

AUTO FLASH
L'ALBUM
FERRARI

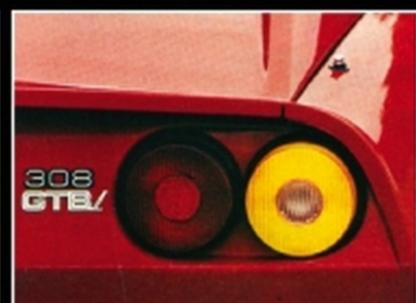
DAYTONA • 288 GTO • TESTAROSSA



512TR • F512 M • F40 • F50 • ENZO



LES MODÈLES MYTHIQUES





ÉDITO

*Montlhéry,
16 février 1982...
Première Ferrari,
premier accident...*

Parmi les essayeurs automobiles, il y a ceux qui ont conduit leur première Ferrari dans les années 1960. Ceux qui ont attendu 1970, et ceux qui ont commencé en 1980. Je fais partie de la troisième catégorie. J'aurais adoré assister à une présentation à Maranello. Ancienne ambiance, conférence de presse improvisée, Monsieur Ferrari saluant quelques "amis" de la presse. Il aurait fait beau et froid, nous aurions été en janvier... Ces choses-là, les anciens me les racontaient quand j'étais jeune journaliste. Je les enviais. Je les envie toujours. Sauf que beaucoup sont passés dans un autre monde.

Mon premier « essai Ferrari » fut celui d'une Mondial. Je débutais dans la profession. Chez Charles Pozzi, on m'avait fait comprendre qu'il valait mieux commencer par le commencement. À l'époque, cette voiture n'était pas une sinécure. Elle était mal née, mal développée, mal équilibrée, on y était mal installé et elle n'avancait pas. Il s'agissait de la première Mondial, celle développant royalement 214 chevaux.

N'empêche. En allant la chercher chez l'importateur à Levallois-Perret, je n'en menais pas large. On me confiait une voiture représentant dix années de mon salaire, je n'avais jamais conduit de Ferrari de ma vie et côté puissance, je trouvais déjà une Golf GTI affolante. En entrant dans le garage, rue Aristide Briand, j'ai tout de suite compris... Il y avait une espèce d'angle droit impossible, certainement dessiné par un architecte alcoolique, menant à l'atelier. Deux voitures ne s'y croisaient pas. Une seule passait difficilement et avec contorsions. Cet angle ne me plaisait pas du tout.



Un quart d'heure plus tard, j'étais adoubé. Papiers du véhicule, dossier de presse, poignée de main et clé de contact. J'ai enclenché la première sans même caler, visé le coin gauche, braqué, et entendu un cri. Le genre de cri désespéré signifiant, dans toutes les langues, que vous allez droit dans le mur au propre comme au figuré. Un mécanicien – simultanément italien et horrifié – me faisait signe de m'arrêter.

L'aile droite allait y passer tout entière. Sans son réflexe salutaire, mon premier essai en Ferrari se serait terminé après trois mètres cinquante.

Ce ne fut que partie remise. L'après-midi, je m'empressais d'aller sortir de la route avec la Mondial sur le circuit routier de Montlhéry, durant une séance d'essais, après mon troisième passage. Et si je vous dis que je n'y suis pour rien, vous pouvez me croire.

La voiture n'avait pas grand mal. Elle était simplement posée sur le côté, incapable de repartir par ses propres moyens. J'étais sorti large, très large, trop large... L'instant où l'auto vous échappe, lorsque vous comprenez qu'elle sera impossible à rattraper, est assez dramatique. En deux secondes défilent devant vos yeux les phrases inutiles que vous prononcerez devant le responsable de Ferrari, au téléphone, en lui expliquant que vous avez eu un accident. Phrases jamais utilisées puisque la carrosserie était intacte. Je n'avais rien dit. Il ne s'était rien passé. Donc, je n'étais pas sorti de la route. En rapportant cette Ferrari chez son importateur, je me payais d'ailleurs le luxe de leur signifier mon mécontentement : cette Mondial tenait vraiment mal la route. J'appris ensuite, mais bien plus tard, que j'avais raison. C'était vraiment une voiture dangereuse.

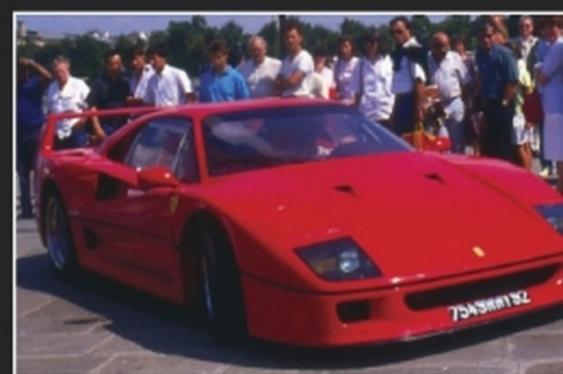
Jean-Pierre Talbot

PPP

Ce magazine est édité par
PRESSE PARISIENNE DE PUBLICATIONS

Directeur de la Publication : André Guerber
COURRIER EXCLUSIVEMENT :
B.P. 99 75622 Paris CEDEX 13
Siège administratif: 24 rue Fortuny 75017 Paris
Distribution : MLP

SOMMAIRE



LA TESTAROSSA DANS LA GAMME FERRARI 1984 – 1994	6
LA TESTAROSSA DANS LA LOGIQUE DU RENOUVEAU DE FERRARI	12
LES 20 ANS DE LA F40, RETOUR EN ENFER	18
DAYTONA 365 GTB/4 GROUPE 4 1972 CHASSIS 15667	33
FERRARI 365 GTB/4 296 KM/H SUR LES HUNAUDIÈRES !	36
QUELQUES BEAUX EXEMPLAIRES	39
275 GTS	40
330 P4	42
275 GTB/4 1967	44
275 GTB/4 1969	46
288 GTO	48
F40	50
F50	52
ENZO	54
L'INCROYABLE RÉSISTANCE DU BOXER	56
AMBIANCE AUTOUR DE LA 512 TR	58
DEUX OU TROIS CHOSES SUR LA F40	62
LA SAGA DES BERLINETTES V8 CHEZ FERRARI PETITS MOTEURS, GROS RENDEMENTS	66
308 GTB	70
308 GTBI	76
512 TR LA MEILLEURE DES TESTA	80
F 512 M LA DERNIÈRE DE LA FAMILLE	90
PETITES PHRASES, GRANDES CONSÉQUENCES AINSI PARLAIT MONSIEUR FERRARI	96







LA TESTAROSSA

dans la gamme Ferrari 1984 – 1994



Présentée au public au Salon de Paris 1984, la Testarossa trônait simultanément sur les stands Ferrari et Pininfarina.

La Testarossa développait 390 ch contre 360 ch à la BB 512 carbus (à droite) dont elle reprenait les mêmes cotes moteur. On remarque la différence de proportions des voies arrière. (Photo Patrick Sautelet).

Entre la Testarossa présentée fin 1984 et la F 512 M dévoilée fin 1994, il existait cinquante chevaux et 25 km/h d'écart. Mais surtout, un comportement routier transfiguré. On considère les 512 TR et F 512 M comme des évolutions de la Testarossa. À juste titre puisque les trois modèles possèdent les mêmes cotes moteur, le même empattement et une longueur totale quasiment identique. Il convient donc, en parlant de chronologie du modèle, d'intégrer la version initiale et ses deux évolutions successives.







De la Testarossa (1984) à la F 512 M (1994)

Millésime 1985 (Salon de Paris 1984)

Présentée au public au Salon de Paris d'octobre 1984, la remplaçante de la BB 512i fut dévoilée aux concessionnaires et aux clients la veille de l'ouverture du Salon, le 2 octobre 1984, sur la scène du Lido de Paris. Le moteur 12 cylindres boxer (Tipo F 113A) était celui de la BB injection avec 50 ch supplémentaires (390 ch au lieu de 340 ch), bien que la majorité des pièces aient été redessinées et qu'il disposa d'une distribution par courroie crantée au lieu de chaîne. Pininfarina qui a dessiné et fabriqué la carrosserie (la BB sortait de la Scaglietti) a insisté sur le recentrage des radiateurs eau - huile au centre de la voiture. La production pour 1984 ne sera que 110 voitures, mais déjà, à l'issue du Salon de Paris, Ferrari annonce un carnet de commandes rempli jusqu'en mars 1987 !

Tarif décembre 1984 : 772 000 F - 34 cv (équivalence 117 690 €).

Millésime 1986 (Salon de Paris 1985)

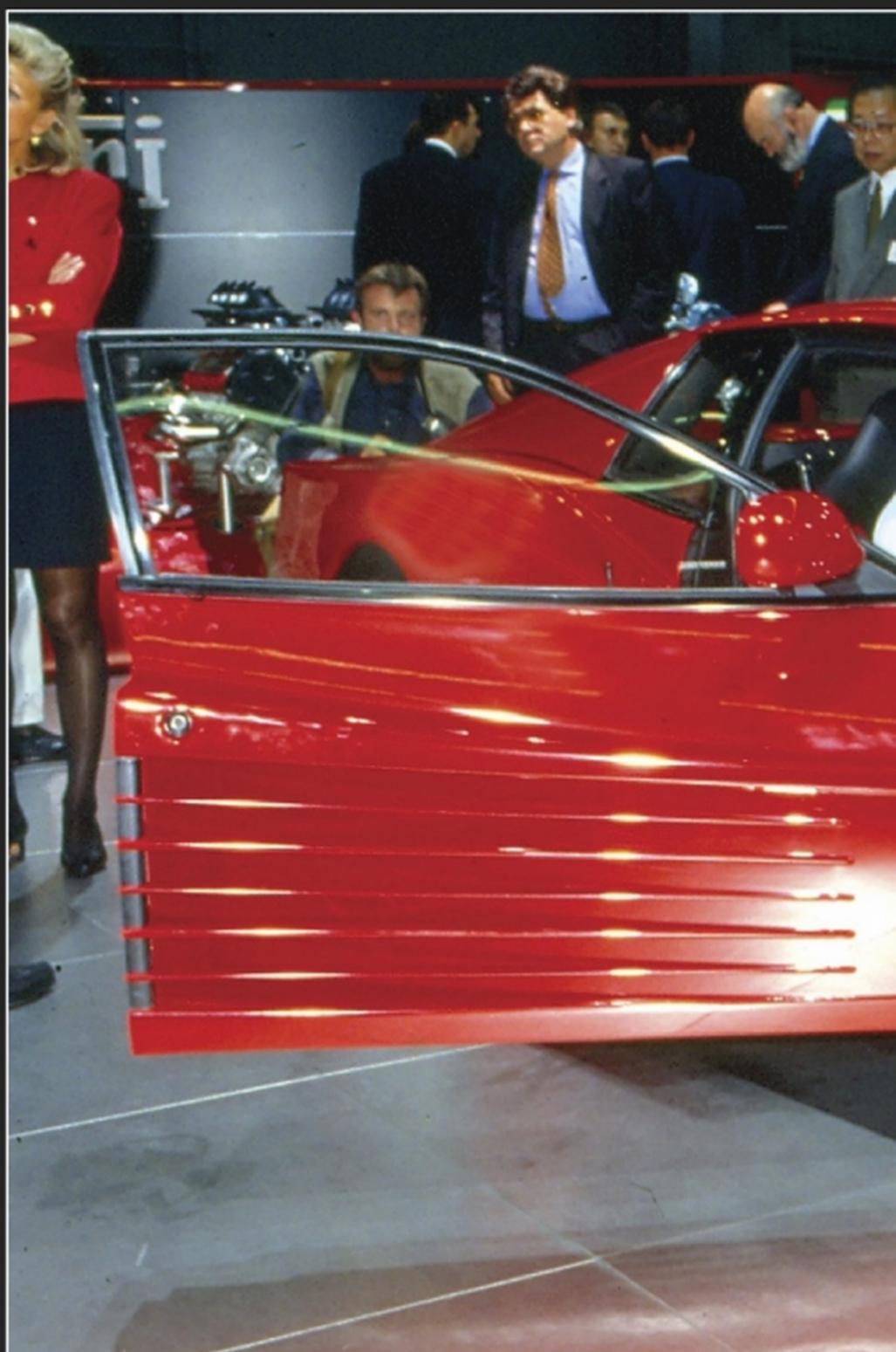
La production monte en cadence pour cette première année pleine de production (568 voitures). Dès le Salon de Genève 1986, la version à pot catalytique avec sonde Lambda est proposée à la clientèle, en même temps que la version sans catalyseur. Avec catalyseur, la Testarossa perd 10 chevaux et ne développe plus que 380 ch à 6 100 tr/mn au lieu de 390 ch à 6 300 tr/mn (la version US fait 370 ch). La démultiplication est un peu raccourcie sur les 2e et 4e rapports pour récupérer en nervosité. Le couple est en baisse notable à 45,9 mkg à 4 600 tr/mn au lieu de 49,8 mkg à 4 500 tr/mn. Les performances restent inchangées sur la fiche technique, bien qu'elles régressent dans la réalité avec un 0-100 km/h en 5"9 et un kilomètre en 25"0 au lieu de 5"2 et 24"1. À partir du Salon de Paris, un second rétro extérieur est monté à gauche, toujours fixé sur le montant du pare-brise et toujours aussi proéminent. En janvier 1986, à la demande de Gianni Agnelli, Pininfarina fabriquera cinq exemplaires d'une Testarossa Spider. Trois seront destinées à la famille Fiat, deux resteront propriété du carrossier italien.

Tarif avril 1986 : 854 000 F - 34 cv (équivalence 130 191 €).

Millésime 1987 (Salon de Paris 1986)

Les deux rétros extérieurs sont abaissés pour répondre aux normes d'homologations de certains pays, notamment le Japon. Ils améliorent la visibilité et diminuent les bruits d'écoulement d'air. Adoption de l'injection Bosch KE-Jetronic avec coupure en décélération (octobre 1986). Triangles avant/arrière fabriqués en mécano-soudure (novembre 1986). La Testarossa sans catalyseur est toujours au catalogue. Elle est la plus demandée. Production toujours en hausse avec 829 voitures fabriquées.

Tarif avril 1987 : 899 000 F - 34 cv (équivalence 137 051 €).



La F 512 M de 1994 fut restylisée en urgence par Pininfarina. Les feux arrière ronds n'étaient qu'une faute de goût parmi d'autres. Elle connut un succès très relatif.

La 512 TR est équipée de l'ABS en série à partir d'octobre 1993.



Ultime évolution de la Testarossa, la F 512 M sort au Salon de Paris 1994 et ne restera que deux petites années en production, avant de laisser la place à la 550 Maranello. Elle marque la fin (provisoire ?) des moteurs 12 cylindres Boxer chez Ferrari.



Début 1986, à la demande de Gianni Agnelli, patron de la Fiat, Pininfarina réalisa cinq spiders Testarossa dont aucun ne fut commercialisé.



De la Testarossa (1984) à la F 512 M (1994)

Millésime 1988 (Salon de Paris 1987)

Changement de fixation des roues (juin 1998) : cinq écrous au lieu d'un écrou central. La Testarossa sans catalyseur est toujours au catalogue, sans différence de prix. En 1987, Ferrari a produit 1 023 Testarossa, soit presque le double que durant l'année 1985.

Tarif mars 1988 : 917 000 F – 34 cv (équivalence 139 975 €).

Millésime 1989 (Salon de Paris 1988)

Pas de modifications visibles mais de nouveaux réglages de chasses et de pincement validés par l'usine, et adoptés sur les voitures des clients lors des passages en ateliers.

Tarif octobre 1989 : 977 000 F – 34 cv (équivalence 148 942 €).

Millésime 1990 (Salon de Paris 1989)

Aucune modification essentielle.

Tarif octobre 1990 : 1 108 000 F – 34 cv (équivalence 168 913 €).

Millésime 1991 (Salon de Paris 1990)

Aucune modification sur le modèle. La production se ralentit notablement. L'usine commence à prendre les commandes pour le nouveau modèle prévu fin 1992. Avec deux ans de délais moyens, il faut réserver sa voiture en décembre 1990 pour en prendre livraison fin 1992.

Tarif octobre 1991 : 1 170 000 F – 34 cv (équivalence 178 365 €).

Millésime 1992 (Salon de Paris 1991)

Aucune modification sur le modèle. Fin de production de la Testarossa. Notons qu'il est toujours possible d'obtenir une version sans pot catalytique, celle-ci ayant été demandé par 25 % de la clientèle pendant la durée de vie du modèle.

Tarif octobre 1992 : 1 190 000 F – 34 cv (équivalence 181 414 €).

Millésime 1993 (Salon de Paris 1992)

La Testarossa est remplacée par la 512 TR au Salon de Los Angeles, le 2 janvier 1992. Pour l'Europe, la Première à pour cadre le Salon de Bruxelles, le 14 janvier. La 512 TR est une évolution de la Testarossa dont elle corrige les principaux défauts, en particulier au niveau du comportement routier. Nouveau bouclier intégrant des feux secondaires, les optiques escamotables principales ne disparaissant pas, nouveaux panneaux de portes, console centrale redessinée, grilles arrière modifiée, roues de 18 pouces au lieu de 16 pouces.

Le Boxer 12 cylindres passe de 390 ch à 428 ch avec échappement catalytique sur tous les modèles. L'augmentation des performances est estimée à 10 % avec une vitesse maxi supé-



Confrontation à Fiorano en janvier 1990 : Testarossa (à droite) contre 512 TR (à gauche).



Au millésime 1987, apparition d'un second rétro extérieur droit. Ils sont abaissés pour répondre aux normes d'homologation de certains pays, et améliorent la visibilité.





La 512 TR est présentée au Salon de Los Angeles, le 2 janvier 1992. Elle prolonge la lignée Testarossa et remplace celle-ci avec une puissance augmentée de 38 chevaux. Elle est considérée comme la meilleure Testarossa de tous les temps.



À partir de juin 1987, la Testarossa abandonne ses roues à écrou central pour une fixation à cinq boulons jugée plus sûre.

rieure 310 km/h, alors que les meilleures Testarossa frôlaient difficilement les 300 km/h.

Tarif octobre 1992 : 1 197 666 F – 28 cv (équivalence 185 583 €).

Millésime 1994 (Salon de Paris 1993)

Montage en série d'un ABS Bosch 4 capteurs sur la 512 TR à partir d'octobre 1993. Il est déconnectable depuis la planche de bord par simple pression sur un bouton. Ce système ne nécessite aucune modification générale du système de freinage. Pas de changement de tarif.

Tarif octobre 1993 : 1 197 666 F – 28 cv (équivalence 190 408 €)

Millésime 1995 (Salon de Paris 1994)

La F 512 M remplace la 512 TR à partir du salon de Paris (octobre 1994). Le 12 cylindres Boxer est porté à 440 ch mais la voiture, restylée en urgence, comporte pas mal de fautes de style. Les phares escamotables sont abandonnés au profit d'optiques fixes, et les jantes boulonnées sont de médiocre aspect. Seule la partie arrière reste presque intacte, malgré l'apparition de feux ronds assez disgracieux.

Tarif octobre 1994 : 1 197 000 F – 31 cv (équivalence 182 481 €).

Millésime 1996 (Salon de Paris 1995)

Aucun changement essentiel sur le modèle. Dernière année d'existence pour la F 512 M, commercialisée seulement deux années et produite à 503 exemplaires. Sa remplaçante, la 550 Maranello, est présentée en mars 1996 au Salon de Genève. Avec elle, Ferrari rompt avec la tradition de la berlinette à moteur Boxer 12 cylindres et revient au V12 en position avant, dans la grande tradition de la 365 GTB/4 Daytona.

