les trois derniers chiffres au dos de votre carte) [] [] []

Tarifs France Métropolitaine, pour les Dom-Tom et l'étranger : + 2 € par revue livrée.

Conformément à la loi "Informatique et libertés" du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à la transmission éventuelle de vos coordonnées en cochant la case ci-contre ou en adressant un courrier libre à Lafont presse - 53, rue du Chemin vert - CS 20056 - 92772 Boulogne Billancourt Cedex.

Abonnez-vous sur www.lafontpresse.fr



La Revanche du Commendatore

Après la défaite dévastatrice des 24 Heures du Mans 1966, où Ford s'imposait dans une formation 1-2-3, la prochaine saison 1967 de Ferrari était cruciale. En ce qui concerne le programme de course prévu pour 1967, l'équipe a changé sa stratégie par rapport à 1966 : la P4 devait accumuler autant d'expérience de course que possible avant la course du Mans. Après 560 tours d'essai à Daytona en décembre 1966, la P4 a été mise en action à Daytona. Les tests rigoureux de Ferrari à Daytona ont porté leurs fruits puisqu'ils ont dominé

la course des 24 heures de Daytona en 1967. Une Ferrari 330 P4, une 412P et la 330 P3/4 ont franchi simultanément la ligne d'arrivée des 24 Heures de Daytona. La Revanche du Commendatore.

Fin prématurée de la carrière 330 P4

Les changements de règles à la fin de la saison ont rendu les 330 P3, 330 P4 et 412 P obsolètes. Cela a mis fin prématurément à la carrière de l'un des plus beaux coureurs de tous les temps.





Deux des 330 P4 ont été convertis aux spécifications «350 Can-Am» en réduisant la carrosserie et en installant une version légèrement plus grande du moteur V12 à double came. La troisième 330 P4 a été abandonnée.

À la fin de 1967, les voitures modifiées ont participé au Can-Am Challenge, mais se sont révélées incapables d'affronter la compétition à moteur beaucoup plus gros et plus léger. Le meilleur résultat de Chris Amon a été un cinquième au Grand Prix de Monterey à Laguna Seca. À la fin de l'année, les deux voitures ont été vendues à des dealers, qui ont continué à les faire courir autour du monde avec un succès considérable pendant plusieurs saisons.

La Ferrari 330 P4 reste la voiture de course la plus emblématique

de l'ère passionnante des courses des années 1960. Ce sont les années où les performances ont atteint de nouveaux sommets, et Ferrari était à l'avant-garde. Alors que Ford marquait son autorité dans les courses d'endurance, la 330 P4 a servi de réponse à Ferrari, reconstituant son statut de course emblématique.

FICHE

Moteur	V 12
Cylindrée	3 967 cm³
Puis.	456 ch/8 200 tr/min
Poids	790 kg
Vitesse maxi	340 km/h



LA PREMIÈRE FERRARI DE ROUTE...

Dès 1948, Enzo Ferrari comprit qu'il pouvait vendre ses voitures sous la forme de véhicule de tourisme pour rouler dans les rues, et que cela allait lui permettre de financer ses besoins pour la course automobile, son unique passion, la 166 sera la première du genre.

Pour élargir l'éventail des utilisateurs et ainsi obtenir des revenus financiers plus importants pour soutenir l'activité de course, Enzo Ferrari a pensé en 1948 à ajouter à ses voitures de course déjà célèbres, une voiture de tourisme rapide dédiée aux clients qui, bien que voulant prendre possession d'un prestigieux 12-cylindres de Maranello, ne désiraient pas participer à des courses automobiles.

Ainsi naquit la Ferrari 166 Inter qui fut présentée en 1948 au salon de Turin. La voiture descend des voitures de course qui portent le même code numérique, mais c'est la première voiture véritablement routière à arborer le «cheval cabré».

La voiture avait une élégante carrosserie de coupé fabriquée par Touring (à l'époque le partenariat avec Pininfarina n'était pas encore né).



«Au salon de l'automobile de Turin, Ferrari a présenté deux modèles 166, la Sport 166MM et la Coupé 166 Inter, toutes deux avec une carrosserie Touring Superleggera.»

Le moteur, convenablement « dégonflé », était étroitement lié à celui des Ferrari de course de l'époque.

Il semble que le nom Inter ait été emprunté à l'écurie du même nom détenue par le gentleman Bruno Sterzi et les frères Besana qui alignaient souvent la 166SC en course, donc rebaptisée par le public Ferrari Inter.

Le projet était l'œuvre d'Aurelio Lampredi pour le châssis et de Gioacchino Colombo pour le moteur.

Le sigle « 166 » représentait, comme d'habitude dans la maison Ferrari, la cylindrée unitaire qui pour être précise était de 166,25 cm³ pour une cylindrée totale de 1995 cm³ (alésage x course = 60 x 58,8 mm), la puissance maximale était d'environ 110 ch à 5600 tr/min.

Le moteur était normalement équipé d'un seul carburateur à double corps pour les clients les plus exigeants en termes de performances, une batterie de trois carburateurs à double corps était disponible sur demande.



La 166 Inter a été produite jusqu'en 1950 en 37 exemplaires avec des numéros de châssis allant de 007 à 079.

La plupart des carrosseries - pratiquement toutes des exemplaires uniques - ont été fabriquées par Touring et Ghia, mais Vignale et Stabilimenti Farina ont également expérimenté ce châssis, ainsi qu'une 4 places unique commandée par Enzo Ferrari de Bertone.

Ils étaient principalement en configuration coupé, à l'exception de quatre exemplaires cabriolets, dont trois fabriqués par Stabilimenti Farina et un par Bertone.

La 166 passa le relais à la Ferrari 195, avec un moteur de 2400cc, une carrosserie signée Vignale, Ghia et Touring, qui en remportant les Mille Miglia déclara de fait l'abandon de la 166. Une curiosité : ce sont les seules Ferrari disponibles avec des jantes en tôle comme alternative aux roues à rayons, mais le moyeu Rudge est toujours conservé, parfois caché sous un enjoliveur chromé.



FERRARI 250

LA GRANDE LIGNÉE

La 250 est une famille de voitures construites par Ferrari de 1952 à 1964. C'était le modèle le plus réussi parmi les premiers introduits par le constructeur automobile du cheval cabré, et a été développé en différentes séries. Elle a été remplacée par la 275 GTB et la 330.

Beaucoup de 250 partageaient le même cadre et empattement, et deux versions étaient disponibles, un cadre court (2400 mm) connu des passionnés sous le nom de «SWB» (acronyme de Short Wheel Base), ou un cadre long (2600 mm) connu sous le nom de «LWB» (empattement long). De nombreuses versions de course et de cabriolet utilisaient la version courte.

Presque toutes les 250 partageaient le même moteur, une unité V12 conçue par Gioachino Colombo appelée « Tipo 125 ». Elle n'avait pas une cylindrée très élevée pour l'époque de sa construction et pour le type de voiture (seulement 2953 cm³), mais sa légèreté et sa puissance considérable, 276 ch, faisaient la différence. Le moteur pesait plusieurs kilogrammes de moins que ceux installés sur les concurrents, par exemple, il pesait près de la moitié des moteurs Jaguar XK6.

Le V12 léger et puissant a porté les 250 à de nombreuses victoires en compétition.

MODÈLES DE ROUTE

250 Europa

Le premier modèle de série de la famille 250 est la Ferrari 250 Europa, fabriquée en 1953. Le modèle est le seul membre de la famille 250 qui n'a pas le moteur Colombo





court, mais plutôt le bloc long d'Aurelio Lampredi avec une cylindrée réduite de 2963 cm³, qui sous cette forme est connue en interne sous le nom de Tipo 103.

La puissance du moteur est de 220 ch à 7000 tours par minute. Le châssis est aussi appelé Tipo 103 en interne. C'est en grande partie le même que le plus grand 375 America et a également le même empattement de 2800 mm.