Tarif janvier 1996 : 1 249 000 F – 31 cv (équivalence 190 408 €).

PRODUCTION TOTALE

TESTAROSSA	7 177 exemplaires	(1984 – 1991)
512 TR	2 280 exemplaires	(1992 – 1994)
F 512 M	503 exemplaires	(1992 – 1994)

PRIX DE LANCEMENT

TESTAROSSA	772 000 F en 1984	(117 790 €)
512 TR	1 197 666 F en 1992	(185 583 €)
F 512 M	1 249 000 F en 1994	(190 408 €)



2 octobre 1984, la BB 512i passe la main...

LA TESTAROSSA

DANS LA LOGIQUE DU RENOUVEAU DE FERRARI



Avec 390 chevaux, la Testarossa devient l'une des 5 voitures les plus puissantes et les plus rapides au Monde.

La Testarossa fut présentée à la presse, à la clientèle et aux concessionnaires, sur la scène parisienne du Lido, le 2 octobre 1984, veille de l'ouverture du Salon de l'Auto. Trois semaines plus tard, nous étions à pied d'œuvre sur le circuit de Fiorano pour essayer la Ferrari la plus extraordinaire jamais fabriquée depuis la Daytona. Replaçons-nous en situation d'époque. Nous sommes en avril 1985.

C'est un exploit que de sortir trois nouveaux modèles au cours de cette année 1984 et d'assurer simultanément le démarrage de leur production. Si la Mondial Quattrovalvole Cabriolet présentée en janvier au Salon de Bruxelles ne nécessite pas une fabrication complètement nouvelle, on ne peut pas en dire autant de la 288 GTO dévoilée en mars à Genève. Quant à la Testarossa, qui remplace la BB 512i, elle est entrée en production le 13 octobre 1984, presque en même temps que la 288 GTO. La cadence de fabrication pour les deux modèles sera de trois voitures en deux jours, soit une moyenne de douze voitures par semaine, 288 GTO et Testarossa confondues. Sachant que la GTO sera arrêtée après le 200e exemplaire.







Ne pas augmenter la production

Maranello veut assurer une qualité de fabrication exceptionnelle et des standards d'essais en hausse pour que le plaisir de rouler en Ferrari se double d'une valeur d'investissement incontestable. Ferrari s'est donc acquitté de ce défi technique consistant à mettre sur le marché une Supercar et une berlinette Grand Tourisme. Cela illustre le bon fonctionnement d'une usine gérée à la perfection et sanctionne une politique d'investissements considérable. Celle-ci n'a pas pour objectif d'augmenter une capacité de production d'environ 3 000 voitures par an, car il faudrait pour cela augmenter la surface de l'usine. Ferrari va mettre ses moyens financiers et ceux de la Fiat au service de la qualité à tous les stades de fabrication.

Lorsque nous sommes arrivés à l'usine, fin novembre 1984, les premières Testarossa étaient sur le point d'être livrées.

Une autre visite à Maranello, le 6 février 1985, allait nous prouver à quel point Ferrari respecte, et dépasse même, ses prévisions. Ce jour-là, au stade des essais, on pouvait voir les Testarossa châssis numéros 112, 116, 121, 123 et 129 alignées sur les ponts pour les dernières mises au point, tandis que peu avant 17 heures, la coque de la GTO numéro 140 (châssis tubulaire et carrosserie) entrait sur la ligne de montage mécanique. Sans oublier le fait que les essais sur route, qui occupent une place si importante dans le cycle de fabrication de chaque Ferrari, avaient été longuement paralysés par la neige et la vague de froid qui sévirent en janvier.

Enzo Ferrari décide de son appellation

Pour la série limitée de deux-cents 288 GTO, tout sera donc terminé avant la fin juin 1985. Quant à la Testarossa, sa fabrication n'est pas prête de s'arrêter. Une commande enregistrée au Salon de Paris d'octobre 1984 ne sera pas livrée avant février 1987 !

La Testarossa prend la succession de la BB dont la carrière démarra commercialement en 1973 avec la 365 GT4 BB. Et encore, le modèle n'était nullement en perte de vitesse après 11 années de loyaux services : son délai de livraison d'une BB 512i était d'environ 6 mois lorsque sa production fut arrêtée, en juin 1984. Comme pour la 250 GTO de 1962, c'est Enzo Ferrari qui a suggéré qu'on baptise la nouvelle berlinette de route du nom magique de Testarossa, en souvenir de la grande époque de la domination Ferrari dans les courses d'Endurance, en particulier aux 24 Heures du Mans. Si le nom s'écrit maintenant en un seul mot, c'est pour la beauté du graphisme qui orne discrètement l'arrière et qui est reproduit sur chacun des 2 collecteurs d'admission du moteur 12 cylindres à plat.

Testarossa « en un seul mot »

En Italie, « Testa » désigne la culasse d'un moteur en italien et « Rossa » veut dire qu'elle a la couleur rouge. C'est pour mieux distinguer ses moteurs à haut rendement que Ferrari les baptisa Testa Rossa afin de les rendre identifiables au premier coup d'œil. Pour ces moteurs spéciaux, Ferrari adopta la tradition de peindre leurs couvercles de distribution en rouge, au lieu du noir utilisé plus fréquemment. Le surnom de Testa Rossa se justifiait d'autant mieux que ce rendement élevé était notamment obtenu à l'aide de culasses particulièrement performantes (grandes soupapes, compression accrue, arbres à cames plus croisés, ressorts renforcés...)

Par assimilation, le surnom de Testa Rossa passa spontanément aux voitures proprement dites, comme la Type 500 de 1956 à moteurs 2 litres 4 cylindres double arbre à cames en tête, retravaillé par l'ingénieur Massimino sur la base du dessin d'Aurelio Lampredi. La lignée des Testa Rossa les plus fameuses débuta en 1957-1958 avec la 250 TR à moteur V12 Colombo de 3 litres dont Ferrari affirma toujours qu'il fut le premier moteur atmosphérique à atteindre, puis à dépasser une puissance spécifique de 100 ch par litre de cylindrée. C'est ce moteur, un 12 cylindres en V à 60 degrés à simple arbre à cames en tête par rangée de cylindres, qui joua un rôle déterminant dans les succès de Ferrari en Endurance jusqu'en 1964.

Généralisation des 4 soupapes

Non seulement, ce magnifique 12 cylindres en V équipa les Testa Rossa de Sport qui remportèrent 3 titres de Champion du Monde des Constructeurs et 4 fois les 24 Heures du Mans entre 1958 et 1962 (la dernière fois avec un moteur de 4 litres de cylindrée), mais aussi les 250 GTO de Grand Tourisme qui enlevèrent la couronne mondiale en 1962, 1963 et 1964. Et lorsque nous aurons dit que ces victoires ne furent pas seulement acquises directement par l'usine, mais également par des voitures confiées aux écuries affiliées ou à certains pilotes privés, nous aurons tout dit sur cette époque.

Par la suite, Ferrari développa différentes évolutions de son V12 caractérisées par des cylindrées accrues, puis par l'adoption de culasses à double arbre à cames en tête à partir des prototypes 275 P2 et 330 P2 au début de la saison 1965. Quelques années plus tard, ce mode de distribution par 4 arbres à cames en tête fit son apparition, en production, sur la 275 GTB/4, avant de s'étendre rapidement à toutes les Ferrari de série.

On assiste actuellement à la généralisation des culasses à 4 soupapes par cylindre sur les Ferrari de route, une autre évolution qui dérive logiquement d'une technique parfaitement maîtrisée au banc d'essai de la compétition. Seule la 400i n'en bénéficie pas, mais il est vraisemblable que Ferrari adopterait aussi cette solution si jamais la décision devait être prise de relancer l'avenir commercial du V12, dont le sursis actuel semble être compté en mois plutôt qu'en années.

Cylindrée identique, moteur complètement nouveau

Le succès de la BB ne donnait aucune raison à Ferrari d'accélérer la sortie du nouveau modèle, d'autant que la concurrence – hormis Lamborghini – ne semblait pas spécialement virulente. Construite pour durer, dessinée pour être indémodable, la Testarossa aurait donc pu apparaître un an plus tôt. Ferrari travaillait sur ce projet depuis l'hiver 1979, en collaboration encore plus intime que d'habitude avec Pininfarina. L'usine préféra attendre un peu pour doter d'emblée le nouveau modèle du moteur à 48 soupapes. Ainsi que nous l'a expliqué l'ingénieur Bellei, responsable de l'Ufficio Tecnico, l'adoption des 4 soupapes par cylindre sur le monumental 12 cylindres à plat de 5 litres allait servir de prétexte à une refonte mécanique complète.

Contrairement aux apparences, l'ancien moteur BB 512i à 24 soupapes et le nouveau moteur Testarossa 48 soupapes ne partagent pratiquement aucune pièce commune. Pourtant, ils ont rigoureusement la même cylindrée ! Tout a été redessiné, y compris l'embrayage renforcé (diamètre du mécanisme à double disque porté à 9,5 pouces) et



TECHNIQUE

FERRARI TESTAROSSA

Désignation : F110ABEF
Présentation : 2 octobre 1984

MOTEUR

Emplacement : central arrière longitudinale
Type : Ferrari F113A
Cylindrée : 4 942 cc
Alésage x course : 82,0 x 78,0 mm
Cylindrée unitaire : 411,8 cc
Rapport volumétrique : 9,2 à 1
Puissance maxi : 390 ch Din à 6 300 tr/mn
Couple maxi : 49,8 mkg à 4 500 tr/mn
Régime maxi d'utilisation : 6 800 tr/mn
Puissance spécifique : 78,9 ch/litre
Vitesse linéaire moyenne pistons : 16,4 m/sec à 6 300 tr/mn
Angle inclus entre les soupapes : 41°
Diagramme de distribution : AOA = 16°/RFA = 48°/AOE = 54°/RFE = 100
Refroidissement : par liquide.
Radiateurs : latéraux avec ventilateurs électriques automatiques
Bloc-moteur : coulé en alliage d'aluminium
Chemises : humides amovibles en alu et parois de cylindres en Nikasil
Culasses : coulées en alliage d'aluminium
Pistons : forgés en alliage d'aluminium
Bielles : acier forgé
Vilebrequin : acier forgé 7 paliers
Distribution : 2 arbres à cames en tête par rangée de cylindres (courroies crantées) et 4 soupapes en V par cylindre.
Alimentation : injection indirecte mécanique continue Bosch K/KE Jetronic. Mesure du débit d'air et distributeur d'injection séparés pour chaque rangée de 6 cylindres
Allumage : électronique Marelli Microplex ». Systèmes indépendants pour chaque rangée de 6 cylindres.
Ordre d'allumage : 1-9-5-12-3-8-6-2-7-4-11
Bougies : Champion 12 mm de diamètre
Batterie : 12V/66 Ah
Lubrification : carter sec
Réservoir d'huile : entre le moteur et l'habitacle, côté gauche

TRANSMISSION

Mode : aux roues arrière
Ensemble boîte-pont : Ferrari à 5 rapports synchrones + marche arrière
Disposition : longitudinale sous le moteur (carter distinct)
Embrayage : double disque à sec (diamètre 9,5) commande hydraulique
Différentiel : ZF à glissement limité (40 % d'efficacité)
Rapport de pont : 3,214 à 1 (14/45).
Engrenage de réduction moteur-boîte : 1,074 à 1 (27/29)
Rapports de boîte avec réduction : 27/29

Démultiplication totale tr/mn	Vitesse maxi à 7 000 tr/mn
• 1 ^{er} 3,140,1 (13/38)	10,092 : 1 81 km/h
• 2 ^e 2,014,1 (16/30)	6,473 : 1 126 km/h
• 3 ^e 1,526,1 (19/27)	4,906 : 1 166 km/h
• 4 ^e 1,161,1 (23/25)	3,753 : 1 217 km/h
• 5 ^e 0,875,1 (27/22)	2,811 : 1 289 km/h
• MA 2,532,1 (14/33)	8,138 : 1 -

CHASSIS - TRAIN ROULANTS

Configuration : type berlinette GT 2 portes, stricte 2 places, dessinée et fabriquée par Pininfarina.
Structure : mixte à charpente en tubes d'acier. Partie tubulaire arrière démontable (groupe propulseur + suspensions).
Carrosserie : alliage d'aluminium (pavillon et portières en acier).
Suspension AV : roues indépendantes par triangles superposés en tubes d'acier spécial soudés, combinés ressort hélicoïdal/amortisseur hydraulique Koni concentriques + barres antiroulis. Portes-moyeux en acier.
Suspension AR : roues indépendantes par triangles superposés

en tubes d'acier spécial soudés, combinés ressort hélicoïdal/amortisseurs hydrauliques Koni concentriques, barres antiroulis. Moyeux coulés en alliage d'aluminium.
Direction : crémaillère, 3,45 tours de butée à butée
Rayon de braquage : 12,0 m
Volant : réglable en hauteur
Freins : 4 disques ventilés logés dans les roues. Étriers 4 pistons
Diamètre disques AV : 301 mm
Diamètre disques AR : 296 mm
Commande : hydraulique à circuits AV-AR indépendants + assistance.
Roues : jantes forgées monoblocs en alliage d'aluminium
Fixation : écrou central
Dimensions roues AV : 210 TR 415 ou 8 x 16"
Dimensions roues AR : 240 TR 415 ou 10 x 16"
Pneumatiques : Michelin TRX ou Goodyear NCT
Dimensions pneus AV : 240/45 VR 415 TRX ou 225/50 VR 16
Dimensions pneus AR : 280/45 VR 415 TRX ou 255/50 VR 16

DIMENSIONS ET CAPACITÉS

Empattement : 2 550 mm
Voie AR : 1 518 mm
Voie AV : 1 660 mm
Longueur : 4 485 mm
Largeur : 1 976 mm
Hauteur : 1 130 mm
Réservoir de carburant : 115 litres (dont 18 l de réserve)
Contenance circuit de lubrification : 15,5 litres
Contenance huile boîte-différentiel : 5 litres
Contenance du circuit de refroidissement : 20 litres
Poids en ordre de marche (sans carburant) : 1 506 kg
Rapport poids-puissance : 3,86 kg/ch

PERFORMANCES ET ACCELÉRATIONS (constructeur)

Vitesse maxi : 290 km/h
De 0 à 100 km/h : 5"8
400 m départ-arrêté : 13"6
1 000 km départ-arrêté : 24"1
À 40 km/h en 4e sur 1 km : 26"6
À 50 km/h en 5e sur 1 km : 29"0

PERFORMANCES ET ACCELÉRATIONS

(Mesures novembre 1985, 1 conducteur à bord, environ 85 litres)

Plus grande vitesse obtenue dans un seul sens : 293,8 km/h
Moyenne des deux sens : 288,1 km/h
0 à 80 km/h : 4"8
0 à 100 km/h : 6"1
0 à 120 km/h : 8"5
0 à 140 km/h : 11"2
0 à 160 km/h : 13"4
0 à 200 km/h : 21"2
400 m départ-arrêté : 13"5
1 000 km départ-arrêté : 24"4
À partir de 50 km/h en 4e sur 400m : 14"8
À partir de 50 km/h en 4e sur 1 000 m : 26"5
À partir de 50 km/h en 5e sur 400 m : 16"5
À partir de 50 km/h en 5e sur 1 000 m : 30"6
Étalonnage compteur : 60 km/h (49 km/h), 100 (88), 140 (126), 180 (165), 220 (200), 260 (235), 300 (270)

CONSOUMATIONS (mesurées novembre 1985)

Moyenne de l'essai : 25,21 l/100 km
Conduite sportive : 31,1 l/100 km

TARIF

Prix en décembre 1984 : 772 000 F (équivalence 117 690 €)
Prix en avril 1985 : 854 000 F (équivalence 130 191 €)



l'ensemble boîte-pont, afin qu'il puisse résister encore mieux au couple accru de près de 10 %. De 46 mkg à 4 200 tr/mn sur les dernières BB à injection, il est passé à la valeur phénoménale de 49,8 mkg à 4 500 tr/min sur la Testarossa. Insistons sur le fait que cette valeur maxi est comparable à celle qu'un bon moteur turbo 1,5 litre de Formule 1 développe à un régime nettement plus élevé !

Héritier direct de la Formule 1

À l'instar de Porsche pour la Carrera RS 2.7 de 1973, Ferrari en a profité pour adopter des chemises en aluminium avec parois de cylindres traitées au Nikasil. La démarche suivie pour l'adoption des 48 soupapes est assez comparable au traitement appliqué au V8 308 GTB lors de son passage en version Quattrovalvole. Bien que le nombre de soupapes ait doublé et que la cylindrée (4 942 cc) soit exactement identique au BB 512i, le moteur de la Testarossa est 20 kg plus léger que son prédécesseur. Ferrari n'hésite pas à dire – et nous savons que c'est vrai – que ce nouveau moteur est l'héritier direct du 12 cylindres boxer 3 litres des 312 de Formule 1, dont l'étude fut dirigée par Mauro Forghieri et qui remporta trois titres mondiaux. Fameux héritage.

Les diagrammes de distribution sont identiques sur le 12 cylindres boxer et sur les V8 308 GTB et 288 GTO.

Par rapport au V8 Quattrovalvole, on observe que l'angle entre les soupapes est resté plus ouvert sur le 12 cylindres à plat (41°00 au lieu de 33°30). Si l'injection est toujours du type Bosch K-Jetronic, le Testarossa dispose du système d'allumage électronique Marelli Microplex, perfectionné par rapport au Digiplex. Ces fonctions d'alimentation et d'allumage sont traitées séparément pour chaque rangée de 6 cylindres.

Parmi les 5 sportives les plus rapides

Comme sur le moteur 288 GTO, les bougies qui débouchent au centre des chambres de combustion - entre les 4 soupapes - ont un diamètre réduit à 12 mm au lieu des 14 mm qui constituait l'équipement courant jusqu'à présent. Avec un rapport volumétrique de compression inchangé (9,2 à 1) et des cotes d'alésage et de course identiques (82 x 78 mm), le moteur à 48 soupapes dispose désormais de 50 ch supplémentaires : il développe ainsi 390 ch Din à 6 300 tr/mn au lieu de 340 ch Din à 6 000 tr/mn à la BB 512i. Si l'on excepte les 400 ch de la 288 GTO qui n'est pas exactement une voiture de série puisqu'elle n'est construite qu'à 200 exemplaires, la nouvelle Testarossa s'installe parmi les 5 voitures de production les plus rapides et les plus puissantes au Monde. ...

Le bénéfice de rendement procuré par cette conception mécanique brillante se répercute sur la qualité de la combustion, et donc sur sa propreté. N'est-il pas remarquable qu'il ne subsiste plus que 2 à 3 % d'écart entre la puissance de la Testarossa « version Europe » et celle homologuée pour les USA avec son arsenal de dépollution.

Ferrari ne veut pas être un pionnier

Si l'on songe que la Lamborghini Countach accuse douze ans d'âge, il est évident que Ferrari - selon son habitude - s'est abstenu du rôle de pionnier. Les formes de Pininfarina appliquées à la Testarossa dérivent des enseignements les plus modernes de l'aérodynamique de

compétition, avec ses radiateurs latéraux et des lignes en coin et en delta, faites pour générer de l'appui à grande vitesse. La solution fait preuve d'une maturité irréfutable et c'est bien elle qui s'imposera. Le déplacement des radiateurs vers le centre de la voiture présente divers avantages : meilleur recentrage des masses autour du moment polaire d'inertie, maniabilité en virage, élimination des passages d'eau dans l'habitacle, dégagement d'espace à l'avant au profit du coffre à bagages, ventilation du compartiment moteur favorable à une meilleure dispersion de chaleur...