En 1953, un total de 20 exemplaires de la 250 Europa ont été construits. La production est répartie entre les numéros de châssis 0295EU à 0353EU. 14 châssis ont reçu des carrosseries de coupé de Pininfarina, qui différaient les unes, des autres par des détails. Certaines versions avaient des vitres arrière panoramiques, d'autres une lunette arrière classique. De plus, Pininfarina a conçu deux cabriolets, chacun avec un design individuel. Quatre châssis ont reçu des carrosseries

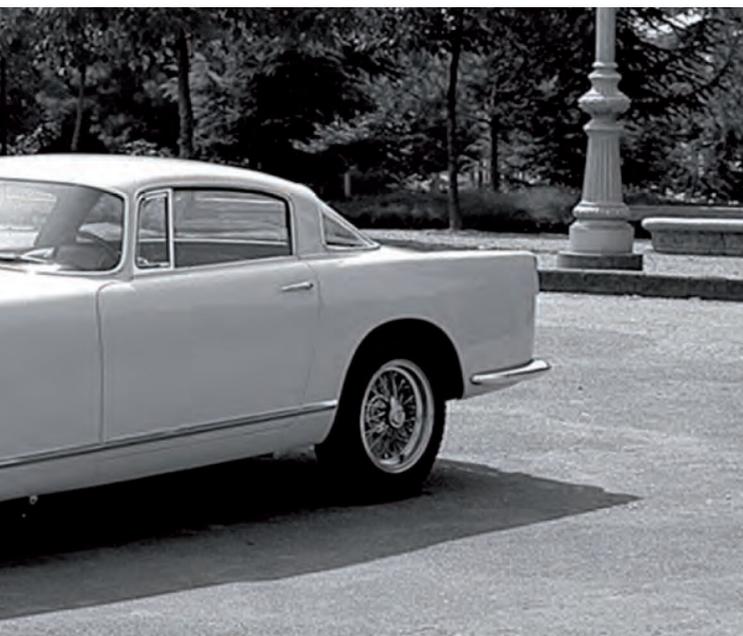
Vignale ; les dessins remontaient chacun à Giovanni Michelotti. Trois modèles Vignale étaient des coupés, un était un cabriolet.

250 Europa GT

En 1954, Ferrari a remplacé la 250 Europa par la 250 GT Europa. Il avait une version agrandie de 2953 cm³ du moteur douze cylindres Colombo, qui était plus courte et plus légère que l'unité Lampredi utilisée dans le prédécesseur. Une version appelée Tipo 112 a été utilisée dans la 250 Europa GT, qui, comme le moteur Lampredi, délivrait 220 ch

250 GT Boana et Ellena

Le successeur de la 250 Europa GT fut le modèle 250 GT, dont la production débuta à l'automne 1955. Les voitures sont également appelées 250 GT Boano et 250 GT Ellena en référence aux carrossiers impliqués. Le châssis (Tipo 508) correspond à la construction du prédécesseur. La puissance du moteur est de 240 ch. La carrosserie, conçue par Pininfarina, a une taille presque horizontale. Une fenêtre panoramique est installée à l'arrière. La carrosserie de la plupart des spécimens est en acier, seule une dizaine de véhicules ont des carrosseries en tôle d'aluminium. Divers fabricants ont repris la production de ce modèle. Pininfarina fabriqua lui-même les dix premiers exemplaires en 1956. Après cela, la commande de production passa à Carrozzeria Boano à Turin pour des raisons de capacité. Une particularité des modèles Boano est une ligne de toit exceptionnellement basse, grâce à laquelle les voitures de la scène Ferrari sont également connues sous le nom de coupés à toit bas. Boano a fabriqué un total de 63 (selon d'autres sources : 79) coupés et deux véhicules avec des carrosseries spéciales. A partir de l'été 1957, Carrozzeria Ellena, qui avait repris l'usine de Boano, était le constructeur des coupés. Les cinq premiers coupés Ellena correspondaient stylistiquement aux versions à



toit bas du Boano. Dans les exemples suivants, cependant, la ligne de toit a été surélevée de 5 cm. Les surfaces vitrées ont changé en conséquence. Le reste du corps est resté inchangé. En 1958, 49 coupés Ellena avaient été construits. À partir de 1955, Ferrari équipe les coupés Boano/Ellena de la 250 GT Berlinetta LWB, une variante résolument sportive avec des détails de confort réduits, qui peut être utilisée avec succès en course. Il y avait aussi une version ouverte, cabriolet 250 GT.

250 GT Coupé

En 1958, la 250 GT Coupé à carrosserie tricorps de chez Pininfarina et empattement long de 2600 mm apparaît comme le successeur de la 250 GT Boano/Ellena. Ce fut la première Ferrari à être fabriquée industriellement. En deux ans, la nouvelle usine de Pininfarina à Grugliasco a produit 350 exemplaires largement standardisés. En 1959, les freins à tambour précédents ont été remplacés par des freins à disque, et en 1960 des amortisseurs télescopiques ont été ajoutés à l'arrière. Aussi le moteur (Tipo 128) a subi des modifications successives au niveau du distributeur d'allumage et du positionnement des bougies. La puissance du moteur était toujours de 240 ch. La carrosserie avait été entièrement repensée. Il n'y avait plus de fenêtre panoramique arrière. Au lieu de cela, la structure du toit était angulaire et suivait la ligne trapézoïdale austère. À l'avant, il y avait une ouverture de radiateur horizontale nouvellement conçue qui s'étendait sur toute la largeur de la voiture. En 1959, Pininfarina transfère le design de la partie avant à la deuxième série de la 250 GT Cabriolet.



250 GTE 2+2

En 1960, Ferrari a remplacé la 250 GT Coupé par la 250 GT 2+2 (désignation ultérieure : 250 GTE 2+2). Ferrari a innové avec elle : c'était le premier modèle à quatre places produit en série par l'entreprise et pour la première fois, elle a également séduit les pères (riches). Malgré la technologie fondamentale-





ment inchangée - le châssis était toujours le design Tipo 508 de 1955 - la voiture est nettement plus grande que son prédécesseur : elle est plus longue de plus de 30 cm que la 250 GT Coupé. Afin d'obtenir de l'espace pour la deuxième rangée de sièges, le moteur et la transmission ont été avancés de 20 cm. La voiture est toujours propulsée par un Tipo-128-Douze cylindres, dont la puissance est toujours de 240 ch. La carrosserie a été conçue par Pininfarina et elle n'a pas de points de référence au modèle précédent. La carrosserie est conçue comme un coupé semi-hayon ; les particularités sont un montant C fortement incliné et un long coffre. Les voitures ont été reconstruites à Pininfarina. La 250 GT 2+2 est un grand succès commercial pour Ferrari. En trois ans et demi, 954 exemplaires, des quatre



places ont été construits. Ils étaient largement standardisés. Il n'y a eu que des changements stylistiques mineurs au cours du cycle de production et des versions « spéciales » n'ont été créées que dans des cas isolés. Deux GT 2+2 sombres que Ferrari met à la disposition de la police romaine attirent particulièrement l'attention.

En 1963, Ferrari a remplacé la 250 GTE 2+2 par la 330 America, qui avait entre autres un moteur plus gros de la famille 330.

250 GT Lusso

La dernière représentante de la famille 250 était la 250 GT Lusso («luxe» en italien) présentée en 1962 comme successeur de la 250 GT Berlinetta avec une nouvelle carrosserie Pininfarina et un empattement inchangé de 2400 mm, équipée du moteur de 255 ch. Battista «Pinin» Farina a personnellement conduit une telle voiture. 350 pièces ont été fabriquées en 1964.