Le Rouge est-il en perte de vitesse ?

Par rapport à la BB 512i, il est apparu souhaitable d'augmenter les voies et d'élargir la dimension des pneumatiques. C'est spécialement évident à l'arrière, ce qui accentue la disproportion entre la proue et la poupe, évidente du premier coup d'œil. Il fallait bien toute la science et l'art de Pininfarina pour habiller avec autant de simplicité et de pureté une mécanique aux exigences si complexes. Reste qu'une voiture destinée à un usage routier, aussi performante soit-elle, pose d'autres contraintes qu'un prototype de compétition. Elle doit rouler vite, être stable, confortable, sécurisante et sensitive, disposer d'un habitacle clair, bien agencé, doté d'une visibilité suffisante. Les projeteurs doivent intégrer tout cela avant le premier coup de crayon.

Les premières Testarossa étaient toutes rouges, avant que n'apparaissent sur les lignes d'assemblage, des carrosseries blanches, jaunes, bleues, noires ... On semble dire, à Maranello, que le temps est révolu où 90 % des Ferrari étaient commandées en rouge. La découverte de chaque nouvelle couleur fait comprendre à quel point la ligne de la Testarossa, un peu surprenante au début, apparaît comme un chef d'œuvre profond. Il n'est qu'en blanc que la voiture apparaisse comme vraiment spéciale... Pourtant, on avoue chez Ferrari avoir douté des réactions de la clientèle, habituée à des lignes plus coulées et moins agressives. Déjà, quand la 365 GTC4 avait succédé à la 365 GTB 4 Daytona, certains avaient crié à la trahison. Ce qui n'était d'ailleurs pas entièrement faux.

Une merveille de train avant

Nous avons beaucoup parlé. Voici venu le moment du contact routier. Une chose apparaît évidente dès les premières minutes, dès les premiers kilomètres parcourus à son volant : la Testarossa prolonge le caractère de la Berlinetta Boxer dans un registre plus moderne, plus rigoureux au plan des trains roulants, de la précision de conduite et de placement à haute vitesse.

Le message incomparablement plus subtil transmis par la direction, la philosophie du train avant d'une autre génération que celui de la BB, reproduit l'écart déjà souligné entre la 308 GTB et la 328 GTB. Quand la Testarossa est en mouvement, son petit volant (dont la forte inclinaison naturelle, comme dans la BB, peut néanmoins être réglée) dirige les roues avant avec une légèreté surprenante pour ceux qui connaissent bien le modèle précédent. On pourra même trouver ce train avant un peu trop léger à haute vitesse, mais cela n'a posé aucun problème particulier d'appréhension. Cette docilité nouvelle se retrouve dans l'aisance avec laquelle les suspensions maîtrisent la masse mécanique imposante, signe d'une harmonie définie avec beaucoup d'expertise.



Symbiose entre Michelin et Ferrari

Avec 40 chevaux supplémentaires et un équilibre proche de la perfection, la Testarossa apparaît plus facile à conduire, plus prévenante et plus confortable que ne l'était la BB. Son assise est meilleure, grâce à la largeur inhabituelle de la voie arrière et à l'équipement pneumatique généreux confié aux Michelin TRX qui conviennent si bien aux Ferrari. Nous ne savons pas ce que donnent les Goodyear NCT sur cette voiture, mais en admettant qu'ils atteignent le niveau des Michelin, en particulier sur le mouillé, il sera possible de parler d'une perfection absolue. Comme sur les voitures de course, l'écoulement d'air de chaque côté de l'habitacle prend appui sur le débordement des ailes arrière, tandis que les jupes avant et latérales contribuent à combattre la portance à grande vitesse ou si vous préférez, la tendance naturelle de la voiture à se soulever. Préoccupation essentielle et angoisse existentielle des conducteurs de voitures à hautes performances...

Vers les 300 km/h avec facilité

Couchés sous les longues tubulures d'injection aux courbes superbes, d'une technicité hautement esthétique, les douze cylindres où domine l'alliage léger délivrent encore plus de vigueur, plus de souplesse, plus de douceur dans un bruit à la fois enchanteur et impressionnant. Ils emportent les 1 506 kg que la Testarossa avoue à vide d'essence (Ferrari n'est-il pas optimiste ?) vers des performances de niveau supérieur. Au volant, la Testarossa ne nous a pas donné l'impression d'être aussi légère qu'on le dit, et il serait exceptionnel que ce poids soit confirmé sur une balance indépendante. Rajouter une cinquantaine de kilos au chiffre officiel n'est pas superflu.

L'usine annonce une vitesse maximale de 290 km/h. Il n'est pas contestable que celle que l'on nomme déjà « La Testa » puisse approcher au plus près le seuil déterminant des 300 km/h. Limite que Lamborghini s'était fixé en 1966 avec la première Miura P 400 et qui n'est toujours pas atteinte avec la Countach LP 500 S de 1985...

Grosse impression au freinage

De la même manière, on peut accorder du crédit aux chiffres revendiqués pour les accélérations : de 0 à 100 km/h en 5,8 secondes, le 400 mètres départ-arrêté en 13,6 secondes et le kilomètre en 24,1 secondes. Étonnante aussi est la manière dont les freins de la Testarossa résistent au jugement du circuit de Fiorano, dont les 3 kilomètres plusieurs fois répétés, représente pourtant une épreuve sévère pour une grande sportive à vocation routière. Les progrès de la Testarossa par rapport à BB rendent hommage au travail de cette maison dont la compétition reste l'unique philosophie et qui croit avec justesse aux vertus de la mise au point concrètement menée sur le terrain. Au moins autant qu'à celles des cogitations intellectuelles dans le vase clos d'un bureau d'études, auxquelles la plupart des autres constructeurs accordent le plus d'importance. Comprenez qui pourra.

Pininfarina livre à Ferrari

Contrairement à la BB dont les formes étaient façonnées à la Stabilmienti Scaglietti de Modene, c'est Pininfarina qui délivre à Maranello les Testarossa toutes prêtes au montage mécanique. Il en va de même pour les 400i. La construction de l'enveloppe châssis-carrosserie fait appel à la technique Ferrari traditionnelle de la charpente multitubulaire

renforcée par habillage de tôles. Sur la Testarossa, ces dernières sont en aluminium, à l'exception du pavillon et des portières en acier qui contribuent à renforcer la sécurité. Comme sur les Mondial et 288 GTO, le berceau postérieur du châssis est démontable pour déposer plus facilement l'ensemble du train arrière et du groupe propulseur. De la même manière que l'héritage mécanique et structurelle est évidente, l'aménagement intérieur poursuit la bonne tradition Ferrari sous une présentation légèrement nouvelle. La différence est suffisante pour qu'elle se remarque, mais sans dépayser. Le tableau de bord reste classique, comme le typique levier de changement de vitesses à grille métallique apparente, et c'est surtout dans la sellerie que les nuances marquent la nouveauté. En complément du coffre avant, quelques bagages peuvent utilement être rangés derrière les sièges, où l'espace dégagé au-dessus des réservoirs à essence (contenance 115 litres) fournit un appoint appréciable.

La Testarossa va marquer son époque. Elle tranche tellement avec la BB 512i qu'elle remplace, que celle-ci semble sortir d'une autre époque. Voici trois mois à peine, c'était pourtant l'une des plus grandes sportives au Monde ! *(Texte publié en décembre 1984)*



Vue d'arrière, la Testarossa est monstrueuse. Elle mesure presque 2 mètres de large rétros déployés.



Elle a l'air haut perchée sous cet angle, mais ne vous y fiez pas. Sa garde au sol est exceptionnellement basse et l'on a vite fait de casser le spoiler sur une petite bosse.



Sur le circuit de Fiorano, les freins se sont montrés à la hauteur. Pas de fading, même après plusieurs tours d'affilée à un rythme très élevé.



RETOUR EN ENFER...



Vingt années après sa présentation, la F40 reste la plus brutale, la plus intimidante, la plus difficile, la plus magistrale de toutes les Ferrari de route.

Loin devant l'Enzo. Très loin devant la F50

La F40 a marqué une rupture chez Ferrari. Pour la première fois dans l'histoire de la marque, l'usine commercialisait une voiture dangereuse pour sa clientèle. Pas au sens littéral du terme, évidemment. Le problème était tout autre. Combien étaient-ils, les conducteurs capables de maîtriser une telle machine ? Certainement moins que ceux capables de se l'offrir. Avec la 288 GTO de 1984, Ferrari s'était déjà fait une petite idée sur la question. Certains voyaient, en la F40, une évolution de la GTO, en plus puissant. Ils en furent pour leurs frais car, si la première avait été conçue pour la course et dérivée pour la route, la seconde avait été pensée directement comme une voiture de course. Ce qui n'est pas la même chose et implique, dans son utilisation au quotidien, une somme de contraintes physiques bien plus difficiles à assumer.







LES 20 ANS DE LA F40

Vingt-ans après sa présentation, la Ferrari F40 se montre tout aussi terrifiante qu'à ses débuts, peut-être même davantage. A coté d'elle, une F50 est "facile" à emmener. Même avec 660 ch, une Enzo est dix fois plus facile à appréhender et à piloter. Nous avons ressorti notre essai d'époque et c'est avec un plaisir non dissimulé, et quelques ajustements, que nous le livrons à votre jugements

En 1985, la voiture la plus rapide au Monde était la Porsche 959 et non une Ferrari. A tous les étages de Maranello, la chose fut mal vécue.

La date de naissance exacte de la Ferrari F40 est le 21 juillet 1987. Présentée à la presse spécialisée à Maranello en présence d'un Commandatore déjà fatigué, elle symbolisait les 40 années d'existence de la firme, 40 années d'engagement en compétition au plus haut niveau. Elle se voulait aussi – et surtout – une réponse à la Porsche 959 présentée au Salon de Francfort 1985, tout de suite intronisée "Voiture de série la plus rapide au Monde". Ce titre fut accueilli à Maranello comme une giflle, presque comme une injure. Ainsi, la voiture la plus vite était allemande et non italienne, s'appelait Porsche et non Ferrari, était fabriquée à Zuffenhausen et non à Maranello. Les traditions se perdaient. C'est un fait, la bataille était inégale: que pouvait faire la 288 GTO et ses 306 km/h contre la 959 et ses 315 km/h ? Rien, sauf passer le relais à la F40.

Annoncer une série limitée entretenait mystère et convoitise autour de la F40. Ferrari savait très bien que le chiffre de 400 voitures ne serait jamais tenu.

En arrivant à Maranello, ce jour-là, je ne sais plus quel responsable – je crois que c'est Franco Gozzi, patron du service presse - annonça que la F40 serait commercialisée à un faible nombre d'exemplaires. Quand la conférence de presse arriva, en présence d'Enzo Ferrari, nous dûmes travailler au corps les gens de la Ferrari pour qu'un chiffre de production fut avancé: 200 voitures par an durant deux ans et plus rien. Donc 400 voitures au total si nos calculs étaient exacts. Justement, ils ne l'étaient pas, mais alors pas du tout. Au Salon de Francfort, quatre mois plus tard, alors que la F40 était dévoilée au public pour la première fois, l'usine communiqua le tarif officiel: 1 720 000 F soit l'équivalent 262 212 €. Loin de décourager les acheteurs potentiels, ce chiffre sembla les stimuler.

Quand les stands furent démontés à la fin du Salon, celui de Ferrari avait enregistré quelque chose comme 1 400 commandes potentielles. Un an plus tard, en octobre 1988 au Salon de Paris, le chiffre dépassait 2 000 commandes. Comme toujours, rien que des clients susceptibles d'avancer la somme directement, d'effectuer un paiement cash à la signature du bon de commande. Sans parler de ceux – estimés à 10 % de la clientèle – allant jusqu'à soudoyer leur importateur local pour obtenir un exemplaire plus rapidement.

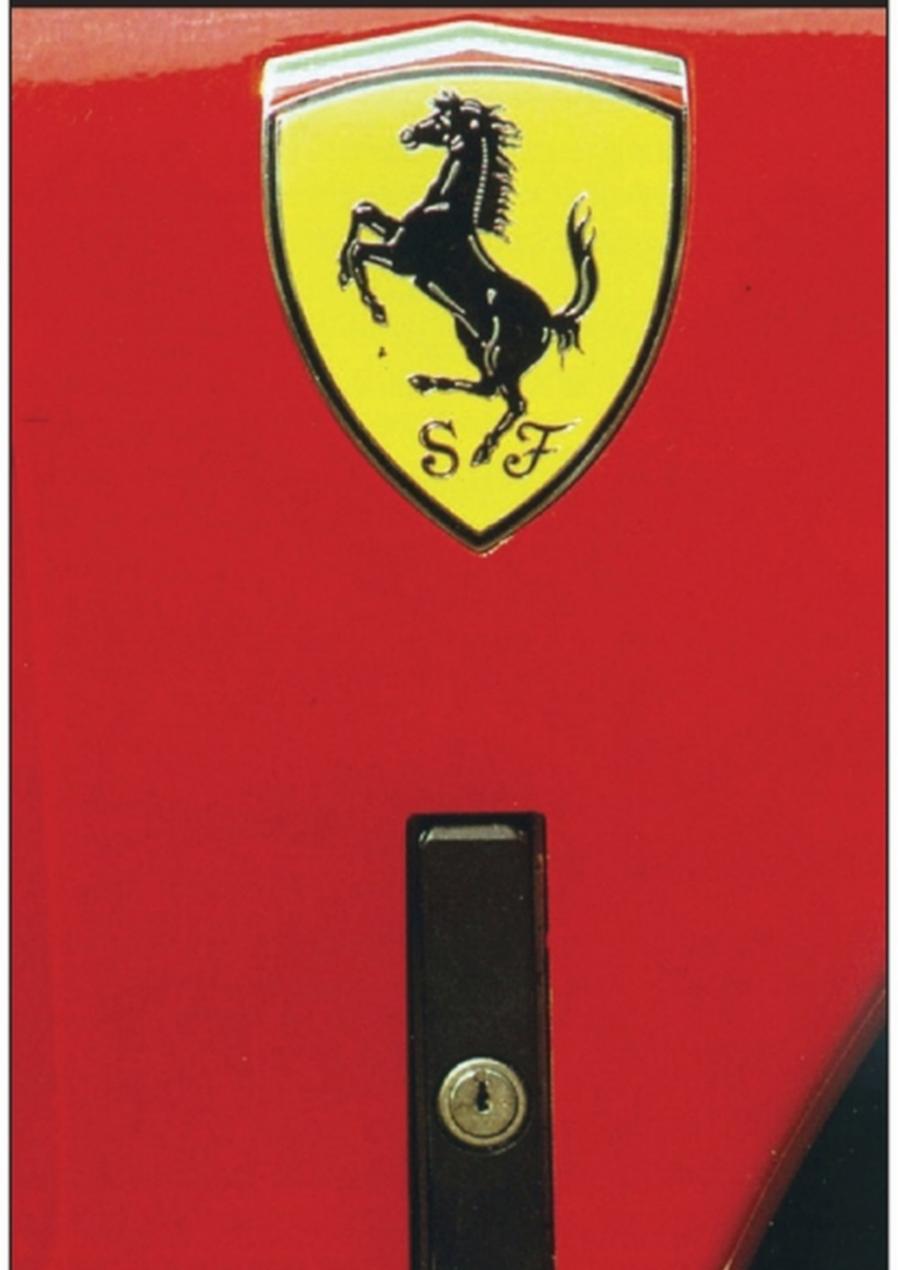
Ferrari ne pouvait plus tenir sa promesse d'autant – mais nous ne l'apprenons que plus tard – qu'il n'en avait jamais eu l'intention. Prendre le risque de froisser une partie de sa clientèle était risqué. Faire perdre à la F40 son caractère d'exclusivité l'était tout autant. Ferrari se parjura et décida d'augmenter la production. C'est Enzo Ferrari, personnellement, qui prit la décision en accord avec les administrateurs de la Fiat.

Dés janvier 1989, il fut décidé d'augmenter la production sans pour autant modifier le processus de fabrication entre Scaglietti et Ferrari ou bouleverser l'organisation de la ligne de montage. Seuls les sous-traitants furent mis sous pression, notamment ceux affectés à la cuisson des éléments de carrosserie en composites sous autoclave.

Voilà comment, au lieu des 400 exemplaires annoncés, la F40 fut fabriquée à 1 311 exemplaires, toutes versions confondues.

COMMENT FUT PRISE LA DÉCISION...

Lors d'un comité exécutif de la SEFAC (raison sociale de Ferrari), réuni le 6 juin 1986 au matin, Enzo Ferrari exprima le souhait que débutent les études d'une voiture de sport "homologuée pour la route mais dotée du potentiel d'une voiture de course". La voiture devait être terminée et présentée pour le 40e anniversaire de la marque. Le 16 juillet 1986, Vittorio Ghidella, administrateur de la FIAT, donna l'accord du principal actionnaire à partir du moment où il s'agissait d'une extension des travaux réalisés sur la 288 GTO existante, via sa version Evoluzione. Le projet fut d'abord baptisé LM par les ingénieurs. Entre la prise de décision, le gestation et la présentation à la presse de la première F40 de pré-série à Maranello, le 21 juillet 1987, il se passa douze mois. Ensuite, il fallut douze mois supplémentaires d'essais et de mise au point avant que les premières voitures ne soient livrées à la clientèle. A ce niveau de performances, il s'agit d'un record qui n'est pas prêt d'être approché.





Pour la première fois, une Ferrari de route – non destinée à l'homologation en course – allait être fabriquée en série limitée. Bien sûr, il y avait eu quelques précédents célèbres. En 1963, quelques propriétaires avaient emmené leur 250 GT0 sur la route – ne serait-ce que pour se rendre au circuit – et à partir de 1964, Ferrari reçut des demandes de transformation pour rendre la 250 LM apte à une utilisation routière. Le dernier précédent remontait à la 288 GTO de 1984, construite à seulement 200 unités. Il s'agissait d'un modèle destiné à l'homologation en Groupe B, celui qui faisait rêver le Monde entier à l'époque, synonyme d'évolution irréférée des puissances.

Ferrari avait soigneusement choisi ses 200 clients, triés sur un volet extrêmement élitiste, soigneux mélange de qualité de pilotage et de surface financière. Il n'était pas question d'aller au-delà des chiffres de production imposés par la FIA. Une série supplémentaires de 72 voitures fut quand même lancée pour satisfaire à la demande mais répétons-le, la démarche était différente. Une version Evoluzione fut déclinée dans la foulée mais finalement, la 288 GTO ne vit jamais la couleur d'une ligne de départ. La FIA avait – entre-temps – interdit les Groupe B suite à deux accidents mortels en rallyes ayant coûté la vie à Henri Toivonen et Attilio Bettega.

La F40 ne s'est jamais fabriqué un palmarès en compétition. Fiat y était "officieusement" opposé. Contrairement à la 288 GTO, elle n'était pas destinée à la course mais au circuit, entre gentlemen. Ce qui n'est pas exactement la même chose.

En la détaillant, personne n'imaginait que la F40 ne fut pensée, conçue et développée pour autre chose que la course automobile. Vingt ans plus tard, son absence de palmares résout la question. Il n'y eût jamais de course pour cette voiture, jamais de championnat valable et valorisant. Dans ses évolutions LM ou GTE, la F40 figura très honorablement. Cela n'alla jamais plus loin. Dans la salons, elle était devenue "La voiture de série la plus rapide au Monde" et sur piste, voiture la plus invisible.

Les choses étaient pourtant claires. En 1987, la politique du groupe Fiat s'articulait ainsi: Ferrari en F1, Alfa Romeo en circuit, Lancia en rallyes. Sa 1ère sortie officielle en course à Laguna Seca, le 14 octobre 1989, conduite par Jean Alesi, signifia aux adorateurs de la F40 – et accessoirement à quelques clients-pilotes – qu'ils devraient aller très loin pour courir. Hormis la traditionnelle participation aux 24 Heures du Mans où la F40 n'avait d'ailleurs aucune chance au classement général. L'importateur Ferrari France, Daniel Marin, fut obligé de monter un programme IMSA aux Etats-Unis pour la voiture. A partir de là, chaque sortie en course de la F40 fut saluée comme un événement jusque dans les années 1995, bien qu'elle n'ait plus sa place d'un point de vue strictement sportif dans des compétitions internationales.

La F40 était une voiture de piste, pas une voiture de course, même si elle en avait le comportement et les performances. En ville, la souplesse du moteur était son meilleur atout, l'ergonomie son ennemi intime. Visibilité précaire vers l'arrière, position de conduite fatigante à la longue à cause d'un volant très horizontal, chasse importante du train avant rendant la direction non assistée épuisante en manœuvres.

La F40 face à la concurrence en 1989

(Performances mesurées)

Ferrari F40

Porsche 959 "route"

Ferrari 288 GTO

Ferrari Testarossa 390 ch

Aston Martin Vantage Zagato

Lamborghini Countach LP 500 Quattrovalvole

Vitesse maxi (km/h) 322,6 303,5 293,8 318,5 296,1 289,9

400 m départ-arrêt 12"4 13"0 13"7 12"0 13"2 13"3

1 000 m départ-arrêt 22"2 23"3 24"5 22"2 24"0 23"5

0 à 100 km/h 4"4 5"0 5"9 5"7 3"9 5"9

0 à 200 km/h 12"5 15"1 17"2 12"5 17"3 15"1

0 à 140 km/h en 5e 9"0 7"6 11"4 10"6 (6e) 9"0 7"7

1000 m à partir de 50 km/h en 4e 24"9 25"3 25"9 29"0 28"4 25"0

Conso. maxi (L/conduite sportive) 22 20 24 23 30 27

Et pas de climatisation. Dans sa recherche de pureté, l'usine avait décidé de se passer de l'air conditionné, synonyme d'accessoire supplémentaire, donc de perte de puissance. Les clients pouvaient l'obtenir sur demande, l'option était gratuite, mais bien peu en firent la demande.

Parmi ceux qui délaissèrent les synchros pour les crabots, combien savaient ce qu'ils faisaient ? Avec ce type de boîte, si la vitesse n'était pas fermement engagée, elle ne passait pas.

Du fait de sa garde au sol réduite et d'une réponse immédiate aux sollicitations du volant, la F40 était difficile à conduire sur route ouverte. La moindre imperfection de la chaussée se répercutait immédiatement au volant, les Pirelli P Zero ultra directionnels renvoyant l'état exact de la chaussée aux mains du conducteur. La voiture engageait beaucoup au freinage, le train avant cherchant sa ligne, comme une voiture de course. Pas forcément agréable sur route mais sécurisant et habituel sur piste.

Ferrari offrait à la clientèle une alternative, donc deux choix: version route ou version piste, sans que cela ne soit déterminé précisément dans la nomenclature. On disait que la première était une version route car elle possédait des vitres descendantes par manivelles, des ceintures de sécurité 3 points à enrouleurs et une boîte à synchros.

On disait que la seconde était une version piste car elle avait des vitres coulissantes en Lexan (un polycarbonate transparent plus léger que le verre), des harnais 4 points et une boîte à crabots au lieu des synchros. L'avantage d'une boîte à crabots est de pouvoir monter les rapports au régime-moteur, pratiquement sans débrayer, avec un enclenchement des vitesses net et rapide. On ne trouve des boîtes à crabots que sur les voitures de course. Leur maniement est technique, requiert une vraie force physique et surtout, ne supporte aucune hésitation dans l'engagement du rapport. Autrement, il ne passe pas.



LES 20 ANS DE LA F40



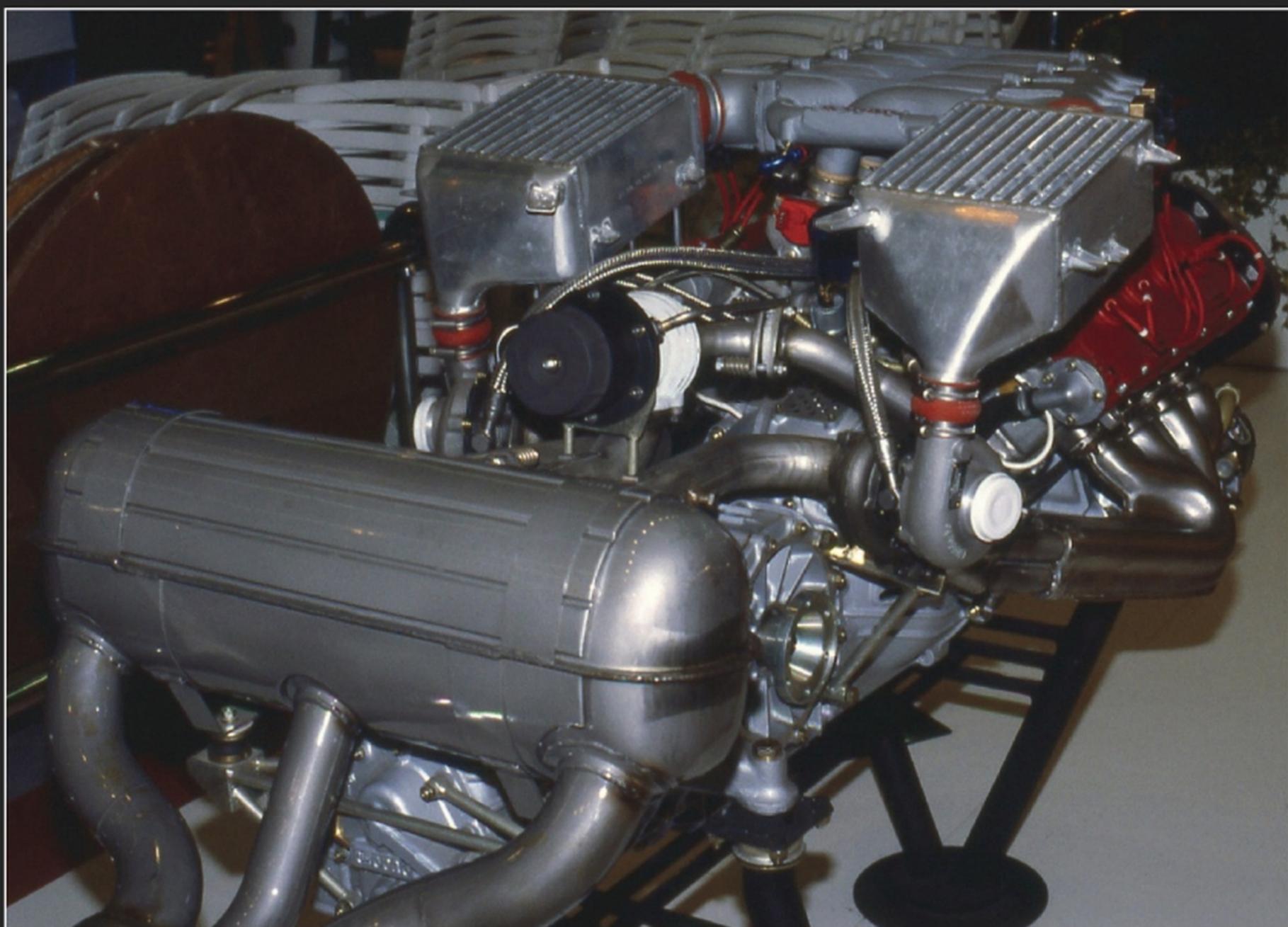
Si l'on se replace dans le contexte de l'année 1987, la F40 s'inscrit comme une réponse personnelle d'Enzo Ferrari à la Porsche 959.



Présentée en juillet 1987, la F40 entra réellement en production en mars 1988. Il était prévu d'en construire 400 exemplaires. La demande étant trop forte, ce chiffre fut presque multiplié par six ! A 1 720 000 F l'unité (262 000 €), environ 2 000 demandes demeurèrent insatisfaites.



En partant de la 288 GTO Evoluzione, la F40 fut fabriquée en 12 mois à peine. Il fallut encore une année pour terminer sa mise au point et livrer les premiers clients. En 1988, elle coiffait une gamme composée des Testarossa, Mondial T et 348tb (en photo).



Malgré un rendement diabolique – 162,8 chevaux-litre - le V8 double turbo est spécialement fiable, à condition de respecter certaines consignes d'utilisation. En développement, une F40 boucla 25 000 km à 238 km/h de moyenne sur l'anneau de vitesse de Nardo.



Le pouvoir d'accélération est tellement arrogant qu'il ne semble exister aucun obstacle sur route. C'est un piège. Vu les vitesses atteintes, la moindre forfanterie peut se terminer en drame.



LES 20 ANS DE LA F40

L'absence de confort provient du "rendu" des sensations. Bien qu'elle soit à l'aise sur route, la F40 est destinée à un revêtement rigoureusement lisse. Donc au circuit.

Pédalier en aluminium, baquets à coque Kevlar recouverts d'un tissu ignifugé orange (pourquoi orange ?), plancher brut laissant apparaître les trames de la fibre composite avec ses joints verts, instrumentation analogique minimale pour ne pas dire minimaliste, la F40 tranche avec la 288 GTO nettement plus civilisée sur ce point. En s'installant, la première chose que le regard accroche, ce sont les panneaux en carbone/Kevlar des portières. Evidées, elles s'ouvrent de l'intérieur au moyen d'un simple câble. Face au passager, une plaque noire protégeant la boîte à fusibles, des jointures apparentes, des accostages sans finesse, un plancher juste calibré pour recevoir les jambes. Et cette odeur caractéristique régnant dans une voiture de course, mélange de plastique, d'huile, d'essence. Unique rappel à la civilisation: une flanelle gris-anthracite recouvrant la planche de bord et la cloison pare-feu.

L'HOMOLOGATION AUX USA

Homologuée aux États-Unis début septembre 1989, la F40 fut livrée aux concessionnaires des côtes Est-Ouest le mois suivant, selon une sélection rigoureuse. Sur les 1000 voitures prévues par l'usine pour le Monde, 320 partirent aux USA. Elles étaient aux normes locales avec une perte de puissance estimée à 13 ch à cause de l'antipollution. Extérieurement, les stylistes avaient intégré au mieux les pare-chocs plus gros et les clignotants supplémentaires. En décembre 1989, la dernière des 60 voitures attribuées au marché français fut livrée par les établissements Charles Pozzi, distributeur exclusif pour la France.

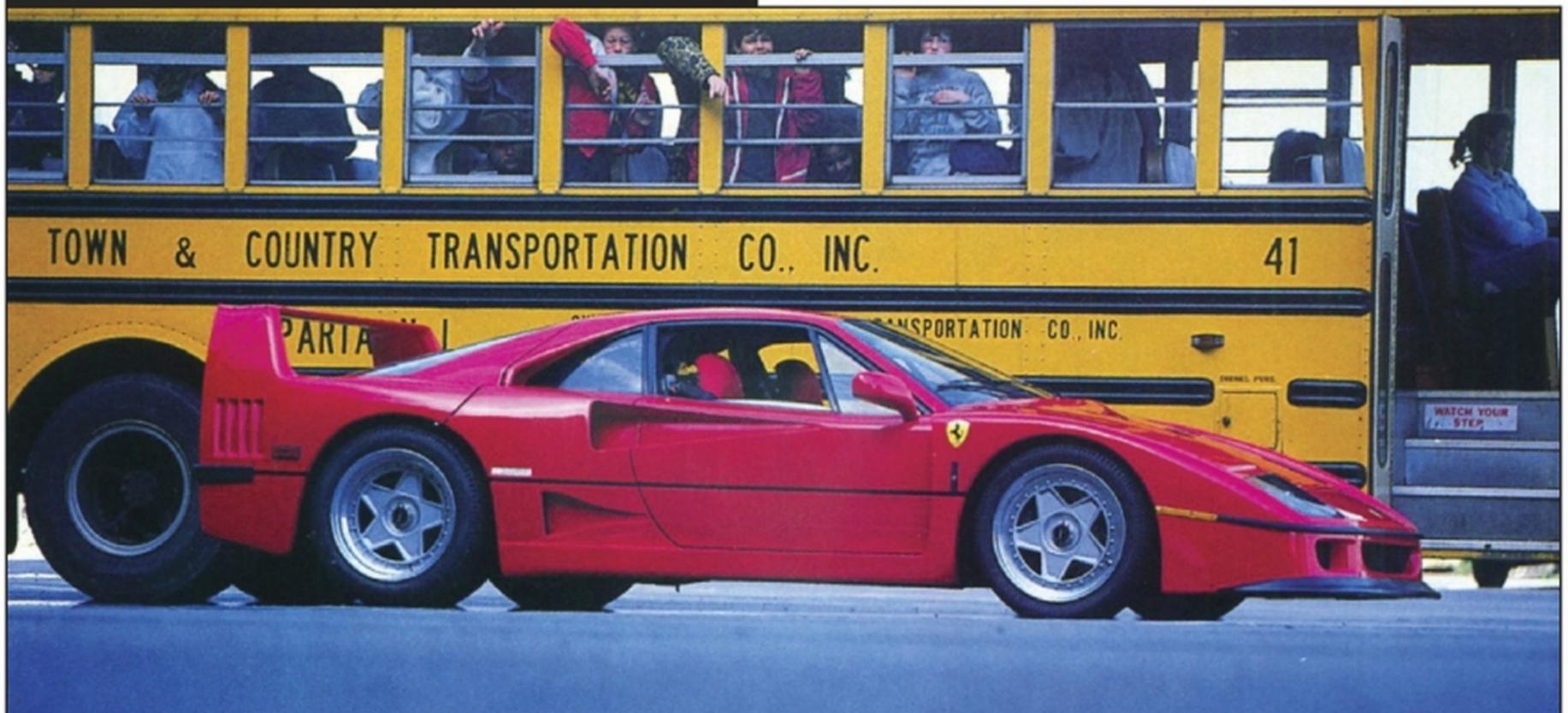
de carrosserie sont en carbone, le châssis étant constitué d'une structure multitubulaire. Une coque intégrale en carbone aurait eu l'avantage de faire entrer la F40 dans la cénacle des authentiques voitures de course. Et l'inconvénient de rendre quasi-impossible son homologation pour la route en matière de crash-test et d'absorption d'énergie. C'eût été grandiose mais injouable.

L'usine conseillait à ses clients de se rendre à Maranello pour une prise en mains. Question de sécurité.

A l'époque, chaque client pouvait – s'il le désirait et sans supplément de prix – prendre livraison de sa F40 à Maranello, comme c'était d'ailleurs le cas pour toutes les Ferrari de route depuis longtemps. Sauf qu'ici, la démarche était plus personnelle. Sur place, on pouvait lui mouler un siège baquet à ses dimensions (trois tailles de sièges étaient prévus selon les corpulences). Il était aussi convié à un stage de pilotage sur sa propre voiture, courant sur deux journées à Fiorano. Cette acclimatation à une voiture aux réactions très particulières était fortement conseillée par l'usine. Surtout si le client rentrait par la route...

Pensée, développée et fabriquée comme une voiture de course, la F40 dispose d'une carrosserie qui se soulève en totalité à l'avant comme à l'arrière, à l'image d'une Groupe C de l'époque. L'aileron arrière se prolonge jusqu'aux ailes par deux dérives et s'incurve à ses extrémités. Son incidence est réglable grâce à un jeu de clés mais les cotes d'origine sont définies pour une utilisation axée sur la pleine charge, avec déportance maximale sur le train arrière. Donc pour la plus grande stabilité directionnelle au-dessus de 300 km/h.

En juin 1988, nous avons pu conduire la F40 à Fiorano durant un après-midi. D'abord, sur le petit circuit, le Short Track de 1,41 km. Ensuite, sur le 2,97 km avec ses 13 virages et sa ligne droite nécessitant un freinage violent et appuyé. Nous avons attendu cet



Si on lève la tête, on tombe sur un ciel de toit en plastique. Banal. Si on baisse la tête, on rencontre la fibre de carbone, la matière brute ou presque, puisque renforcée de fibres de Kevlar tressées. Le carbone brut casserait comme du verre. Ferrari n'est pas allé au bout de sa démarche avec la F40 dans la mesure où seuls les panneaux de renforts

instant presque un an, le temps que les ingénieurs travaillent sur la voiture présentée en juillet 1987. Cet essai comportait une exclusive: défense de rouler en dehors de la piste de Fiorano, sauf pour emprunter la route menant au circuit. Question d'assurances, la voiture n'étant pas couverte en dehors des installations Ferris pour un personnel non-

Ferrari. C'est donc en passager de Dario Benuzzi, essayeur-en-chef "piste" réputé et connu de tous les journalistes, que nous nous rendîmes au circuit. Là, il nous rendit le volant.

Vous êtes invité à essayer une Ferrari à Fiorano. Vous n'avez pas intérêt à jouer au prétentieux.

L'essai était organisé en sessions de 4 tours, plus un tour de lancement et un autre pour laisser refroidir les freins. Nous étions systématiquement arrêtés après chaque série, d'abord pour faire le point sur les réactions de la voiture. Ensuite – et surtout – pour ne pas nous laisser le temps de nous familiariser avec la voiture. Je fis au total une quarantaine de tours. Ce fut un moment, comment dire... assez particulier. Je m'en souviens comme si c'était hier matin. C'est l'essai le plus prégnant qu'il m'ait jamais été donné d'effectuer avec celui de la McLaren F1 Route quelques années plus tard. Honnêtement, ceux de la 288 GTO, de la F50 ou de l'Enzo comportent quelques zones grises dans ma mémoire. Celui de la F40 est d'une précision clinique, presque vingt ans plus tard.

La piste de Fiorano, située un peu à l'écart de Maranello, est un lieu magique. D'abord, parce que toutes les Ferrari de course y sont régulièrement essayées depuis sa mise en service technique en 1973. Ensuite, parce qu'aucune F1 de la marque n'est envoyée sur un Grand Prix avant d'avoir effectué le fameux collaudo à Fiorano, sorte d'ultime séance de contrôle avant l'embarquement. Enfin, parce que vous êtes en terres Ferrari, presque chez Dieu. Vous n'avez pas intérêt à jouer au prétentieux, ni à jouer tout court. Ici, une réputation d'essayeur peut s'auto-détruire en cinq minutes. Tout ce que vous pouvez faire à Fiorano au volant d'une Ferrari peut se retourner contre vous.

Pour avoir été crédité de deux têtes-à-queues assez minables au volant d'une 348tb, quelques minutes avant de m'installer au volant de la F40 (il s'agissait de me remettre le circuit en tête...), j'affirme que je n'en menais pas large à l'instant d'appuyer sur le démarreur.

On est pris d'un sentiment de panique en s'installant au volant. L'environnement est tellement hostile...

Tout conducteur peut être envahi d'un sentiment de panique en s'installant dans une F40. Rien n'est vraiment engageant, tout est hostile. Fermer la portière en tirant sur un câble n'a rien de rassurant. A travers les meurtrières en Lexan, on ne voit pas grand chose et vers l'arrière, on ne voit rien du tout. Le siège baquet est une coquille. Entre lui et vous, il n'y a rien. Une fois les brins du harnais plaqués contre le sternum, enserrant les cuisses, le volant tombant mal sous les mains (pas assez vertical), on se dit qu'il va falloir y aller.