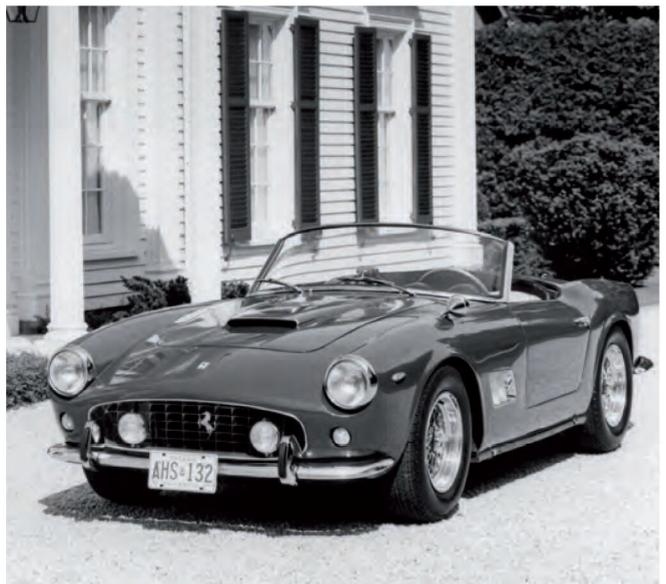
Les cabriolets mythiques

En tant que variante ouverte de la 250, la 250 GT Cabriolet avec une carrosserie Pininfarina était disponible en deux séries de 1955 à 1962. Dès la première série (1955 à 1959, empattement 2600 mm, 220 ch, 41 exemplaires ont été fabriqués en quatre ans. La deuxième série a reçu la partie avant du coupé 250 GT au style plus réservé introduit en 1958 et des équipements plus confortables et, équipée du moteur de 240 ch, 200 ont été construites.

La plus belle

Grâce à la solide réputation de Ferrari dans le domaine des sports automobiles et au travail de l'importateur Luigi Chinetti, les États-Unis sont devenus un marché clé pour la marque. John Von Neumann, le représentant de Ferrari sur la côte Ouest, estimait qu'il existait un marché pour une spider ouverte adaptée au soleil californien, une sorte de 250 GT Berlinetta ouverte. Chinetti a trouvé l'idée intéressante et l'a défendue auprès d'Enzo Ferrari. C'est ainsi que Scaglietti a pu créer cette voiture devenue légendaire, qui a été fabriquée en 106 exemplaires, dont 9 ont reçu une carrosserie en aluminium. En 1957, Ferrari présente la 250 GT Spyder spécialement conçue pour les USA, surnommée California, qui sera produite en deux séries jusqu'en 1962. La première série (appelée officiellement GT Spyder California LWB = empattement long) avait une carrosserie conçue par Pininfarina et fabriquée par Scaglietti. L'empattement était de 2600 mm, la puissance de 220 ch. Par rapport à la 250 GT Cabriolet ordinaire, la carrosse-

rie a été conçue différemment et avait des portes et des capots en métal léger, l'équipement a été simplifié. En 1959, 49 exemplaires de la première série ont été construits. Pour le millésime 1960 (deuxième série, 250 GT Spyder California SWB = empattement court), l'empattement a été raccourci à 2400 mm, la carrosserie a été modifiée et un système de frein à disque aux quatre roues a été installé. Le Spyder était désormais propulsé par le moteur de 280 ch.



EN L'HONNEUR D'UNE VICTOIRE HISTORIQUE

La Ferrari Daytona, officiellement désignée Ferrari 365 GTB/4, est une voiture de grand tourisme à deux places de Ferrari de 1968 à 1973. Elle a été présentée au Salon de l'auto de Paris en 1968 pour remplacer la 275 GTB/4, et comportait la Colombo de la 275 V12 alésé à 4390 cm³ de 352 chevaux. Il était proposé sous les formes berlinette et spyder.

L'évolution de la 275 GTB4 a constitué une étape importante dans l'histoire des véhicules de sport à moteur central très hautes performances. Pour faire honneur aux lignes raffinées et modernes de Pininfarina, un moteur V12 de 4,4 l a été développé. Équipé de six carburateurs à double corps Weber 40 mm et bénéficiant d'une excellente répartition du poids permise par la boîte de vitesses montée à l'arrière, ce véhicule d'un équilibre rare garantissait une expérience de conduite unique. De nombreux fans la connaissent sous son nom officieux de "Daytona".

Nom pas officiel

Le nom non officiel de Daytona aurait été appliqué par les médias plutôt que par Ferrari et commémore l'arrivée 1-2-3 de Ferrari aux 24 Heures de Daytona en février 1967 avec une 330 P3/4, une 330 P4 et une 412 P. À ce jour, Ferrari elle-même se réfère rarement à la 365 sous le nom de «Daytona» et s'y réfère comme un nom «non officiel».



La version spyder a été demandée avant tout pour le marché américain par l'importateur Luigi Chinetti et il convient de noter que la distinction entre le coupé GTB/4 et le spyder GTS/4 n'est pas si univoque, en fait de nombreux exemplaires





de la version spyder sont venus à l'origine sortie de l'usine de Maranello avec la plaque signalétique 365 GTB/4 en version fermée. Seuls très peu de spécimens de la version spyder originale ont la plaque signalétique 365 GTS/4.



Satisfaire le marché américain

En 1969, pour satisfaire les demandes de l'importateur Luigi Chinetti pour le marché nord-américain, la version spyder est présentée, identique au coupé en termes de mécanique. Auparavant, au Mondial de l'Automobile de Paris 1969, Pininfarina avait exposé une sorte de prototype de la «Daytona Spider» (châssis n°12925, moteur n°251), avec une carrosserie apparemment « targa ». En réalité, il s'agissait d'un faux-cabriolet, c'est-à-dire d'une fausse voiture ouverte, caractérisée par un arceau de sécurité et une capote en aluminium satiné qui attirent le regard, recouvert d'une toile de vinyle. Malgré l'intérêt, la version Spider a été produite plusieurs années après la présentation du prototype.

Deuxième série

En 1971, un léger restylage ne concerne que la version « coupé », la version Spider n'étant pas encore en production. La bande de plexiglas transparent reliant les phares avant (devenus « escamotables ») a été supprimée et les intérieurs ont été mis à jour. La modification des projecteurs s'imposait car une nouvelle réglementation américaine avait banni la solution précédente. Les Ferrari Daytona «Spyder» sont produites exclusivement





dans cette version restylée avec phares escamotables et se distinguent du prototype initial par la capote qui devient entièrement repliable en toile.



Le coupé sorti de la liste des prix en 1973, a été remplacé par la 365 GT4 BB, tandis que le spyder dont les derniers exemplaires ont été produits, pour satisfaire les commandes outre-mer encore ouvertes, est resté en production pendant une autre année.

Au total, 1350 Daytona GTB/4 ont été construites (dont seulement 411 premières séries avec phares en plexiglas) et 122 Daytona Spider pas toujours commercialement identifiées comme GTS/4, y compris le prototype. Parmi ceux-ci, 96 étaient destinés au marché nord-américain et ont été fabriqués avec des spécifications «américaines» et seulement 25 plus le prototype ont été fabriqués avec des spécifications européennes et parmi ces derniers, seuls 7 avaient une conduite à droite (pour le marché anglais).

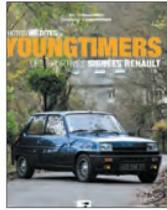
La Ferrari «Daytona» est une voiture de collection haut de gamme, de fabrication artisanale, c'était la dernière supercar de la «Maison Maranello» produite avant l'avènement du «Groupe Fiat» et construite avec le moteur avant. Les développements techniques des années 70 et 80 ont vu la production de supercars Ferrari exclusivement à moteur arrière. Il faudra bien plus de 20 ans pour trouver une Ferrari équipée de ce réglage «classique», qui ne renaîtra qu'avec l'avènement de la Ferrari 550 Maranello. Tant la version «coupé» que la rarissime version «spyder» sont très appréciées des passionnés.



Peugeot l'aventure automobile
Auteur : Dominique Pagneux
296 pages • 23,5 x 31 cm
850 photos couleurs et N&B
Réf. : 26391
Prix : 49,00 euros



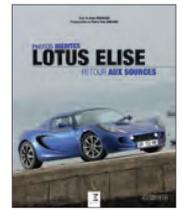
LAMBORGHINI MIURA, UN BEAU MONSTRE
Auteur : Joe Sackey
272 pages • 25 x 25 cm
480 photos couleurs
Réf. : 22951
Prix : 50,60 euros



Youngtimers, les sportives signées Renault
Auteur : Patrice Vergès
160 pages • 24 x 29 cm
300 photos couleurs et N&B
Réf. : 26397
Prix : 39,00 euros



La VW Scirocco de mon père
Auteur : René Soulard
120 pages • 24 x 21,5 cm
200 photos couleurs et N&B
Réf. : 26407
Prix : 29,90 euros



Lotus Elise, retour aux sources
Auteur : Alain Chevalier
160 pages • 24 x 29 cm
300 photos couleurs et N&B
Réf. : 26271
Prix : 39,00 euros



Mini, histoires inédites
Auteur : Enguerrand Lecesne
208 pages • 24 x 29 cm
380 photos couleurs et N&B
Réf. : 25426
Prix : 42,00 euros



Les sportives GTI, les héritières
Auteur : Philippe Taquet
224 pages • 24 x 29 cm
275 photos couleurs
Réf. : 26046
Prix : 39,00 euros



Citroën un génie d'avance
Auteur : Dominique Pagneux
300 pages • 23,5 x 31 cm
850 photos couleurs et N&B
Réf. : 26387
Prix : 49,00 euros



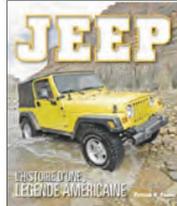
Restaurer Réparez votre Citroën 2CV
Auteurs : Lindsay Porter
256 pages • 21 x 27 cm
1 500 photos couleurs et N&B
Réf. : 26258
Prix : 45,00 euros



La Renault 5 de mon père
Auteur : Bernard Vermeylen
120 pages • 24 x 29 cm
200 photos N&B et couleurs
Réf. : 26038
Prix : 29,90 euros



McQueen et ses machines
Auteur : Matt Stone
176 pages • 23 x 30 cm
330 photos couleurs
Réf. : 22400
Prix : 39,00 euros



Jeep histoire d'une légende américaine
Auteur : Patrick R.Foster
192 pages • 24 x 28 cm
284 photos couleurs
Réf. : 25997
Prix : 42,00 euros



Lancia Fulvia
Auteur : Julien Lombard
192 pages • 24 x 29 cm
500 photos couleurs
Réf. : 26404
Prix : 49,00 euros



Jaguar, l'âge classique
Auteur : Enguerrand Lecesne
160 pages • 24 x 29 cm
300 photos couleurs
Réf. : 26272
Prix : 39,00 euros



BMW, les sportives mythiques
Auteur : Alain Chevalier
160 pages • 24 x 29 cm
300 photos couleurs
Réf. : 26037
Prix : 39,00 euros

BON DE COMMANDE

Délai moyen de livraison en France métropolitaine : 8 à 12 jours

NomPrénom

Adresse

Code postal [][][][][][] VillePays.....

Tél. : [][][][][][][][][] E-mail

Passez votre commande
en renvoyant votre bon de commande
• **Par courrier**
(règlement par chèque à l'ordre de Entreprendre) :
ENTREPRENDRE
53, rue du Chemin Vert
92100 BOULOGNE-BILLANCOURT

Désignation	Réf.	Prix unitaire TTC	Quantité	Montant € TTC
-------------	------	-------------------	----------	---------------

Je joins mon règlement par

Carte bancaire n° ma carte expire fin [][][][][][][][][]
Je note les 3 derniers chiffres du n° au verso de ma carte bancaire [][][][]

Chèque bancaire ou postal
(à l'ordre de Entreprendre)

Date et Signature (obligatoire pour le paiement par carte)

TOTAL

+
Frais de port 4,00 Euros
(quelque soit la commande)
=



FERRARI 308

LA VOITURE DE MAGNUM

La 308 GTB a fait ses débuts aux Salons de Paris et de Londres en 1975. Construite par Scaglietti selon des plans de Pininfarina, elle a conservé le V8 de la 308 GT4, avec un système de lubrification à carter sec. Ce dernier permet une installation plus basse du moteur et un refroidissement plus efficace grâce à une plus grande quantité d'huile. Les premiers modèles sont dotés d'une carrosserie en fibre de verre.

La remplaçante tant attendue de la Dino 246 GT a été inaugurée au Salon de l'automobile de Paris en 1975. La carrosserie dessinée par Pininfarina se caractérise par un profil cunéiforme, une grille de calandre rectangulaire en aluminium alvéolé et un pare-chocs avant noir satiné fin qui court sur toute la largeur.

De nombreuses caractéristiques clés de la Dino 246 GT ont également été reprises, renforcement au niveau des portes, feux arrière circulaires doubles et lunette arrière concave verticale entourée par les panneaux de custode renforcés. La forme est une modernisation de celle de la Dino et le véhicule a conservé suffisamment de caractéristiques de son prédécesseur pour assurer la continuité, s'attirant les louanges de la presse et des clients.

La carrosserie de la Ferrari 308 GTB est faite à 100 % de fibre de verre (à l'exception du capot avant en aluminium), un détail qui ne saute pas immédiatement aux yeux.

«Il s'agit de la première Ferrari dotée d'une carrosserie en fibre de verre, et l'expérience n'a pas été renouvelée sur les modèles produits en grand nombre.»

Depuis lors, des panneaux en fibre de verre individuels ont été utilisés sur de nombreux véhicules, en particulier pour les jupes avant et arrière et pour la section avant, et c'est encore le cas aujourd'hui.

Bien que les finitions soient de très haute qualité, un retour de l'acier embouti et à l'aluminium traditionnels s'est opéré fin 76



aux Etats-Unis et au milieu de l'année 77 en Europe. Une carrosserie de fibre de verre est facilement reconnaissable par la ligne d'indentation entre les montants du pare-brise avant et le panneau de toit. Les véhicules destinés au marché américain se distinguent par des pare-chocs plus massifs et des répétiteurs rectangulaires sur les ailes avant et arrière. Un becquet avant profond a été proposé en option au cours de l'année 77. Tout comme le becquet standard peu profond, celui-ci est moulé en fibre de verre.

«La carrosserie de la 308 a été conçue par Leonardo Fioravanti de Pininfarina, responsable de certaines des formes les plus célèbres de Ferrari à ce jour, telles que la Daytona, la Dino et la Berlinetta Boxer.»

A l'image de la série Dino, ce modèle est doté d'un compartiment à bagages situé à l'arrière, derrière le compartiment moteur. Sur la 308 GTB, le compartiment à bagages est équipé d'une fermeture éclair et accessible sous le cache du moteur, tandis que sur les Dino, il s'agit d'un compartiment distinct. Entre 1975 et 1980, 2 897 exemplaires portant les numéros de châssis 18 677 à 34 348 ont été produits.

Le moteur

La 308 GTB possède un moteur V8 de 3 L à double arbre à cames en tête, avec quatre carburateurs Weber 40DCNF. La version européenne délivrait une puissance de 255 ch SAE (230 ch DIN) à 7700 tr/min, tandis que la version américaine ne fournissait que 240 ch SAE à 6600 tr/min. Cette différence était due à la présence de dispositifs de contrôle des émissions dans la version américaine.

Initialement, la lubrification était à carter sec (uniquement sur les GTB, les GTS avaient le carter d'huile traditionnel), basé sur l'expérience de course de Ferrari. À partir de 1981, un moteur avec lubrification par carter humide a été installé pour



toutes les versions. La transmission était confiée à une boîte de vitesses synchronisée à cinq rapports avec premier rapport inférieur. Le réservoir avait une capacité de 74 L.

La version décapotable en configuration targa a plutôt été présentée au salon de l'automobile de Francfort 1977 ; les différences avec la berlinette sont minimes, hormis le toit amovible, des panneaux à ailettes sont appliqués sur les vitres arrière, ainsi que quelques renforts à la structure, moins rigide que la version fermée.

La Ferrari 308 accélère de 0 à 100 km/h en 6,5 secondes et de 100 à 200 km/h en 17,8 secondes. La vitesse maximale était de 252 km/h.