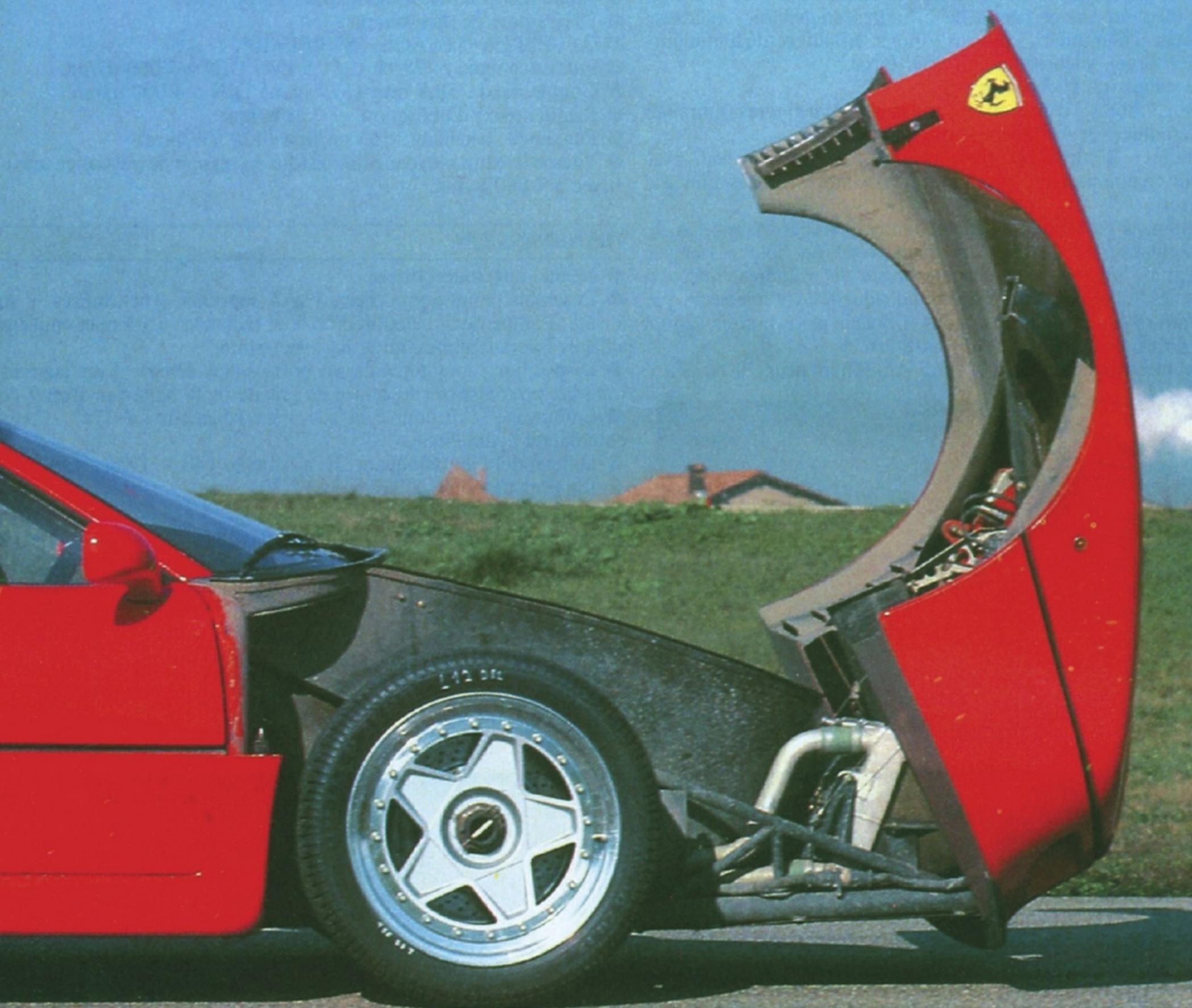
Comme dans toutes les bonnes histoires, il faut tourner la clé de contact pour démarrer. On n'y coupe pas. Un "clic-clic" signale que les pompes à essence sont enclenchées. Comme sur la GTO, le lancement du moteur se fait par bouton-poussoir. Chaque coup de gaz fait vibrer l'habitacle en composites mais le bruit n'est pas envahissant. Etouffé par les turbos et le pot transversal, le V8 respire rauque et méchant. Vu l'absence de garnitures et d'isolants, le résultat correspond à ce que l'on a envie d'entendre dans une voiture de course. Il y a des bruits un peu partout, signe de liaisons extrêmement rigides entre châssis et suspensions, et du travail des rotules Unibal. Au bout de cinq minutes, ces bruits deviennent familiers.



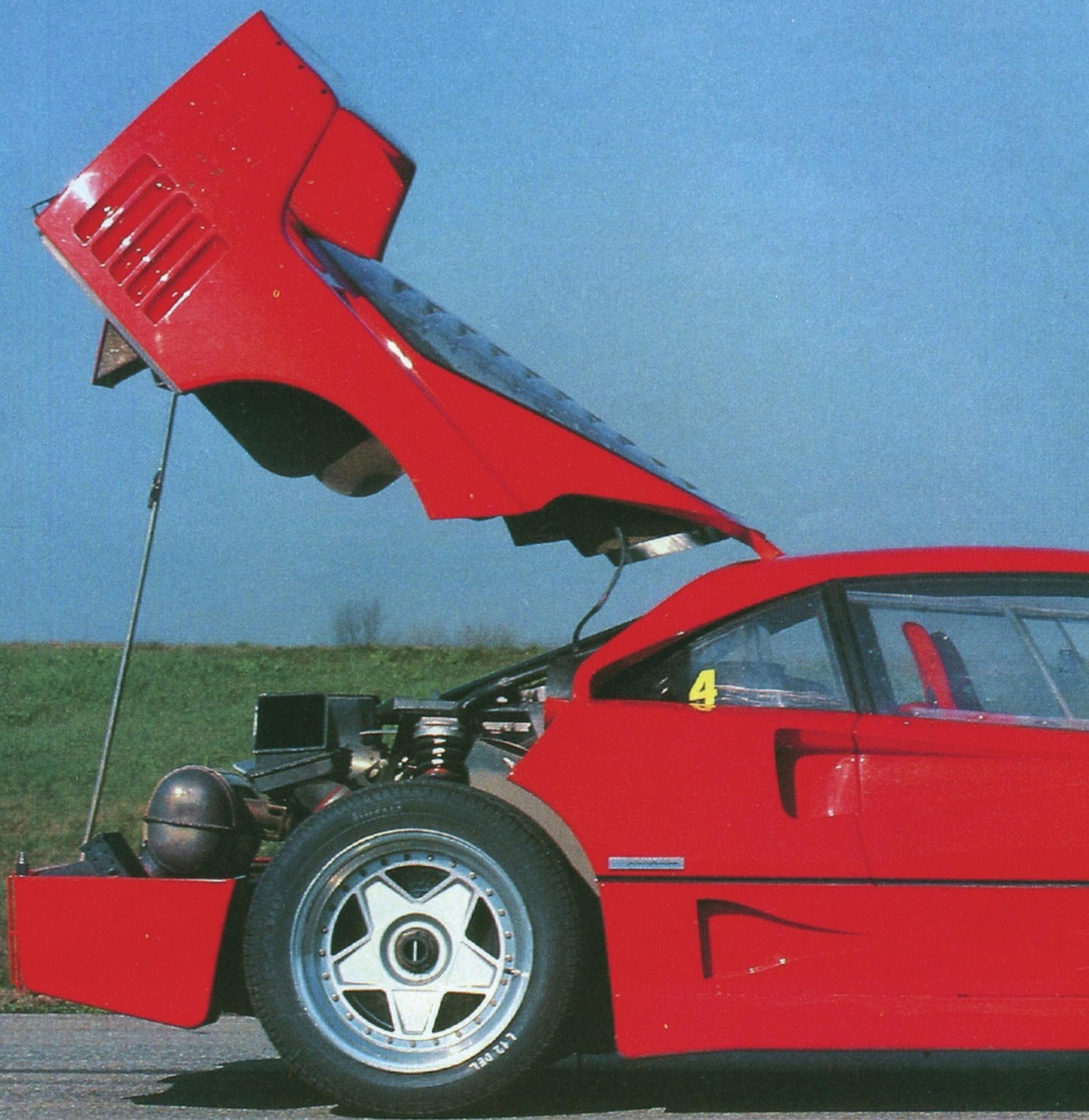
De nombreuses prises d'air NACA (capot AV, flancs, passages AR) conduisent l'air de refroidissement aux différents radiateurs et échangeurs.



LES 20 ANS DE LA F40



Trois jours pour mouler l'énorme capot
Ils sont fabriqués, comme le restant de la carrosserie
Le carbone brut, en effet, est cassant comme du verre.



arrière, trois jours pour le capot avant.
serie, en fibres de carbone renforcée de Kevlar.
Il faut huit jours au total pour fabriquer la carrosserie.

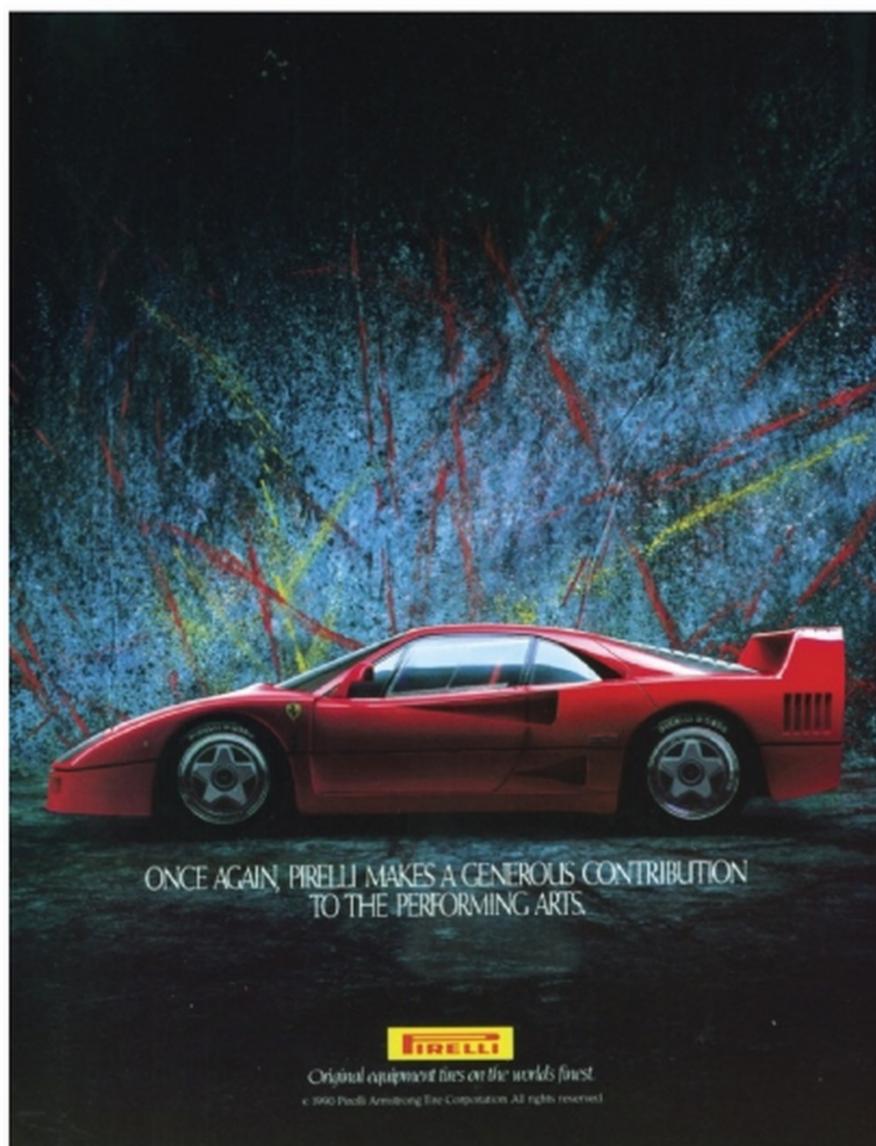


A Fiorano, je croyais freiner très tard mais c'était toujours trop tôt. Plus d'une fois, je me suis retrouvé à l'arrêt, en plein virage.

Lorsqu'on dispose d'un pouvoir d'accélération aussi terrible sur route, on a tendance à se croire invincible. Il vaut mieux l'être, effectivement. Vu la mise en vitesse, une approximation peut tourner au drame. Ce n'est pas une Testarossa ou une 348. Entre des mains inexpertes, la F40 est un engin mortel. Même pour un pilote expérimenté, elle réclame beaucoup de précautions. A côté, l'Enzo et ses 660 ch est sécurisante, prévisible dans ses réactions, compréhensible dans son comportement. Elle pose beaucoup moins de problèmes de pilotage, même avec son électronique débranchée.

Avec la F40, je me suis senti en confiance au bout d'une vingtaine de tours, si ce n'était l'ahurissante puissance du freinage donnant l'impression de s'arrêter toujours trop tôt. Avec l'Enzo, la puissance, l'adhérence, la boîte séquentielle, le guidage des suspensions, tout me semblait - non pas facile - mais sécurisant pour un journaliste descendant du taxi l'ayant amené directement de l'aéroport au circuit... Dès que la F40 est en action, elle pose un problème. Avec la F40, j'ai eu peur et je me suis fait peur. A chaque arrêt, j'essayais de m'isoler dans ma tête, yeux fermés comme je l'avais vu faire chez les pilotes de course, lorsqu'ils s'arrêtent aux stands après un tour de qualification. Mimétisme grotesque qui ne fonctionna jamais. Pour comprendre si le train arrière "piquait" ou pas, si j'avais débraqué assez tôt dans le droite du fond, s'il valait mieux passer cette courbe en 4e et non en 3e il eût fallu une autre expérience que la mienne. Je me croyais très fort avant de conduire cette voiture. J'en suis revenu.

Le pilote contrôle intégralement la F40 puisqu'elle ne reçoit aucune assistance, asservissement ou aide à la conduite. Il serait illusoire de



COMMUNIQUÉ OFFICIEL PIRELLI

"Pour Ferrari, Pirelli a développé le pneumatique le plus performant au Monde pour une voiture de tourisme. Il s'agit du nouveau Pirelli P Zero qui fait ses débuts sur la nouvelle F40, la Ferrari de route la plus rapide et la plus sophistiquée jamais construite pour une utilisation sur route. Le P Zero a été conçu pour atteindre une vitesse de 324 km/h et une accélération de 0 à 200 km/h en 12"0 ! Il s'agit d'un pneumatique d'une nouvelle gamme utilisant la technologie des pneus radiaux pour F1.

Pirelli le mettra à disposition pour les nouveaux types de véhicules de tourisme ultra-rapides que les constructeurs développent actuellement pour la prochaine décennie.

La structure interne du pneu, les matériaux et les mélanges de la bande de roulement sont identiques à ceux des pneus Pirelli avec lesquels Nelson Piquet a remporté le Grand Prix de France 1985 et Gerhard Berger, le Grand Prix de Mexico 1986.

Ce pneumatique à un code de vitesse ZR (+ de 240 km/h) et est en 17" de diamètre afin d'améliorer la ventilation du système de freinage. Les dimensions sont: 245/40 ZR 17 à l'avant et 335/35 ZR 17 à l'arrière. Le dessin de la bande de roulement est divisé en 3 parties:

- Une partie interne avec une sculpture plus large et plus profonde assurant un meilleur drainage de l'eau et une adhérence plus performante sur sol mouillé.
- Une partie centrale.
- Une partie interne ayant une sculpture beaucoup moins prononcée pour un meilleur comportement sur sol sec.

L'utilisation importante que Pirelli a fait de la technologie de pointe en F1 pour le développement du P Zero, aboutit à une nouvelle génération de radiaux qui, pour la première fois, apporte à des voitures de tourisme des niveaux de performances dont, seuls, des pilotes participant à des compétitions sur circuits pouvaient bénéficier auparavant."

Relations Extérieures Pirelli
Service de presse, octobre 1987.



se croire en confiance parce que les premiers tours se sont passés sans encombre. Lorsqu'on dispose du pouvoir phénoménal d'un moteur de 478 ch dans une caisse de 1 100 kg, il faut systématiquement et perpétuellement demeurer sur ses gardes.

Les voitures actuelles sont bien plus prévenantes avec les conducteurs moyens. Même avec 600 chevaux sous le pied, il reste toujours un système qui veille, un contrôle de stabilité prêt à réagir. La direction est évidemment assistée, le freinage aussi, la boîte est systématiquement séquentielle et il y a toujours un ABS. Sur la Ferrari F40, il n'y a rien. Pas d'antiblocage, pas d'assistance de direction, pas de servo-frein. Rien que la puissance, les pneumatiques pour la transmettre et des freins de course pour l'arrêter. Avec une boîte raide à engager et un embrayage calibré pour encaisser une charge énorme. Tout cela dans la joie et la bonne humeur.

Sur route, c'est parfait. Sur piste, la suspension n'est pas assez ferme. Elle ne permet pas au châssis de travailler au mieux. Il faut déjà être très vite pour s'en rendre compte.

Le son du moteur s'estompe rapidement, absorbé par les bruits aérodynamiques à partir de 120 km/h. Toute tentative de conversation avec le passager est évidemment vouée à l'échec.

Les bruits de roulement des pneumatiques, eux, vous mettent dans l'ambiance sans avoir à le demander. Nous sommes loin d'une F50 avec laquelle il est envisageable de parcourir de bonnes distances sans fatigue particulière, autre que celle provoquée par la concentration. On se voit mal faire Bologne-Paris en F40 sans arriver vidé nerveusement.

La docilité du V8 double-turbo est pourtant impressionnante, notamment dans la circulation urbaine. Il se rapproche beaucoup des moteurs de course modernes. Très souple, il accepte les bas régimes et ne commence à délivrer sa puissance qu'à partir de 3 500 tr/mn. A partir de là et jusqu'aux environs de 7 500 tr/mn (le rupteur coupe à 7 750 tr/mn), il n'est plus question de compromis. A chaque fois que vous lâchez un rapport pour enclencher le suivant, la waste-gate des turbos japonais claque avec un son dur et mat rappelant les Audi Quattro d'usine quand les pilotes touchaient le rupteur.

A Fiorano, la F40 se maîtrisait à l'accélérateur dans tous les virages, affichant un survirage sain et naturel à la remise des gaz. Une conduite fatigante à rythme élevé car l'effort d'anticipation doit être permanent. Pour qui n'est pas habitué à une voiture de course, l'adhérence des gros Pirelli asymétriques pose un réel problème. Sur un circuit, c'est assimilable rapidement mais sur route, le train avant engage sur la moindre aspérité, la moindre bosse, la plus petite cassure. On ressent tout au volant, absolument tout ! Les réglages de base sont sans compromis.

Au bout de deux tours, les pneus arrière étaient devenus des savonnettes. Mais c'est Pescarolo qui était au volant !

La F40 sait établir le contact, elle avertit, prévient jusqu'à un certain point. Ensuite, c'est à vous de prendre le relais. Sa direction dit tout ce que l'on a besoin de savoir sur l'état du revêtement. Dans les appuis serrés, il ne faut pas combattre le sousvirage, plutôt laisser partir le train avant et rééquilibrer à l'accélération. Il y a tellement de couple que la manœuvre en devient presque évidente, à condition de surveiller le dosage. Pas assez, c'est un lamentable et interminable sousvi-

rage. Trop, c'est un tête-à-queue. Ayant expérimenté les deux, nous parlons d'expérience.