Le GTBi/GTSi et le Quattrovalvole

Un système d'injection de type Bosch K-Jetronic a été lancé en 1980. Les nouveaux modèles s'appelaient 308 GTBi et GTSi, la puissance a été réduite de 15 CV (DIN) de 230 ch à 215 ch à 6600 rpm, par conséquent il y avait une réduction des émissions nocives.

Deux ans plus tard sort, la multisoupape, à 4 soupapes par cylindre, appelée «Quattrovalvole» avec une nouvelle montée en puissance à 240 CV DIN à 7000 tr/min.

Du «Quattrovalvole» 3 790 exemplaires ont été construits, répartis entre 748 GTB et 3048 GTS.

Les 308 font ainsi partie des Ferrari construites en plus grand nombre d'exemplaires (dont cependant seulement 808 furent construites en fibre de verre avec lubrification à carter sec).



FERRARI 328



BELLE ET PERFORMANTE

Les séries 308 ont suscité un enthousiasme unanime de la part des clients et des critiques. Le modèle a continué à évoluer avec la 328 GTB, une berlinette équipée du nouveau moteur V8 de 3,2 litres. Ce nouveau moteur (toujours à quatre soupapes par cylindre) produit une puissance en sortie de 85 CV par litre, au lieu de 82 CV pour la version à quatre soupapes de la 308.

7 400 exemplaires ont été produits jusqu'à son remplacement par la 348 en 1989, portant au total près de 20 000 unités de la série 308/328.

La première 328 produite était une Metallic Blue GTS, qui était équipée du même intérieur que la 308 GTSi quattrovalvole, cet exemple est considéré comme le prototype quasi définitif de la série 328. Contrairement à de nombreux autres modèles, l'entretien des courroies de distribution du moteur peut être effectué sans soulever le moteur du véhicule.

L'acronyme « GTB » signifiait Gran Turismo Berlinetta (c'est-à-dire un type de coupé), tandis que « GTS » correspondait à Gran Turismo Spider (c'était une voiture Targa).

La 328 était essentiellement la version révisée de la 308 GTS, qui a survécu pendant huit ans sans aucune mise à jour majeure des formes générales de la carrosserie, mais avec





une révision du moteur. Avec le nouveau modèle, il y avait un adoucissement des lignes angulaires du prédécesseur, avec un nez modifié et un arrière redessiné ainsi qu'un pare-chocs de couleur assortie, similaire à celui équipant le Mondial. Il partageait également la calandre avec ce dernier et la disposition des phares. Ainsi, toutes les Ferrari à huit cylindres

partageaient la même ligne et faisaient partie d'une famille homogène de voitures. Les bouches d'aération derrière les phares escamotables de la série 308 ont disparu, avec une augmentation de la taille de la calandre avant, qui a été introduite sur la 308 Quattrovalvole.

Le moteur

Le moteur V8 était essentiellement le même que celui monté sur la 308 Quattrovalvole, avec une cylindrée portée à 3185 cm³. Le système d'injection de type Bosch K-Jetronic est conservé, mais il est épaulé par un Marelli MED 806. Le moteur délivre une puissance de 270 ch à 7000 tr/min. Comme la précédente 308, le moteur était monté avec la boîte de vitesses cinq vitesses, sous et derrière le carter d'huile moteur. La vitesse de pointe était de 263 km/h avec un 0 à 100 km/h en 6,3 secondes.

La 328 a continué sa production pendant quatre ans, jusqu'à ce qu'elle soit remplacée par la Ferrari 348 à l'automne 1989.



FERRARI TESTAROSSA



L'HÉRITIÈRE

Mondial de l'Automobile de Paris, octobre 1984 : le surnom glorieux de «Testarossa» revient pour identifier l'héritier de la 512 BBi. Pour cette voiture, Pininfarina a conçu une ligne innovante avec un impact visuel notable, caractérisée par des prises d'air latérales très prononcées et des dimensions plus grandes que le modèle précédent. Le boxer 12 cylindres évolué était devenu quatre soupapes par cylindre et était, à l'époque, le moteur le plus puissant installé dans une voiture de sport standard.

Au Mondial de l'Automobile de Paris 1984, Ferrari présente l'héritière de la 512 BB, dont elle conserve la mécanique. Une Ferrari Testarossa de 1991, notez les phares escamotables ouverts et les rétroviseurs extérieurs montés sur les cadres de porte

La voiture, avec sa ligne signée Pininfarina, caractérisée par la partie arrière considérablement élargie (dominée par les grands feux de forme rectangulaire dissimulés par la présence d'une série dense de barres horizontales peintes en noir) et par les grandes grilles latérales, a suscité un large succès (et quelques critiques : quelqu'un l'a même jugé excessif, plus proche de l'ostentation Lamborghini que de l'élégance Ferrari).





L'intérieur luxueusement fini était également opulent. A l'origine la Ferrari Testarossa n'avait qu'un seul rétroviseur, très saillant, et curieusement situé sur l'axe du montant gauche du pare-brise, afin d'améliorer la très mauvaise visibilité arrière, qui était gênée par la présence des larges et queue massive; cet emplacement n'était en effet pas particulièrement élégant, c'est pourquoi, à partir de 1986, une solution plus traditionnelle a été adoptée, consistant à adopter deux petits miroirs, situés à la base des montants, et non près de leur axe central.

La mécanique est empruntée au modèle précédent, mais s'affine : le 12 cylindres en V à 180° de 4 942 cm³ bénéficie d'une nouvelle culasse à 4 soupapes par cylindre et délivre désormais une puissance de 390 ch. L'arrière était équipé de doubles amortisseurs.

La Testarossa d'origine est restée en production pratiquement inchangée (à l'exception de modifications détaillées des jantes et de l'équipement) jusqu'en 1992. En 1989, cependant, pour se conformer à la législation anti-pollution, le silencieux catalytique a été installé, avec une baisse conséquente de la puissance à 380 CV.

Della Testarossa Ferrari a produit un modèle unique en version spider pour l'avocat Gianni Agnelli.

Le moteur 12 cylindres « à plat » pouvait pousser la Testarossa à des vitesses de plus de 290 km/h.

7177 exemplaires de la Testarossa ont été produits.



Ferrari 512 TR

La 512 TR, évolution de la première Testarossa, fit ses débuts au Salon de Los Angeles de 1992, produite à partir du numéro de châssis 89100 en 1992, bien qu'à partir de mai 1991, alors que la Testarossa était encore en production, 2 exemplaires furent produits châssis,

Les changements esthétiques sont très limités même s'ils sont très efficaces (nouvelle face avant, avec calandre différente, et nouveaux pare-chocs), jantes et coffre arrière redessinés, tandis que ceux à l'intérieur (totalement nouveau) et à la mécanique sont conséquents.

Le moteur, également modifié dans les pistons, dans le vilebrequin et dans les conduits d'admission et d'échappement, a obtenu un nouveau système d'injection Bosch. La puissance est passée à 428 ch et la vitesse de pointe à 314 km/h. L'accélération de 0 à 100 km/h s'est faite en 4,8 secondes.

Le châssis a également fait l'objet de nombreuses modifications (comme l'adoption de tubes d'acier de plus grande section) visant à améliorer sa rigidité en torsion et sa résistance en cas de choc.

Depuis 1993, le système de freinage antiblocage ABS débrayable était fourni en option.



La Testarossa du film Miami Vice

Dans la série Miami Vice (1984-1989), les deux détectives principaux, incarnés par Don Johnson et Philip Michael Thomas, conduisent une Ferrari Testarossa blanche. La voiture a été adoptée au début de la troisième saison de la série (épisode «La guerre de pierre»), pour remplacer la précédente réplique basée sur Corvette de la Ferrari 365 GTS/4 et deux exemplaires ont été fournis pour la production. Ferrari s'étant montré particulièrement offusqué de voir apparaître une fausse Daytona Spider dans un film à succès offrit deux « vraies » Ferrari Testarossa pour le film.

Les deux Testarossa, offertes par Ferrari pour régler toute question concernant l'utilisation d'une fausse Daytona dans une série télévisée à succès [10], étaient à l'origine noirs, comme le suggère également l'intérieur clair, non disponibles en peinture extérieure blanche. C'est le réalisateur Michael Mann qui les a fait repeindre en blanc, pour obtenir plus de contraste dans les nombreuses scènes de nuit. L'un des spécimens apparaît dans la livrée originale de l'épisode «The Irish», premier de la troisième saison.



Ferrari F512M

En 1994, la dernière évolution de la Testarossa, la F512 M, fait ses débuts.

Les innovations esthétiques concernaient avant tout la face avant (avec calandre redessinée et phares apparents enserrés par un cache en plexiglas, au lieu d'être escamotables comme sur la série précédente), les pare-chocs (nouveaux), les feux arrière (doubles, circulaires et sans grilles) et les jantes (modulaires avec un design en hélice à 5 branches). À l'intérieur, certains détails ont changé, tandis que d'un point de vue technique, les innovations étaient plus importantes.

La puissance du moteur a augmenté à 440 CV et les performances, grâce également au poids réduit de 60 kg, ont indiqué une vitesse de 315 km/h et une accélération en 4,68 secondes. Le départ arrêté de 0 à 1000 m est couvert en 22'7 secondes. L'ABS est devenu la norme.

À ce jour, elle reste l'une des Ferrari les plus recherchées, à la fois en raison du petit nombre d'unités produites (limité à 500), et du fait qu'elle a été la dernière Ferrari produite avec le moteur 12 cylindres «à plat»(dont la première présentation remonte à la Ferrari 365 GT4 BB présentée en 1973), et la dernière à monter ce fractionnement à l'arrière.

La F512 M est sortie de la liste en 1996, pour laisser place à la 550 Maranello.

Au total, environ 10 000 voitures ont été produites, dont la Testarossa, la 512 TR et la F 512 M



FERRARI

F40



La Ferrari F40 est sûrement l'une des plus belles Ferrari jamais construite. Le rêve du Commendatore (Enzo Ferrari), pour les 40 ans de la marque au Cheval Cabré, était de construire la plus belle voiture au monde. Elle fut dévoilée devant les médias du monde entier, la voiture étant mystérieusement cachée, jusqu'au dernier moment, sous une magnifique housse rouge frappée du logo «F40».

Malheureusement, ce fut son dernier rêve puisqu'il mourut un an après la commercialisation de ce chef-d'œuvre roulant, à l'âge de 90 ans.

La F40 fut un réel succès car les 400 exemplaires prévus furent vendus en très peu de temps. Au final, Ferrari décida d'augmenter la production à 1 311 exemplaires. Au niveau technique, cette Ferrari est propulsée par un V8 de 478 chevaux, suralimenté par deux turbocompresseurs et deux intercoolers montés sur un châssis dont le poids ne dépasse pas 1 100 kg. le résultat est spectaculaire car la voiture avale le 0 à 100 km/h en 4,7 secondes et le 1 000 m départ arrêté en 21 secondes et la vitesse de pointe atteint 324 km/h.

«La F40 repousse les limites de la philosophie de véhicule extrême prônée par le modèle précédent, la GTO»

C'est une berlinette très rapide, dessinée par Pininfarina et principalement composée de matériaux composites. Au milieu des années 80, de nombreuses photos espionnes d'un prototype radical circulant dans les rues de Maranello sont publiées dans des magazines automobiles, suscitant toutes sortes d'hypothèses quant à sa raison d'être. Il s'est avéré ensuite que cette voiture était « l'Evoluzione », un banc d'essai pour la prochaine F40. La F40 a été présentée en 1987. Ce modèle dessiné par Pininfarina a laissé tout le monde stupéfait. Cette voiture, qui ressemble à un modèle de course, est une routière qui peut même être utilisée pour faire les boutiques, si on le souhaite. La désignation F40 se réfère au « F » de Ferrari et 40 représente le quarantième anniversaire de la production de voiture de série Ferrari. Il s'agit également de la dernière Ferrari que présenta Enzo Ferrari avant son décès en août 1988.

Les magazines sport



Le Foot



Le Foot magazine



Le Foot Lyon



Le Quotidien du Sport



Le Sport spécial



Rugby magazine



France Basket



Handball magazine



Tennis revue



Cyclisme magazine



Bulletin d'abonnement



A renvoyer accompagné de votre règlement à : Service abonnement - Lafont presse
53 rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex

MAGAZINES

OUI, je souhaite m'abonner à :

- Le Foot pour 46€ (14 numéros dont 2 gratuits)
- Le Foot magazine pour 40€ (10 numéros dont 2 gratuits)
- Le Foot Lyon pour 54€ (10 numéros dont 2 gratuits)
- Rugby magazine pour 55€ (10 numéros dont 2 gratuits)
- France Basket pour 47€ (10 numéros dont 2 gratuits)
- Cyclisme magazine pour 55€ (10 numéros dont 2 gratuits)
- Le Sport Vélo pour 47€ (10 numéros dont 2 gratuits)
- Le Sport pour 55€ (10 numéros dont 2 gratuits)
- LE QUOTIDIEN DU SPORT pour 49€ (10 numéros dont 2 gratuits)
- LE QUOTIDIEN DU SPORT ALBUM pour 156€ (10 numéros dont 2 gratuits)
- Auto Sport magazine pour 78€ (10 numéros dont 2 gratuits)

**EN CADEAU
RECEVEZ
2 MAGAZINES
DE VOTRE CHOIX**



Abonnements sur
www.lafontpresse.fr

LE QUOTIDIEN DU SPORT.fr

Total commande :€

Ci-joint mon règlement à l'ordre de Lafont presse par :

Chèque bancaire ou postal

Carte bancaire Bleue/Visa N° : [][][][] [][][][] [][][][] [][][][] Expire-le [][][] [][][]

3 derniers chiffres au
dos de ma carte : [][][]

Signature obligatoire

Nom : Prénom : Date de naissance :
Adresse : Code Postal : Ville :



Le Moteur

Le moteur central est un V8 à 90 degrés, placé longitudinalement comme sur la GTO. Le travail effectué sur les modèles « Evoluzione » a permis une augmentation de la capacité, un taux de compression légèrement plus élevé (7,7:1) et une augmentation de la pression d'admission. De nombreuses modifications ont ainsi contribué à augmenter significativement la puissance en sortie et à améliorer le couple. La cylindrée totale est de 2 936 cc, avec des dimensions de course/alésage de 81,9 mm x 69,5mm. Le moteur porte la référence F 120 A.

Lorsqu'il a été équipé de convertisseurs catalytiques, ce numéro de référence a été remplacé par le numéro F 120 D 040. Il comprend quatre soupapes par cylindre, un double arbre à cames par banc doté chacun d'une courroie, une lubrification par carter sec, un double turbocompresseur IHI refroidi par eau et par des entrées d'air via deux refroidisseurs intermédiaires Behr à 1,1 bar, un système Weber-Marelli IAW à injection et allumage combiné. L'ensemble fournit une puissance déclarée de 478 CV à 7 000 tr/min. Le différentiel est monté à l'arrière du moteur avec la boîte de vitesses synchronisée à cinq rapports. Une boîte de vitesses « sport » dépourvue de système de synchronisation est disponible en option, pour les conducteurs souhaitant pousser le concept de voiture de course à l'extrême. L'unique élément restant des précédentes 308 est le profil de l'habitacle et le liseré noir satiné qui entoure la carrosserie. Le style radical de la carrosserie est totalement nouveau, tout comme les matériaux de construction utilisés. L'extrémité avant basse et large est équipée

d'une gamme électrique de sorties de refroidissement et de conduits d'admission d'air vers l'arrière de la voiture, avec son pare-brise panoramique arrière sous lequel se trouve le moteur et derrière lequel l'aile intégral, si caractéristique de la puissance des années 80, s'étend sur toute la largeur.





La F40 est la première voiture de série dont la carrosserie est fabriquée en matériaux composites.