Ferrari a trouvé un juste compromis en matière de suspension, sachant que les propriétaires de F40 l'utiliseraient majoritairement sur route ouverte. A Fiorano, en adoptant un rythme soutenu, la voiture nous a semblé particulièrement homogène. En forçant le rythme en fin de journée, nous nous sommes aperçus de deux choses: la suspension n'est pas assez ferme en compression, ne rendant pas compte exactement du travail du châssis. Les Pirelli P Zéro perdent du grip à chaud. Les appuis répétés fatiguent la gomme qui arrive à boulocher. C'est à l'arrière qu'on le ressent en premier. Le train perd progressivement de l'adhérence, jusqu'à ne plus en avoir du tout. Lors des sorties du Club Ferrari, on dit qu'une journée en circuit en F40 coûte un train de pneu complet. C'est certainement vrai.

Un pilote entraîné et motivé peut venir à bout des freins mais seulement en circuit. C'est inenvisageable sur route.

Les freins. Eternel problème... A Fiorano, nous n'avons eu aucun problème. D'autres eurent moins de chance. Comme nous n'avons pas cherché à brûler les disques, nous n'y sommes pas parvenus, ce qui est logique. Sans doute n'étions-nous pas sur un rythme permettant une telle fantaisie. C'eût été d'un goût douteux, avouons-le... Deux jours plus tôt, Jean-Pierre Jabouille avait rendu une voiture sans freins après deux tours, non sans avoir copieusement tapé dedans. Le même jour, Jacques Laffite parlait simplement d'un "léger fading" après quelques runs pourant sévères. Henri Pescarolo, sans amuser le terrain non plus, nota une tenue parfaite des disques en température et en refroidissement, jugeant le système sans faiblesse "malgré des zones de freinage plutôt chaudes". Comme quoi.

Les freins bloquent la voiture sur place. Plus d'une fois, je me suis retrouvé presque à l'arrêt dans le virage pour avoir ralenti trop tôt, trop fort, trop timidement. Sauf sur circuit où les contraintes mécaniques encaissées par une voiture sont multipliées par trois, il demeure compréhensible qu'un pilote entraîné et motivé puisse venir à bout du système.

En 1988, se mesurer à 478 chevaux était un exploit authentique. C'est devenu une partie de plaisir sans risques aujourd'hui.

La synthèse est simple: à notre niveau, sans risquer le gros pépin - c'est-à-dire la sortie de route - les pinces Brembo 4 pistons attaquant quatre soucoupes de 330 mm de diamètre, se sont montrées amplement suffisantes. Conclusion identique venant du chef-essayeur de l'époque, Dario Benuzzi, un collaudatore qui collait une demie-seconde à Michele Alboreto à Fiorano avec la F40 !

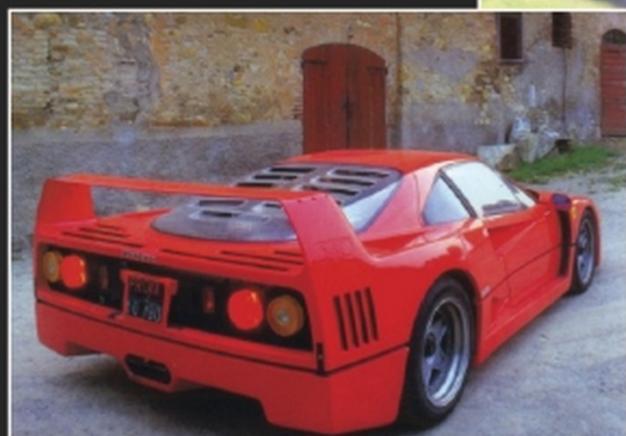
Sympathique cette remontée du temps, ne trouvez-vous pas ? Je ne dis pas que la F40 est la voiture de sport la plus efficace de tous les temps. Je dis simplement que Ferrari ne fabriquera plus jamais une voiture pareille. Ni de près, ni de loin. Le progrès est passé par là. En 1988, se coltiner à 478 chevaux était une aventure humaine. Boîte dure, visibilité inconsistante, habitacle surchauffé... On louait les Pirelli P Zero dont personne ne voudrait aujourd'hui. Depuis, la F50 et l'Enzo se sont inscrites dans la logique des choses. On dit que la version FXX aurait changé la donne. Il paraît qu'avec 800 ch, pour la première fois depuis vingt ans, une Ferrari de route pose à nouveau des problèmes aux essayeurs de Fiorano. C'est peut-être bon signe.

Texte: Philippe Hazan

Photos: Alain-Albert Scemama, François Lanaud (Nikon), Jean-Louis Guigou.



LES 20 ANS DE LA F40



La bulle arrière en Lexan est percée de fentes pour disperser les calories du compartiment moteur. Elle déforme la visibilité vers l'arrière.

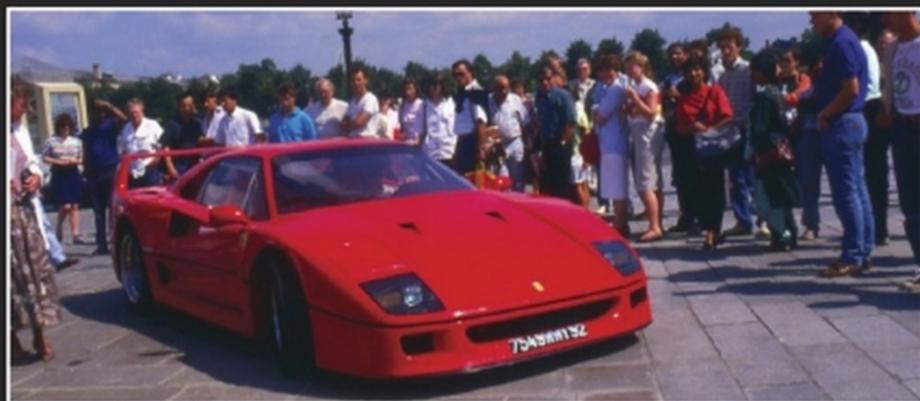
Les premières versions étaient systématiquement équipées de vitres coulissantes en Lexan comme en course. Ensuite, il fut possible d'opter pour des glaces classiques actionnées par manivelles. La climatisation n'existait pas en série.



Leonardo Fioravanti n'était plus directeur du style chez Pininfarina quand arriva la F40, mais directeur-adjoint de Ferrari. Il valida le dessin de la carrosserie à toutes les étapes de sa gestation. Son credo: "Retrouver la grande époque des Ferrari compétition-client". Compte-tenu de l'énorme traînée de refroidissement et de la largeur des pneumatiques, le Cx de 0,34 et le SCx inférieur à 0,63, obtenus dans la soufflerie Pininfarina, sont des valeurs satisfaisantes.



Comme la Porsche 959, la F40 dispose d'une garde au sol réglable qui s'abaisse automatiquement de 13 à 11 cm à partir de 120 km/h. La hauteur de caisse peut être rehaussée de 2 cm pour les manœuvres difficiles.



Le genre de photo se passant de commentaires...



Pour stabiliser la F40 à 478 ch, les motoristes ont travaillé sur un compromis entre le V8 de la 288 GTO (400 ch) et celui de la 288 GTO Evoluzione (650 ch). Notez la tige tenant le capot ouvert: elle est réalisée en alliage d'aluminium.



Seul à Fiorano. Dans quelques secondes, lâché sur le circuit... Ne pas jouer au plus malin, rester en-dedans, respecter la machine.



La prise de roulis est infime, mais elle existe. Sur route, cela ne nuit pas à l'efficacité mais sur circuit, on en viendrait presque à espérer des ressorts plus durs. Pourtant, ils ne sont pas tendres.



Les disques possèdent la particularité d'avoir le même diamètre à l'avant et à l'arrière (330 mm). Les cloches sont en alliage d'aluminium. Malgré l'absence de système d'assistance, l'effort à la pédale de frein est de 42 kg pour 1G de décélération, soit la valeur d'un freinage assisté sur une voiture de sport. En dépit de la largeur impressionnante des pneus et du déport du train avant, la direction n'est pas assistée.



Selon ce qu'il compte faire de sa voiture, le propriétaire peut demander à l'usine un réglage spécifique des amortisseurs pour obtenir une voiture plus ou moins piqueuse. Comme sur une voiture de course.



La F40 a été développée autour du Pirelli P Zero unidirectionnel, validé à Nardo jusqu'à 350 km/h. Ensuite, trois homologations ont été retenues par l'usine: Michelin MXR, Bridgestone RE 71 et Goodyear Eagle GSA. L'équilibrage des roues se fait par des contrepoids adhésifs spéciaux. L'usine recommande une pression spécifique au-dessus de 300 km/h.



L'usine laissait le choix au client: boîte à synchros ou boîte à crabots. Cette deuxième solution – réservée à la conduite en circuit – n'était pas envisageable en utilisation routière.

Enorme travail de déportance validé à Nardo durant des milliers de kilomètres d'essais. A condition que les pneus soient rodés, on peut lâcher les mains du volant à 320 km/h sans noter la moindre altération de cap. Une F40 pousse de 200 à 300 km/h comme une Porsche Carrera S le fait entre 100 et 200 km/h. Elle se classe, aujourd'hui encore, dans le Top 10 des performances absolues en accélération.



Daytona 365 GTB/4 Groupe 4 1972



CHASSIS 15667



Le châssis 15667 fut livré à Charles Pozzi-Ferrari France trois mois avant les 24 Heures 1972. Le service compétition-clients de Maranello avait spécialement préparé la Daytona aux spécifications du Groupe 4.

Aux 24 Heures du Mans 1972, Claude Ballot-Léna et Jean-Claude Andruet remportent la catégorie Grand Tourisme. On parle presque autant de cette victoire que de celle de Matra au général. Essai d'une voiture qui reste un monstre au propre comme au figuré.

Paul Frère est, à notre connaissance, le seul journaliste encore en activité à avoir gagné les 24 Heures du Mans au classement général. C'était en 1960 sur une Ferrari Testa Rossa, associé à Olivier Gendebien. Cela lui confère une certaine légitimité lorsqu'il affirme qu'une Ferrari Daytona, de route ou de course, ne peut s'apprécier pleinement que sur circuit fermé. Il a raison et je l'ai personnellement vérifié. Pour le reste, je ne vous dirais pas comment je me suis retrouvé un jour, au volant de la Daytona victorieuse en Grand Tourisme au 24 Heures du Mans 1972. Essentiellement, par ce que je suis quelqu'un de discret et que je n'ai qu'une parole.

Au plus profond du Vexin français, sur une petite route n'ayant qu'un lointain rapport avec la ligne droite des Hunaudières, je me suis offert une réflexion prétentieuse du genre "Voyons comment l'ami Andruet s'y prendrait pour faire avancer une auto pareille sur une départementale".

CHERCHER SA ROUTE À 120 km/h !

La caractéristique des petites routes de France, c'est leur aspect bombé. Un revêtement dramatique sur lequel les Michelin slicks extralarges de la Daytona, dotés d'un carrossage sérieusement négatif, ne pouvaient adhérer que sur leurs tiers intérieurs. Si bien qu'à partir de 120 km/h, la voiture cherchait sa route comme un missile sol-air, sans demander son avis au pilote. Dès qu'une roue repérait une bosse, elle embarquait le reste du train avant, direction le champ de blé le plus proche ! Je pense que je serais allé beaucoup plus vite avec une Twingo ce jour-là... Je vous assure que j'ai sérieusement mouillé ma chemise durant cet après-midi, et la température du mois de juin n'y était pas pour grand chose. Comme disent nos amis anglais, il ne s'agit là que de mon "overall feeling", mon impression générale, en bon français. C'est sûr, je n'étais pas là pour m'amuser.

DEUXIÈME, TROISIÈME, C'EST ÉNORME !

Il faut commencer par faire chauffer l'animal, ce qui n'est pas très long car il fait un petit 38° C à l'extérieur, en imprimant quelques coups d'accélérateur qui donnent la chair de poule. Vous savez, ces petits coups brefs, saccadés, sans jamais dépasser les 3 000 tr/mn, qui mettent bien dans l'ambiance. J'enclenche la 1ère, assez raide, avec un embrayage étonnement léger et progressif (c'est celui d'origine), je fais demi-tour pour récupérer la départementale et c'est parti ! Deuxième, troisième, c'est énorme ! Le bruit est assourdissant avec des résonances un peu partout dans l'habitacle. J'ai l'impression que la voiture va se casser en deux. La colonne vertébrale en prend un coup, c'est le manque d'expérience, les ressorts durs, les pneus raides... Le bruit des pots latéraux qui débouchent sous les portières est infernal. Ils ont supporté cela durant 24 heures. Mais ils avaient leurs casques. Tu parles...

À l'accélération, le capot part à droite, à gauche, instinctivement je freine, sans savoir pourquoi, par réflexe de survie sans doute. La direction est affreusement dure, elle "fixe" le bitume comme c'est pas croyable alors que les pneus sont loin d'être à température. Ça sent le ricin, le plastique chaud, le métal brûlant et la garniture d'embrayage. Les 420 chevaux, les 44 mètres-kilos du V12 sont moins intimidants que l'environnement dans lequel ils opèrent, vous pouvez me croire.



"... Dès qu'une roue trouve une bosse, c'est tout la voiture qui s'engage !"



SEANCE DE MUSCULATION

Les premiers kilomètres, je me suis dit que je n'arriverais pas à conduire cet engin, avec ses freins qui ne freinaient pas et cette boîte tellement dure que je ne parvenais pas à rétrograder de 3e en 2e, même en décomposant, même avec un soigneux double-débrayage. J'avais un peu peur que la boîte me reste dans les mains mais j'avais tort. Après une heure de mise en condition, j'ai commencé à trouver le rythme. Pas formidable mais ça allait mieux. Avec la Daytona de série, à l'époque, j'avais trouvé son comportement comparable à celui d'une berlinette Ferrari à moteur central, tellement son agilité était surprenante, malgré sa grosse direction non assistée à vis et à galet, dont la caractéristique était d'être plutôt inerte autour du point zéro. Ce qui est amusant sur la Groupe 4, c'est que les gros pneus Racing durcissent considérablement la direction qui devient très précise et n'a plus de point central flou. J'imagine les Andruet ou Vic Elford, dans les spéciales des Alpes durant le Tour Auto, négociant les virages en épingles. Les étapes de 20 ou 30 kilomètres devaient valoir une bonne séance de musculation.

IL FAUT UN CERTAIN COURAGE...

Deuxième différence notable, la boîte de vitesses plutôt lente sur la Daytona normale en première et deuxième (pourtant sur le même plan), devient d'une rapidité diabolique sur la Groupe 4. Double débrayage obligatoire sur les deux modèles, autrement vous pouvez toujours attendre que le rapport s'enclenche ! Dans les virages négociés en 3e, avec un peu de courage, on arrive à se faire plaisir, mais l'auto est très lourde, très encombrante et les dérives de l'arrière sont assez difficiles à contrôler. Il faut donc ne pas en abuser, d'autant qu'une séance de contrebraquage vous épuise nerveusement, vous donne l'impression de ne pas savoir conduire... La Daytona normale valait 353 ch à 7 500 tr/mn, avec 44 mkg de couple maxi à 5 500 tr/mn. Pour Le Mans 1972, Pozzi Ferrari-France avait porté la puissance à 420 ch pour 8 300 tr/mn maxi. Couple identique au modèle de série mais courbe différente. Dès 3 000 tr/mn, le pilote avait déjà plus de 40 mkg sous le pied ! Presque 70 chevaux d'écart, cela commence à compter, malgré un poids situé aux alentours de 1 450 kg le jour de l'essai puisque le réservoir de 120 litres était pratiquement plein. Je n'avais pourtant pas l'intention de descendre à Marseille...

ALOURDIR AU LIEU D'ALLÉGER

Une Daytona Groupe 4 de l'époque pouvait être allégée jusqu'à 1 250 kg mais, pour le règlement de l'indice énergétique des 24 Heures 1972 (qu'elle remporta également), il fallait alourdir la voiture. C'est ainsi. Voilà pourquoi la Daytona bleu-blanc-rouge pesait pratiquement aussi lourd qu'une Daytona de série (1 500 kg), malgré ses capots avant et arrière en aluminium et ses vitres en Perspex.

Les meilleures choses ont une fin. Pour en terminer avec une prise en mains dont je me souviendrais encore dans vingt ans, si Dieu me laisse un peu de temps, il nous faut parler du freinage. Un vrai poème... Malgré des garnitures compétition (les classique Ferodo DS11), deux maîtres-cylindres et de larges écopes ménagées pour refroidir le système, la Daytona Groupe 4 freinait horriblement mal. Ou plutôt, elle ne freinait pas du tout. Même les pilotes, à l'époque, en convenaient. Alors moi, vous imaginez... Il fallait véritablement taper dans la pédale, cogner dedans comme un malade pour obtenir un ralentissement correct et sécurisant. Cela provenait de l'absence de servo-frein, tout simplement.

"ELLE NE FREINE PAS !"

Comme sur toutes les voitures de course, les freins demandent à être mis en température. À froid, ils ne donnent rien. C'est comme si vous appuyiez sur un morceau de bois. Mais de toute façon, cette Daytona eut toujours un déficit de ce côté. Je me souviens en avoir parlé au regretté Claude Ballot-Léna. Il m'avait simplement répondu: "Ma Daytona du Mans, elle ne s'arrêtait jamais. Son freinage était catastrophique. Avec Jean-Claude, la nuit, on s'est payé quelques chaleurs". Comme quoi, on peut gagner en GT au Mans sans freiner, simplement en ralentissant...

Ce genre d'essai a le mérite de nous faire comprendre le courage qu'il fallait aux pilotes, à l'époque, pour courir sur de tels monstres. Il est certain que cette Daytona Groupe 4, chaussées en Racing, serait aujourd'hui moins rapide sur un circuit qu'une Ferrari F430 chaussées en gommes standard. Simplement parce qu'elle serait plus difficile à piloter et freinerait deux fois moins bien. La puissance n'a rien à voir là-dedans. En 1972, toutes les voitures de course étaient plus ou moins monstrueuses. Aujourd'hui, elles sont toutes plus ou moins difficiles. Ce qui n'est pas la même chose. N'empêche, la reine en Grand Tourisme, c'était bien la Daytona !

*Texte et photos: Christian Rochet
(Adaptation d'un article paru dans Automobiles Sport & Prestige, décembre 1989).*



Spot lumineux obligatoire au Mans. Il doit être allumé dès la tombée de la nuit et permet de repérer la voiture quand elle passe devant les stands.



C'est la Daytona au palmarès le plus impressionnant: Le Mans en catégorie GT et le Tour Auto au général en 1972. À chaque fois, Jean-Claude Andruet était au volant.



Jantes alu 15 pouces à écrou central. Michelin avait étudié spécialement un slick Racing, le TB9, dont la particularité était d'avoir une gomme très dure.

Des astuces aérodynamiques, comme ces lames sur le capot avant, amélioraient la stabilité au-dessus de 270 km/h.

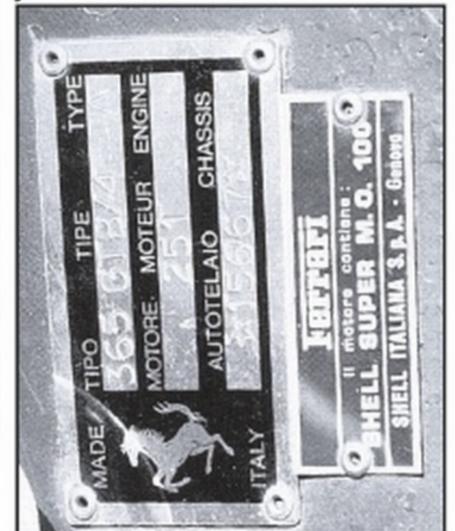


Le V12 gardait ses 4 litres de cylindrée mais passait de 352 ch sur le modèle de série à 420 ch sur la Groupe 4.



Echappement course et sorties latérales sous les portières. Pour le bruit, il n'y a pas mieux.

Une plaque de châssis qui met tout le monde d'accord. Le nom de Daytona n'y figure pas. Il fut toujours officieux.



296 KM/H SUR LES HUNAUDIÈRES !

La Ferrari 365 GTB/4, numéro de châssis 15667, fut livrée aux établissements Charles Pozzi-Ferrari France le 10 avril 1972. Il s'agissait de la deuxième des quinze voitures (3 séries de cinq) spécialement préparées à Maranello par le service compétition-clients pour quelques fidèles de la marque (Maranello Concessionnaires, Scuderia Filipinetti, North American Racing Team, Ecurie Francorchamps...).

Elle répondait aux spécifications du Groupe 4 (Grand Tourisme), imposant la fabrication à 500 exemplaires d'un modèle de série en 12 mois consécutifs. Ferrari France visant également le classement à l'indice énergétique – imposant d'alourdir la voiture au lieu de l'alléger – la Daytona N° 39 fut pesée à 1 445 kg avec 120 litres d'essence lors des vérifications techniques des 24 Heures du Mans 1972, contre



Le Mans 1972, avant le départ. Elle va devenir la Daytona la plus célèbre...

1 520 kg à la version normale, fiche d'homologation à l'appui. La caisse était en acier, les capots AV/AR en alliage d'aluminium, et les vitres latérales en Perspex, un plastique ultra-fin. Bielles forgées, pistons Borgo, vilebrequin équilibré, distribution croisée, Ferrari France annonçait 420 ch Din au banc à 8 300 tr/mn maxi pour 44,0 mkg à 5 500 tr/mn. L'alimentation était confiée à six Weber double-corps inversés 40 DCN 21 et le taux de compression atteignait 9:1. Changement de cylindrée interdit pour le V12 cubant 4 930 cc et boîte 5 rapports synchrones, toujours accolée au différentiel.

Pour le freinage, impossible de faire mieux que des garnitures Ferodo DS11, deux maîtres-cylindres et d'énormes écopés d'air forcées. Les barres anti-roulis étaient montées "piste", c'est-à-dire sur coussinets, avec des rotules en Téflon remplaçant les Silentbloks (guidage plus précis). Ferrari faisait confiance à Michelin comme sur la Daytona de série, cette fois avec des Racing slicks TB9 en 2,6x15 à l'avant et 3,5x15 à l'arrière. Pour la pluie, ils furent remplacés par des SB9 de mêmes dimensions. Développés spécialement à Ladoux chez Michelin pour la Groupe 4, les slicks secs avaient la particularité d'avoir une gomme spécialement dure et résistante.

Daniel Marin, directeur de Charles Pozzi - Ferrari-France à l'époque, avait comme objectif unique une victoire en Grand Tourisme, ce qui représentait une formidable publicité pour les Ferrari de série et faisait plaisir aux clients. Il fallait barrer la route aux sept Porsche 911 S, dont une seule finalement ralliera l'arrivée... Jean-Claude Andruet et Claude Ballot-Léna furent choisis pour la piloter, le premier

étant réputé pour sa pointe de vitesse et son excellente vision nocturne, le second pour sa résistance physique et son expérience. Ballot avait remporté la même catégorie en 1970 sur une Porsche 914-6, associé à Guy Chasseuil, dans des conditions dantesques.

Durant la séance officielle du jeudi soir, Andruet fut chronométré à 296,7 km/h sur la ligne droite des Hunaudières par un radar Mesta 206 prêté, pour l'occasion, par la Gendarmerie Nationale. En course, la N° 39 tourna comme une horloge, respectant scrupuleusement le tableau de marche défini par Daniel Marin. Elle accomplit 4 162 km à la moyenne de 173,444 km/h, terminant 5e au classement général devant l'Alfa 33TT 3 officielle de Vaccarella – de Adamich. Elle décrocha la victoire en Grand Tourisme devant quatre autres Daytona, s'adjugeant aussi l'Indice Énergétique.

La même année, 15667 remporta aussi le général du Tour Auto avec Andruet-“Biche”. Elle fut rachetée à peine 100 000 francs à Ferrari-France par un particulier en 1973, soit moins cher qu'une Daytona de série neuve affichée à 115 000 francs.

P.H.



C'est Charles Pozzi, l'importateur Ferrari de l'époque, qui eût l'idée de cette peinture bleu-blanc-rouge.





QUELQUES BEAUX EXEMPLAIRES



Le Concours d'Élégance, organisé à l'occasion du 60e anniversaire de la firme, fut l'occasion d'admirer quelques magnifiques exemplaires





275 GTS

1966 (châssis 08005)
LA DISTINCTION VRAIE

Présentées sur le même stand du Salon de Paris 1964, les 275 GTB et 275 GTS, outre leurs parentés mécaniques identiques, étaient dessinées toutes les deux par Pininfarina. Seule différence d'ordre industrielle : alors que carrosserie de la berlinette sortait de la Scaglietti, le cabriolet restait carrossé chez Pininfarina, ce dernier ayant déjà ses lignes de montage remplies au maximum. Anguleuse et charmeuse, la 275 GTS était un modèle d'équilibre stylistique, tranchant avec la 250 GT California, dernière Ferrari découvrable produite jusqu'à fin 1962.

Le V12 Colombo 3,3 litres, dégonflé, passait de 280 ch à 7 600 tr/mn à 260 ch par modification du croisement de distribution, ce qui la rendait un peu moins souple à moyen régime. Le modèle n'étant pas une merveille de rigidité, ce léger abaissement de performance convenait parfaitement aux velléités sportives toutes relatives de cette voiture. D'autant qu'avec quatre roues désormais indépendantes, la 275 GTS pouvait se targuer de tenir, enfin, correctement la route. Notion à resituer dans le contexte de l'époque, s'entend... A partir du Salon de Paris 1965, les ouïes latérales d'aération moteur furent redessinées et agrandies, un hard-top (d'ailleurs assez disgracieux) fut proposé à la clientèle. En février 1966, les splendides roues Borrani à rayons furent remplacées par des jantes alliage Campagnolo à écrou central. La 275 GTS fut fabriquée à 201 exemplaires jusqu'en mai 1966. En octobre de la même année, au Salon de Paris, elle fut remplacée par la 330 GTS, dotée du moteur 4 litres de la 330 GTC.

12 cylindres en V à 60° - 3 285 cc - 2 ACT/24 soupapes - 260 ch à 7 600 tr/mn - 3 carburateurs Weber 40 DCZ/6 - Boîte-pont 5 rapports - Structure mutitubulaire - 4 freins à disques - 1 050 kg - 235 km/h - 400 mètres D.A en 14"4 - 1 000 mètres D.A en 25"1.





La 275 GTS utilisait le châssis de la 275 GTB et son ensemble boîte-pont. Le moteur était dégonflé de 280 à 260 ch. Cet exemplaire est un millésime 1966, identifiable aux ouies latérales à trois fentes. Au centre, on reconnaît Gerhard Berger, l'ancien pilote Ferrari de 1987 à 1997.



QUELQUES BEAUX EXEMPLAIRES...

330 P4

1967 (châssis 0856)

INTOUCHABLE, IRREMPLAÇABLE

La plus belle voiture de course jamais construite. Les spécialistes s'accordent à le dire, relayés par les passionnés du Monde entier. C'est aussi la plus chère, essentiellement à cause de sa rareté : seulement quatre voitures fabriquées par Ferrari pour la saison 1967. Une transaction privée réalisée à Bâle, fin mai 2007, au profit d'un collectionneur japonais, Monsieur Yoshinao Kuzami, aurait été finalisée pour 14,670 millions d'euros ! Le châssis concerné serait 0858 qui débuta sa carrière tard dans la saison 1967, aux 1000 km de Monza en configuration fermée (2e avec Scarfiotti-Parkes). La voiture fut transformée en spider pour la dernière course de la saison, les 500 Miles de Brands Hatch, qui permit à Ferrari de s'adjuger le titre mondial. Entre-temps, en carrosserie fermée, elle avait chassé – en vain – la Ford MkIV jaune de Gurney-Foyt lors d'un final des 24 Heures du Mans 1967, historique et dramatique, à l'issue duquel Lodovico Scarfiotti et Michael Parkes ne réussirent à compenser, en pilotage pur, les 20 km/h qui leur manquaient dans la ligne droite des Hunaudières. Succédant à la 330 P3, qui échoua face aux Ford MkII lors des 24 Heures du Mans 1966, la 330 P4 symbolisait le dernier effort d'Enzo Ferrari dans sa tentative de reprise du pouvoir sur le circuit de la Sarthe. Légère, féline, presque sublime, incroyablement rapide, la 330 P4 pulvérisa le record du tour aux essais du Mans d'avril 1967, à 235,813 km/h de moyenne, Lorenzo Bandini en état de grâce à son volant. Après la déroute des Ford d'usine en début d'année sur leurs terres, aux 24 heures de Daytona, le coup semblait jouable au Mans. La suite est connue. Lors du Concours d'Élégance organisé à l'occasion des 60 ans de la Ferrari, c'est l'une de ces quatre 330 P4 qui obtint le titre absolu de "Racing Best of Show". La voiture présentée était le châssis 0856 doté d'un gros palmarès 1967. En carrosserie fermée, elle se classa 2e des 24 Heures de Daytona Beach (Parkes - Scarfiotti), gagna les 1 000 km de Monza (Bandini - Amon) et finit 3e au Mans (Mairesse - "Beurlys"), engagée conjointement par l'usine et l'Ecurie Francorchamps. Elle termina la saison en carrosserie ouverte aux 500 Miles de Brands Hatch (7e, Scarfiotti - Sutcliffe). Elle a été conservée, depuis, dans cette configuration. Son état de présentation était... irréal !

12 cylindres en V à 60° - 3 967 cc - 4 ACT/36 soupapes - 450 ch à 8 000 tr/mn - Injection indirecte Lucas - Boîte-pont 5 rapports - Structure multitubulaire - 4 freins à disques - 960 kg (Spider) - 328,5 km/h (essais 24 H du Mans, avril 1967, carrosserie ouverte, Lorenzo Bandini).





Ferrari n'a fabriqué que quatre exemplaires de la 330 P4 pour la saison 1967 dont celle-ci, gagnante des 1 000 km de Monza (Bandini - Amon). Une voiture identique (châssis 0858, carrosserie fermée) aurait changé de mains, en mai 2007, pour la somme de 14,670 millions d'euros. L'acheteur serait un collectionneur japonais.



QUELQUES BEAUX EXEMPLAIRES...

275 GTB/4

1967 (châssis 10017)
CARRIÈRE MÉTÉORIQUE

Extérieurement, la 275 GTB/4 était très proche de la 275 GTB dite "2e série". Seule différenciation évidente : un bossage prononcé sur le capot avant, destiné à loger les culasses plus hautes du V12 Colombo à carter sec, désormais doté de quatre arbres à cames en tête. D'où le nouveau suffixe "4" accolé à la dénomination Gran Turismo Berlinetta... Présentée en octobre 1966 au Salon de Paris, arrêtée en mai 1968 après seulement 351 exemplaires fabriqués (châssis compris entre 9233 et 11069), la 275 GTB/4 est aujourd'hui un modèle rare et recherché. Davantage que la 275 GTB construite à 472 exemplaires, et ayant connu plusieurs ajustements techniques durant sa carrière. Avec la 250 GT Scaglietti chassis court 1961, la 275 GTB/4 représente l'exégèse de la berlinette sportive des années 1960, héritage direct de la compétition au service de clients particuliers. Tous les essais d'époque étaient formels sur un point : malgré une puissance augmentée de 280 à 300 ch, la 275 GTB/4 était plus docile, moins rétive et finalement, plus confortable à conduire à haute vitesse que la 275 GTB. Les nouveaux réglages du train arrière permettaient de poser la voiture en appui sans appréhension. Seule la direction (non assistée à l'époque) nécessitait de tenir très fermement le volant au passage d'une inégalité de la chaussée. Annoncée par l'usine pour 260 km/h, elle valait plus certainement 250 km/h. C'est en tout cas le chiffre obtenu par tous les essayeurs. À cette vitesse, la stabilité directionnelle restait "convenable". On comprit la signification du terme "sécurisant" lorsque sa remplaçante vit le jour, au Salon de Paris 1968. La 365 GTB/4 était sur des rails à 280 km/h...

À la demande de Luigi Chinetti, importateur Ferrari aux Etats-Unis et patron de l'écurie privée North American Racing Team, Pininfarina carrossa dix voitures en cabriolets durant l'année 1967. Plus connue sous l'appellation 275 GTB/4 Spider NART, ce modèle ne fut jamais inscrit au catalogue Ferrari (châssis à partir de 9437). Il n'en demeure pas moins un monument de collection.

12 cylindres en V à 60° - 3 285 cc - 4 ACT/48 soupapes - 300 ch à 8 000 tr/mn - 6 carburateurs Weber 40 DCN/9 - Boîte-pont 5 rapports - Structure mutitubulaire - 4 freins à disques - 1 050 kg - 235 km/h - 400 mètres D.A en 14"4 - 1 000 mètres D.A en 25"1.





Première Ferrari de route dotée d'un moteur à quatre arbres à cames en tête, la 275 GTB/4 ne fut construite qu'à 351 exemplaires en moins de deux ans. Elle était plus souple et moins brutale à conduire que la 275 GTB.



QUELQUES BEAUX EXEMPLAIRES...

365 GTB/4

1969 (châssis 13873)

SOUVENIR DE DAYTONA

Dessinée magistralement au studio Pininfarina, exécutée dans les ateliers de la Scaglietti, dotée d'une carrosserie en alliage d'aluminium comme les 275 GTB et GTB/4, la magnifique 365 GTB/4 fut la vedette du Salon de Paris 1968, théâtre de sa présentation mondiale. Sur la paternité de l'appellation Daytona, on se perd en conjectures. À commencer par une histoire vaine de logo mal fabriqué où le "A" de Daytona aurait disparu, quelques jours avant la présentation, obligeant Maranello à utiliser la typologie d'origine... C'est Franco Gozzi, chef du service de presse, qui souffla à Enzo Ferrari le nom de Daytona, en février 1968, lors d'une réunion informelle à l'usine. La voiture était alors en phase terminale de mise au point. Le nom de Daytona avait le double avantage d'être américain et d'évoquer le triplé des 330 P4 aux 24 Heures de Daytona Beach 1967. Pourtant, l'Ingenere n'était pas convaincu. À Daytona, ses voitures avaient ridiculisé les Ford d'usine, et il ne fallait jamais provoquer les Américains qui pouvaient, à tout instant, sortir une nouvelle loi et ruiner la carrière d'une voiture, fut-elle une Ferrari. Jusque-là, quelques rares Ferrari de route avaient reçu un nom supplémentaire, en plus de la codification usine : America, Super America, Superfast, California... À chaque fois, pour les besoins de l'importation aux Etats-Unis. Finalement, Enzo Ferrari mit son veto. La voiture sortit sous la dénomination 365 GTB/4, et le nom de Daytona ne figura jamais sur aucun catalogue officiel de la firme. Pourtant, c'est sous cette appellation que le monde entier la connaît... La 365 GTB/4 était moins agressive que sa carrosserie le laissait croire. D'abord, elle était paresseuse du train avant et très lourde : 1 450 kg sans compter 120 litres de carburant dans le réservoir. Sa direction non assistée était dure, très dure. On pouvait en dire autant des pédales d'accélérateur et d'embrayage, qui contrastaient avec une pédale de freins ultra-sensible. Les sièges étaient trop bas par rapport au volant et au pédalier, et la visibilité vers l'avant exécrable. Bref, la 365 GTB/4 acquit rapidement une réputation de camion, comparée à la vivacité d'une 275 GTB/4. Évidemment, la présence sous le capot du V12 4,4 litres Tipo 251 avec ses six Weber double-corps et ses douze bielles forgées et polies, pouvait anéantir toutes les critiques. Lourde, soit, mais ultra-performante et surtout, parfaitement stable, la 365 GTB/4 était la première Ferrari sécurisante au-delà de 240 km/h. Spécialement pour elle, Michelin avait développé le XVR dans un profil 70 inhabituellement haut pour une Grand Tourisme.

12 cylindres en V à 60° - 4 390 cc - 4 ACT/48 soupapes - 352 ch à 7 500 tr/mn - 6 carbus Weber 40 DCN/21 - Boîte-pont 5 rapports - Structure mutitubulaire - 4 freins à disques - 1 450 kg - 275,8 km/h - 400 mètres D.A en 14"2 - 1 000 mètres D.A en 26"0.





Une beauté dévastatrice. La 365 GTB/4, connue sous l'appellation non-officielle de Daytona, est un chef d'œuvre du style automobile. Le modèle photographié ne possède pas encore les phares rétractables. Ils seront montés fin 1970, à partir du Salon de Paris.



288 GTO

1984

LA PREMIÈRE À 300 km/h !

En devenant la première Ferrari de route à passer le cap réel des 300 km/h, la 288 GTO fut admise dans un cénacle qui ne comptait pas dix voitures au Monde en 1984. Davantage que sa vitesse de pointe, son comportement aiguisé et la violence de ses accélérations ne correspondaient à rien d'existant à l'époque. Même un conducteur chevronné devait s'y prendre à plusieurs fois avant de pouvoir la dompter. "C'était comme si vous conduisiez une 308 avec quatre fois sa puissance", disait Dario Benuzzio, chef-essayeur en ce temps là. Sur le 3e rapport, la voiture pouvait vous échapper à l'accélération, surtout si le train arrière perdait fugitivement de l'adhérence. Une réponse fulgurante à l'accélérateur, la montée en pression quasi-immédiate des deux turbos, un freinage stupéfiant de puissance et de stabilité, le train arrière d'une monoplace. Et jamais le temps de jeter un coup d'œil au compteur, tellement tout arrivait vite. Sur le mouillé, la GTO était terrifique et terrifiante. On ne savait plus très bien comment s'y prendre, s'attendant à tout instant à voir les turbos vous sauter à la figure ! Son pilotage requérait une anticipation permanente, elle ne vous laissait jamais en paix. En cela, c'était une voiture exigeante, valorisante mais fatigante à conduire sur route. Elle avait été conçue pour courir, cela se ressentait très nettement. Dévoilée au Salon de Genève 1984, la 288 GTO (Gran Turismo Omologato) ne devait être fabriquée qu'à 200 exemplaires, afin que Ferrari obtienne son homologation en Groupe B et la fasse courir. Le Groupe B fut interdit, mais les voitures étaient déjà construites (...et toutes vendues plutôt deux fois qu'une). Pour satisfaire la clientèle, il fallut même lancer une série supplémentaire de 72 unités courant 1986. D'où l'extrême rareté de ce modèle (272 exemplaires), justifiant des tarifs actuels avoisinants 450 000 € sur le marché de la collection.

8 cylindres en V à 90° - 2 turbos IHI + 1 échangeur Behr - 2 855 cc - 4 ACT/32 soupapes - 400 ch à 7 000 tr/mn - Gestion intégrale: électronique Marelli-Weber I.A.W. - Boîte-pont 5 rapports - Structure mutitubulaire - 4 freins à disques ventilés - 1 160 kg - 303,3 km/h - 400 mètres D.A en 12"4 - 1 000 mètres D.A en 21"2 - 0 à 100 km/h en 4"98 - 0 à 260 km/h en 21"15.





En 1984, la 288 GTO affichait un rapport poids-puissance de 2,9 kg par cheval. Soit 400 ch pour 1 160 kg. Une valeur que n'atteignent pas certaines Ferrari modernes...