En raison de ses larges sections avant et arrière, elle compte seulement onze pièces au total. Le châssis de la GTO possède une section arrière fixée par des boulons qui facilite le retrait du moteur. Cet élément est inutile sur la F40, car toute la section arrière amovible de sa carrosserie permet d'accéder facilement aux composants mécaniques. Les roues sont dotées de jantes Speedline à cinq rayons attachées par un simple écrou sur un moyeu Rudge, de 8J x 17" de diamètre à l'avant et de 10J x 17" à l'arrière. Elles sont équipées de frein à disques ventilés à doubles circuits hydrauliques, sans servo-frein. Le modèle comprend des suspensions indépendantes avec des triangles, des ressorts hélicoïdaux et des amortisseurs hydrauliques de série, ainsi que des barres antiroulis avant et arrière. Un système de contrôle et de réglage électronique des suspensions est disponible en option.

Comme avec la GTO, vous pouvez choisir la couleur qui vous plaît, tant que vous aimez le rouge ! Seuls les modèles avec conduite à gauche sont disponibles, et il existe une version

adaptée au marché américain. Elle se différencie extérieurement par un déflecteur avant plus large en caoutchouc noir et des feux de position situés sur le liseré noir à l'avant de la carrosserie et entourés d'un joint en caoutchouc noir sur la section arrière. Les feux de position sont situés au-dessus du liseré noir, sur l'aile arrière. Une concession a été accordée pour améliorer le confort. La climatisation est ainsi équipée en série.

Intérieur spartiate

L'intérieur est extrêmement spartiate. Il comprend deux sièges sport avec un revêtement rouge et, mis à part la garniture du toit, le tableau de bord et le tunnel central recouverts de feutre et le tapis avec l'emplacement du talon en caoutchouc situé côté conducteur, il n'y a aucune finition intérieure. On trouve uniquement des surfaces en matériaux composites peintes. Les vitres ne sont pas électriques, les portières disposent d'un simple lève-vitre. Les versions plus récentes sont dotées de fenêtre à panneaux en plastique coulissant, et les portes se ferment via un câble situé dans les vide-poches. Le conducteur dispose d'un volant en cuir à trois branches de couleur noir satiné et de pédales en aluminium perforé. L'intérieur minimaliste accentue le caractère sportif et accentue le côté sérieux qui se dégage des différents équipements.

Le public adore la F40.

Des clients font la queue, le chéquier à la main, pour s'inscrire sur la liste d'attente, sans que Ferrari ne précise le nombre d'exemplaires qui sortiront d'usine et la durée de production. Ferrari espère ainsi éviter de reproduire l'extraordinaire engouement suscité par la GTO, et a donc laissé la production ouverte, mais rien n'a pu calmer la tempête. Elle est si radicale, si rapide et si convoitée, que les clients souhaitent l'acquérir immédiatement !

Au plus fort du boom des supercar de 1989, les modèles se vendent à plus d'un million d'euros ! La production continue jusqu'en 1992. Pendant cette période, 1 311 exemplaires portant les numéros de châssis 76 624 à 95 317 sont produits. La F40 a été vendue presque cinq fois plus que la GTO. Des versions de course LM et GT-E sont développées par Michelotto of Padova. Elles connaissent un grand succès pendant une bonne partie des années 90 lors des courses GT en Europe, qui comptent alors de nombreux pilotes privés.



SUPERCAR ET V12 !

La F50 innove sur sa structure monocoque entièrement réalisée en matériaux composites (kevlar/carbone) qui est alors une première mondiale.

La F50 était la « machine extrême » de Ferrari des années 1990, reprenant le flambeau de la F40.

Comme pour la F40, il s'agissait d'un modèle de célébration, annonçant cette fois les cinquante ans de Ferrari en tant que constructeur de voitures, bien que quelque peu en avance. Au dévoilement du nouveau modèle au Salon de l'automobile de Genève en 1995, le président de Ferrari, Luca Di Montezemelo, annonçait que seuls 349 exemplaires seraient produits, un de moins que ce que l'entreprise pensait pouvoir vendre. Cela marquait un changement radical de stratégie marketing, introduit par un changement des conditions du marché après son effondrement au début de la décennie.

La F50 abandonne le V8 turbocompressé de la F40 et adopte un V12 atmosphérique de 4,7 litres de cylindrée, accouplé à une boîte de vitesses à 6 rapports, le tout porté à 520 chevaux. Cette voiture constituait, à l'époque, un véritable laboratoire technologique. La Ferrari F50 fut longtemps considérée comme une formule 1 sur route, du fait d'une technicité jamais atteinte sur une voiture de route. Elle fait encore partie de ces autos de rêve, que Ferrari réalise régulièrement, puisant dans les plus petits détails pour faire la différence avec les autres constructeurs. Les autres fabriquent des voitures, Ferrari invente la voiture...

La F50 a poussé cette technologie mixte jusqu'à ses limites, avec l'utilisation d'un châssis monocoque à construction composite et utilisé un moteur, dérivé de celui du véhicule de Formule 1 Ferrari de 1990, en tant que partie intégrante. Elle a très vite été décrite comme le modèle le plus proche d'une voiture de Formule 1 sur la voie publique. La cellule passager, en fibre



FERRARI F50



carbone comprenait une suspension avant à montage direct et d'un sous-structure tubulaire projetée vers l'avant pour soutenir le radiateur et les équipements auxiliaires. Le moteur était boulonné à l'arrière de la cellule, supportant la charge de la transmission et de la suspension arrière, exactement comme les voitures de Formule 1 actuelles. Le moteur 4,7 litres lui-même était directement dérivé de l'unité de Formule 1 utilisée sur la F1-89 en 1989.

«La F50 est née d'une idée de Piero Ferrari qui, depuis un certain temps, avait l'intention de créer une sorte de «Formule 1 routière».»

Le moteur est un 12 cylindres en V étroit dérivé de l'hélice qui propulsait la Ferrari 640 F1 de Mansell lors de la saison 1989. Dans cette configuration avec une cylindrée portée à 4,7 litres, le moteur avait déjà été installé l'année précédente dans la Ferrari 333SP pour le championnat IMSA.

Pour la première fois sur une Ferrari de route, le châssis est entièrement réalisé en matériaux composites carbone, comme en F1, et relié au groupe moteur-boîte par l'intermédiaire d'un châssis auxiliaire, afin d'obtenir une très grande rigidité structurelle tout en conservant un très faible poids, contenu de 102 kg de la cellule fondamentale.

Design

Le design Pininfarina ne présentait pas la beauté sauvage de la F40 et n'avait que très peu en commun avec les autres



modèles Ferrari, mis à part sa ligne latérale découpée à finition noire satinée et ses feux arrière traditionnels. Toujours toute en courbes, avec des orifices d'entrée et de sortie d'air et une aile arrière encore plus radicale que celle de la F40, elle se distinguait par la forme de sa carrosserie qui se voulait plus aérodynamique qu'esthétique. Elle possédait toutefois un toit rigide amovible, offrant à ses occupants un avant-goût de l'expérience de F1.

La voiture ne comprenant pas d'espace de rangement pour ce toit rigide, un toit en toile était fourni, à titre de prévention, au cas où le conducteur parte sans son toit et où le temps changerait. Le toit rigide monté donnait à la voiture une plus grande fluidité de lignes, dans la mesure où, en son absence, deux petits arceaux et une section périphérique aérodynamique s'achevant dans les panneaux de custode venaient ajouter au nombre de courbes complexes de la carrosserie. Entre les panneaux de custode, se trouvait un capot à persienne en plastique transparent, offrant une bonne vue du port d'admission en fibre carbone placé sur le moteur, ainsi que des composants mécaniques l'entourant.

La carrosserie, avec une ligne particulièrement captivante à la fois dans la version spider et avec le toit monté, a été créée par Pininfarina par Pietro Camardella et a nécessité plus de 2 000 heures de travail en soufflerie pour pouvoir atteindre les valeurs d'appui attendues sur l'essieu à grande vitesse. Le système de freinage, spécialement conçu par Brembo, est volontairement dépourvu d'ABS.

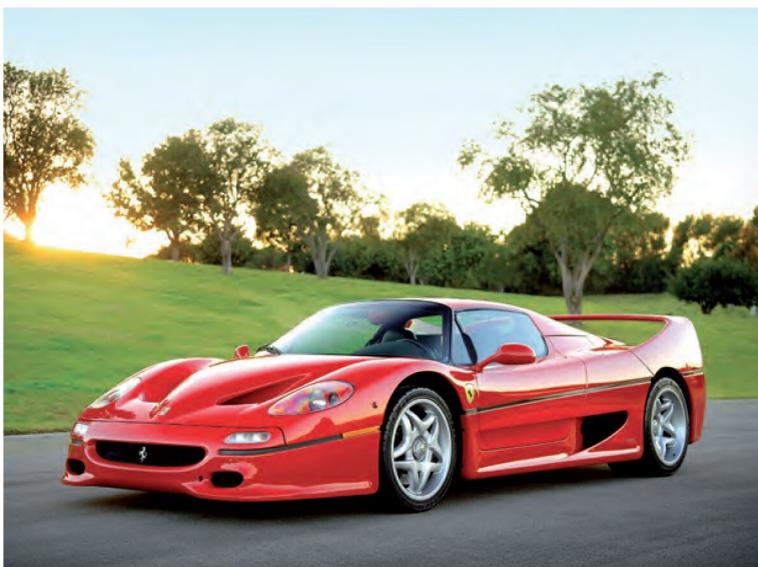
349 exemplaires et pas un de plus...

Le nombre d'unités a été décidé par une étude marketing qui a

abouti à une prévision de 350 clients potentiels, dans le monde entier, prêts à acheter une telle voiture. Le nombre a ensuite été réduit à 349, conformément aux enseignements d'Enzo Ferrari qui soutenait que le nombre parfait de production devait être égal à un exemplaire de moins que le total requis par le marché.

Les 349 exemplaires ont été vendus en très peu de temps, bien avant leur construction. Afin d'éviter les phénomènes spéculatifs qui se produisaient auparavant à l'occasion d'autres voitures de séries spéciales, comme la F40, Ferrari a limité les réserves à un seul exemplaire pour chaque client (concessionnaires inclus) et a imposé une interdiction de vendre la voiture avant que deux ans ne se soient écoulés depuis la livraison.

Les prévisions marketing se sont avérées très erronées et la décision de Ferrari de maintenir le nombre de production inchangé dans tous les cas, a provoqué une lutte rapprochée contre la thésaurisation par les riches utilisateurs et collectionneurs, également parsemée d'épisodes pertinents sur le plan criminel. Il y a eu de nombreux cas de «F50» volés dans des garages super protégés que les experts considèrent comme des vols sur commande. En effet, vu le petit nombre d'exemples, il ne serait pas possible de remettre impunément la voiture sur le marché.





UNE LIGNE DE F1

Ferrari a présenté au fil des années une série de supercars personnifiant le transfert dans le domaine des routières du summum des avancées technologiques de la marque.

Parmi ces supercars figurent la GTO, la F40 et la F50. Cette famille de véhicules aux performances extrêmes a été complétée en 2002 par l'arrivée de l'Enzo Ferrari, qui était l'expression des tout derniers savoir-faire et technologies en matière de Formule 1.

Le fleuron du Constructeur Automobile Ferrari. Pourvue d'un moteur V12 de 660 chevaux, déclinée des Formules 1 et construite à 400 exemplaires en 2002, la Ferrari Enzo est capable d'une vitesse de pointe de 350 km/h. Cette Ferrari, nommée en hommage au fondateur du célèbre cheval, mort le 14 août 1988, représente ce qui se fait de mieux en matière de voiture de sport actuellement.

L'Enzo, dessinée par Pininfarina, l'ami de toujours, est une synthèse entre la technologie et le design directement décliné des F1 de la Scuderia Ferrari. L'avant caractéristique de la Ferrari Enzo permet une aérodynamique particulièrement efficace. En dessinant la carrosserie de l'ENZO, les ingénieurs de Ferrari et Pininfarina se sont imposés des choix de développement pour créer une synthèse entre la technologie et le design. Les résultats exceptionnels de ces dernières années rendent incontournables les liens esthétiques avec les Ferrari de F1, qui sont particulièrement visibles à l'avant de l'Enzo, où les phares au bi-xénon donnent une touche très originale.

C'est donc en 2002, que la Ferrari Enzo est venue se joindre à ce « club » d'exception, un superbe modèle produit à seulement 399 exemplaires. Au moment de son lancement, l'Enzo intégrait les technologies les plus avancées de l'époque, s'inspirant directement de l'univers de la F1.

Ce qui la rendait vraiment unique était le fait qu'elle profitait d'un véritable « melting pot » technologique à une époque où Ferrari enchaînait une série impressionnante de victoires en Formule 1.

Ferrari repousse toujours un peu plus loin les records que l'on croyait hors de portée, et il est certain que la prochaine Ferrari fera encore mieux...



LES 2 PAIRES DE LUNETTES

Intégrales - Polarisées

1 PAIRE DE SOLAIRE

- VERRES POLARISÉS **ANTIREFLET**
- PROTECTION CATÉGORIE 3 **U.V. 400**
- **LÉGÈRES** (36 G) ET **ENVELOPPANTES**



UNE MEILLEURE VISIBILITÉ DE JOUR COMME DE NUIT

Leur forme **enveloppante** garantit une parfaite **protection devant et latéralement** et permet de les **porter sur vos lunettes de vue**.

Verres en polycarbonate, monture plastique.



LES 2 PAIRES
19,90€
au lieu de ~~38€~~

+ 2 € DE FRAIS DE PORT

1 PAIRE DE CONDUITE

- VERRES JAUNES **ANTI-ÉBLOUISSEMENT**
- **ACCENTUATION DES RELIEFS**
- FILTRATION **U.V. 400**

VOS GARANTIES

- Satisfait ou remboursé
- 30 jours pour changer d'avis
- Expédition sous 6 jours

RECEVEZ VOS 2 PAIRES DE LUNETTES AVEC LE CODE PRIVILÈGE : **H4322**

0 892 680 165

Service 0.40€/min
+ prix appel

7j/7 de 8h à 20h

lhomme moderne.fr/lunettes223

Indiquez le code **H4322** dans votre panier

RCS Paris B 410 714 885



✉ À retourner sous enveloppe affranchie à : **L'Homme Moderne - BP 10884 - 27008 Evreux Cedex**

H4322 - P4045

OUI, je profite de votre offre de bienvenue et je reçois mes 2 paires de Lunettes (Réf. 0254210) au prix de 19,90€ au lieu de ~~38€~~ (1 lot par foyer). Les frais de port sont de 2€ au lieu de ~~8,95€~~.

Les frais de port sont de 2€ au lieu de ~~8,95€~~.

Ci-joint mon règlement total de 21,90€ seulement par :

- Chèque à l'ordre de **L'HOMME MODERNE**
- Carte bancaire (Carte Bleue, Visa, Eurocard-Mastercard)

N°: _____

Date de _____ Cryptogramme au
validité : _____ dos de ma carte: _____ (indispensable)

Cette offre ne m'engage à rien d'autre. Offre valable 1 mois, pour la France métropolitaine et Monaco, dans la limite des stocks disponibles. Les 2 paires de lunettes ne peuvent être vendues séparément.

Conformément à la loi «informatique et libertés» et au Règlement européen du 27 avril 2016, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux données vous concernant. Par notre intermédiaire, vous pouvez être amené à recevoir des propositions d'autres entreprises. Si vous ne le souhaitez pas, il vous suffit de nous écrire à L'Homme Moderne - Service clientèle - 94971 Créteil Cedex 9, en nous indiquant vos nom, prénom, adresse et numéro de client. Vos données peuvent être communiquées à un tiers concerné dans le cadre d'un changement de contrôle, de fusion, de cession de fonds de commerce ou d'apport partiel d'actifs de Reder SAS.

Mme/M. : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____ Ville : _____

Pour mieux vous servir

Téléphone : _____ Date de naissance : _____

E-mail : _____

Date : J J M M A A Signature obligatoire :