F40

1990 (châssis 86572)

UNE SORTE DE MYTHE

La Ferrari F40 est née, officiellement, le 21 juillet 1987. Dévoilée à la presse spécialisée à Maranello en présence d'Enzo Ferrari, elle symbolisait les 40 années d'existence de la firme. Elle se voulait aussi une réponse à la Porsche 959, considérée à l'époque comme "La Voiture de Série la plus Rapide au Monde" avec 315 km/h. La F40 était une voiture de piste, pas une voiture de course, même si elle en avait le comportement et les performances. À cause de sa garde au sol réduite (mais réglable), elle était difficile à conduire sur route ouverte. La moindre imperfection de la chaussée se répercutait immédiatement au volant, les Pirelli P Zero ultra directionnels ne laissaient rien passer. On pouvait obtenir une voiture avec vitres descendantes par manivelles, ceintures de sécurité 3 points à enrouleurs et boîte à synchros. Sur demande – et sans supplément – l'usine proposait une version destinée à la piste avec harnais compétition 4 points, vitres coulissantes et surtout, une boîte à crabots, plus rapide mais plus dure à engager, nécessitant obligatoirement un double-débrayage au rétrogradage. Dans sa quête de pureté, l'usine avait décidé de se passer de l'air conditionné, synonyme de perte de puissance. Les clients pouvaient l'obtenir sur demande. L'aileron arrière était à incidence réglable. Ses cotes d'origine garantissaient une déportance maximale sur le train arrière. On était envahi d'un sentiment de panique en s'installant dans le baquet carbone. Rien n'était engageant, tout était hostile. Fermer la portière en tirant sur un câble n'avait rien de rassurant. Chaque coup de gaz faisait vibrer l'habitacle en composites. Étouffé par les turbos et le pot transversal, le V8 respirait rauque et méchant. À chaque fois que vous lâchiez un rapport pour enclencher le suivant, la waste-gate des turbos japonais claquait avec un son dur et mat. Il n'y avait d'antiblocage, de direction assistée et même pas de servo-frein. Rien qu'un V8 biturbo de 478 ch pour avancer et des freins de course pour l'arrêter. Peu de conducteurs pouvaient conduire une F40 à la limite. Et c'est toujours le cas aujourd'hui. Elle demandait courage, expérience et modestie. Exactement le contraire des Supercars actuelles.

8 cylindres en V à 90° - 2 turbos IHI + 1 échangeur Behr – 2 936 cc – 4 ACT/32 soupapes – 478 ch à 7 000 tr/mn – Gestion intégrale: électronique Marelli-Weber I.A.W. – Boîte 5 rapports – Structure mutitubulaire + panneaux composites – 4 freins à disques ventilés – 1 100 kg – 326,3 km/h – 400 mètres D.A en 11"9 – 1 000 mètres D.A en 21"1 – 0 à 100 km/h en 4"52 – 0 à 260 km/h en 20"20.





Présentée en juillet 1987, la F40 restera comme la voiture de route la plus extrême jamais produite par Ferrari. Il était prévu d'en construire 400 exemplaires, mais ce chiffre fut presque multiplié par six. Elle coûtait 1 720 000 F (262 000 €).



F50

1995 PREMIÈRE MONOCOQUE

En 1995, la F50 faisait figure de F1 routière avec 520 ch. Aujourd'hui, une 599 GTB Fiorano développe 100 ch de plus, et impose davantage de retenue dans sa désignation. Pourtant, la F50 était presque une voiture de course, il n'y avait aucun doute là-dessus. Immédiatement comparée à la F40 qu'elle remplaçait, elle fut rapidement mise à l'écart de ce genre de relations. La F50 n'avait aucun rapport avec elle, à commencer par son V12 atmosphérique moins sauvage qu'un V8 turbocompressé. Et accessoirement plus puissant de 42 chevaux. Sortant un rendement de 111 ch/litre, ce noble V12 ouvert à 65° développait déjà 350 ch à 6 000 tr/mn, à plus de 2 000 tours de son régime maxi ! La boîte mécanique était une 6 vitesses classique à synchrones, l'alternative à crabots proposée sur la F40 ayant été abandonnée. À la fois berlinette et barquette avec panneau de toit amovible, la F50 fut testée près de 2 000 heures dans la soufflerie Pininfarina. Elle peut s'enorgueillir d'avoir été la première Ferrari de route à châssis monocoque. Contrairement à la F40 dont le châssis tubulaire recevait des renforts de carbone, celui de la F50 était entièrement en carbone/Kevlar, renforcé de fibres aramides et Nomex. Il dérivait de la 330 SP de la série IMSA 1994, avec moteur porteur et suspensions directement ancrées dessus. La structure était donc identique à celle d'une Formule 1. Amortissement Bilstein piloté électroniquement, suspension à poussoirs et basculeurs avec combinés in-board, disques acier de 355 mm à l'avant, rien n'était trop beau pour en faire un prototype de route. Le V12 4,7 litres acceptait d'être poussé à 8 750 tr/mn maxi, et personne à l'extérieur ne restait insensible lorsqu'une F50 passait à proximité. On l'entendait de loin... Il fallait relâcher doucement l'embrayage en 1ère, pas trop quand même, autrement quelques à-coups désagréables vous rappelaient que vous n'étiez pas dans une Porsche 911... À cause de l'instrumentation électronique, le compte-tours n'était pas très lisible et il était facile de se retrouver à 8 000 tr/mn, largement au-dessus de 200 km/h, alors que vous veniez à peine d'enclencher la 3e. Produite jusqu'en 1997 en trois coloris (rouge, noire ou jaune), la F50 est un modèle très recherché du fait de sa production limitée à 349 exemplaires. Ne comptez pas moins de 450 000 €. À condition d'en trouver une.

12 cylindres en V à 65° atmosphérique – 4 698 cc - 4 ACT/48 soupapes – 520 ch à 8 500 tr/mn – Gestion électronique Bosch Motronic 2.7 – Boîte 6 rapports – Structure monocoque en composites – 4 freins à disques ventilés – 1 350 kg – 327,3 km/h – 400 mètres D.A en 11"7 – 1 000 mètres D.A en 21"2 – 0 à 100 km/h en 4"02 – 0 à 260 km/h en 16"20.





La première Ferrari de route à châssis monocoque. Moins difficile à piloter qu'une F40 au plan physique, elle découlait d'une philosophie différente avec son V12 4,7 litres atmosphérique. La production annoncée de 349 exemplaires ne fut pas dépassée. En 1995, elle coûtait 2,5 millions de francs, soit 315 000 €. Il y eût 22 voitures vendues en France.



ENZO

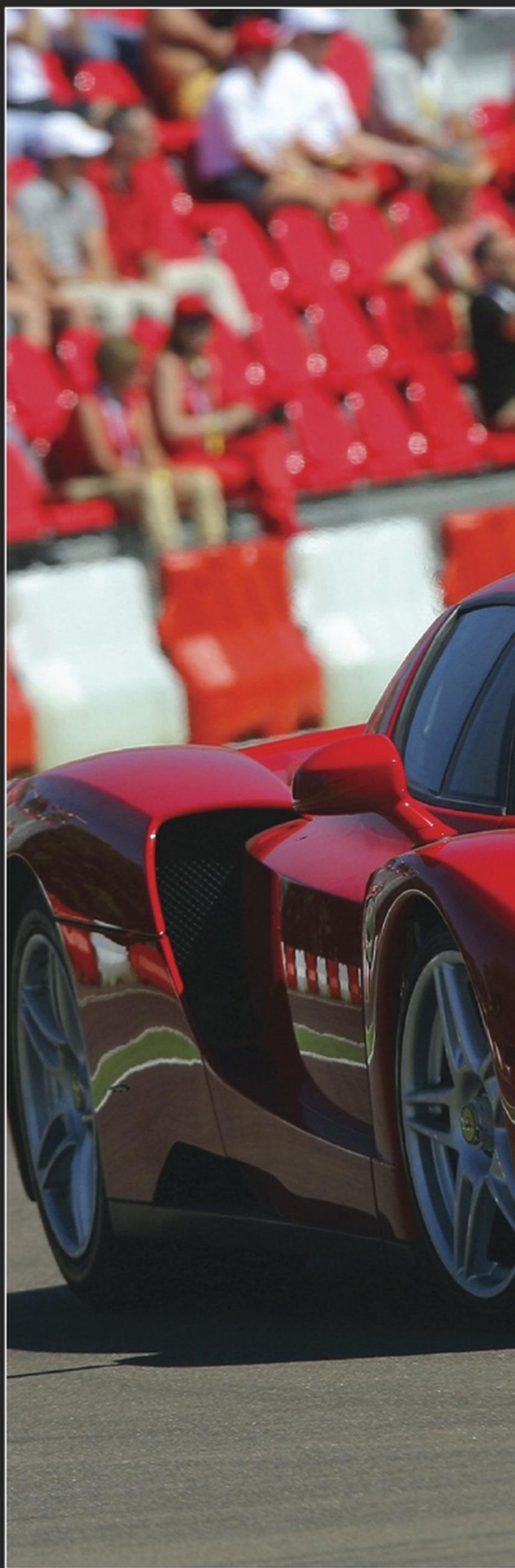
2004 (châssis 86572)

350 km/h !

Au Salon de Paris 2002, Maranello reprend son leadership en matière de Supercar, dévoilant l'Enzo dont la carte de visite se résume en une seule phrase : "La Ferrari de route la plus rapide jamais produite". Deux secondes de moins qu'une F50 au kilomètre, presque 190 chevaux de mieux qu'une F40, plus vite qu'une 288 GTO de 50 km/h... Nous pourrions continuer longtemp. Hormis la McLaren F1, aucune voiture homologuée pour la route n'était allée aussi loin. Confronté aux mises en vitesse d'une voiture passant de 0 à 200 km/h en 9,5 secondes, dépassant 350 km/h, dégageant la puissance de freinage d'une Formule 1, l'Enzo pouvait difficilement être mise entre des mains novices malgré ses aides électroniques, toutes déconnectables mais parfois indispensables, en particulier sur chaussée humide. Comme la F50, l'architecture moteur s'appuyait sur un V12 atmosphérique à 65° à calage variable admission/échappement. Puissance et couple inspiraient une certaine réflexion avant de presser le bouton du démarreur : 660 ch à 7 800 tr/m et 66,5 mkg à 5 500 tr/mn. Sans jamais sembler forcer, l'Enzo était capable de vitesse de passage en virage que l'on qualifiera "d'inhabituelles" pour une Supercar simple propulsion. La piloter à 50 % de ses possibilités était déjà exceptionnel, aller au-delà ne pouvait se faire qu'en circuit fermé et demandait une expérience affirmée. Elle prenait rapidement le contrôle de son pilote, si celui-ci n'avait pas un certain bagage technique à lui opposer. Électronique à zéro, fonction "Launch Control" enclenchée, le port du casque n'était pas superflu pour les sorties du Club Ferrari. On dit que l'examen d'une voiture après un accident est révélateur. Les quelques Enzo qui furent accidentées (... désintégrées serait plus juste), étaient totalement irrécupérables, avec pourtant une constante : une parfaite tenue de la cellule de survie, et plus grand chose autour... L'Enzo était plus rapide de 4,5 secondes que la F50 sur le grand tracé de Fiorano, le progrès étant à mettre, pour moitié, au maniement de la boîte séquentielle enclenchant les 6 rapports en 150 millisecondes. L'association d'une direction directe (2 tours de butée à butée) et de pneus de 345 mm à l'arrière, avait pour résultat de communiquer les mouvements du volant au châssis dans le quart de seconde. Réflexes non superflus...

C'est à partir de 320 km/h que l'on commençait à sentir une légère déperdition de feeling, immédiatement répercutée au volant. Soit, on conservait ce cap, soit on le dépassait pour retrouver une nouvelle sensation, plus franche celle-là. A près de 360 km/h au compteur, dire que l'Enzo était facile à emmener serait de la forfanterie. La déportance considérable générée sur la partie arrière de la carrosserie rendait la voiture très "fine" aux confins de sa vitesse maxi. Mais quelle voiture est facile à piloter à 350 km/h ?

12 cylindres en V à 65° atmosphérique – 5 998 cc - 4 ACT/48 soupapes – 660 ch à 7 800 tr/mn – Gestion électronique Bosch Motronic ME7 – Boîte robotisée 6 rapports – Structure monocoque fibres de carbone/Nomex – 4 freins à disques céramique/carbone – 1 255 kg – 354,3 km/h – 400 mètres D.A en 10"8 – 1 000 mètres D.A en 19"4 – 0 à 100 km/h en 3"65 – 0 à 300 km/h en 20"56.





Comme la F50, l'Enzo fut produite à 349 exemplaires entre 2002 et 2003. Et intégralement vendue au prix de 675 000 €. Elle reste la Ferrari de route la plus rapide jamais produite : 354 km/h. Pour passer de 0 à 200 km/h, il lui fallait 9,5 secondes...



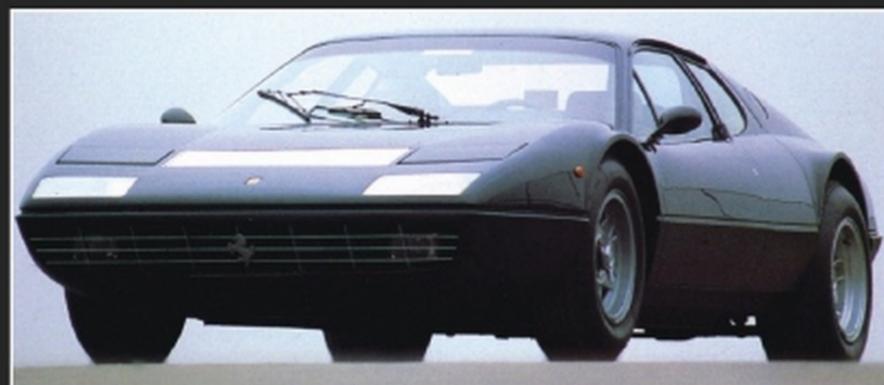
Le même moteur pendant 23 ans

L'INCROYABLE RÉSISTANCE DU BOXER



.....
Chaque moteur est monté à la main par un ouvrier qui signe son travail. Celui de la 512 TR ne développe 86,6 ch/litre, ce qui n'est pas élevé dans l'absolu pour un 4 soupapes par cylindre, mais déjà respectable pour une cylindrée de 5 litres. Le régime de rotation peut atteindre des crêtes à 7 400 tr/mn, malgré une limitation au rupteur à 7 250 tr/mn.

Quand le V12 fut débarqué du capot de la Daytona, une chose devint évidente : rien ne serait plus jamais comme avant chez Ferrari en matière de hautes performances. Le 12 cylindres boxer qui lui succéda restera vingt-trois ans au catalogue !



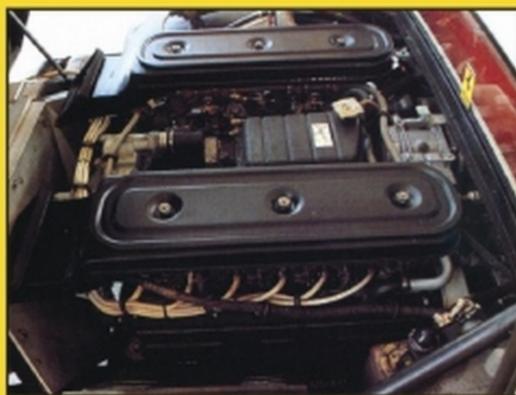
La 365 GT4 BB de 1973. Elle fut équipée du premier 12 cylindres à plat fabriqué par Ferrari, rompant avec une longue tradition de moteurs V12. Hormis un léger changement de cylindrée en 1975, le 12 cylindres boxer resta en production jusqu'en 1996 !

365 GT4 BB 1973 – 1975



Dérivée du prototype Berlinetta Boxer présenté au Salon de Turin 1971, la 365 GT4 BB est lancée en octobre 1972 pendant le Salon de Turin. Sa commercialisation intervient aux premiers jours de 1973. Pour la première fois, Ferrari abandonne le V12 pour une architecture plus compliquée à 12 cylindres à plat, imposée par la carrosserie berlinette stricte deux places dessinée chez Pininfarina et construite chez Scaglietti. Ce modèle restera le plus performant de toutes les BB grâce à un son rapport poids – puissance fulgurant : 380 ch pour 1 160 kg. Production : 387 exemplaires.

12 cylindres à plat 4 930,3 cc (365,8 cc unitaire) – 4 carbus Weber 40 IF3C – Carter humide – 380 ch à 7 200 tr/mn – 86,6 ch/litre.

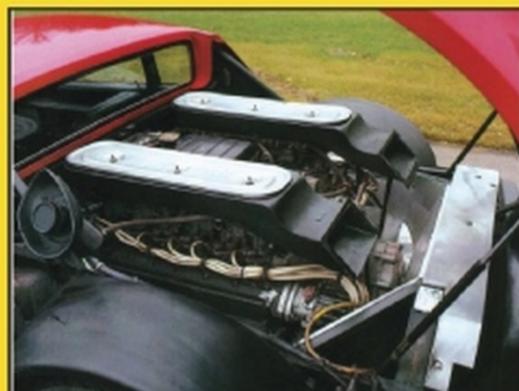


BB 512 1976 – 1981

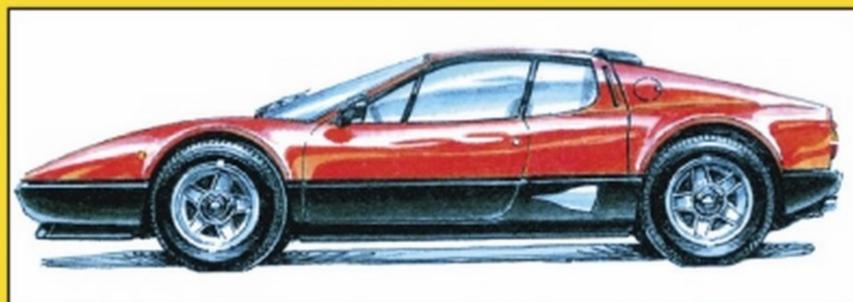


Au Salon de Paris 1976, le Boxer 12 cylindres gagne légèrement en cylindrée... et perd 20 chevaux. Ses cotes ne changeront plus jusqu'en 1996. Il ne développe plus que 360 ch avec lubrification par carter sec. Le couple est en augmentation et améliore l'agrément de conduite, très perfectible sur la précédente version. Les passages de roues arrière sont élargis pour laisser passer des pneus plus gros (225/70 VR 15). Des prises NACA pour les freins apparaissent sur les cotés. Il n'y a plus que quatre feux arrière au lieu de six. Production : 929 exemplaires.

12 cylindres à plat 4 942,1 cc (411,8 cc unitaire) – 4 carbus Weber 40 IF3C – Carter sec – 360 ch à 6 800 tr/mn – 72,8 ch/litre.

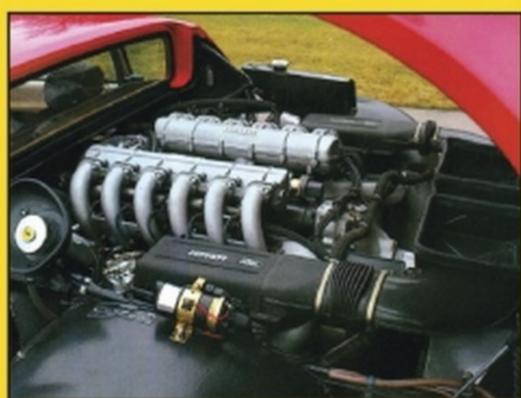


BB 512i 1981 – 1984

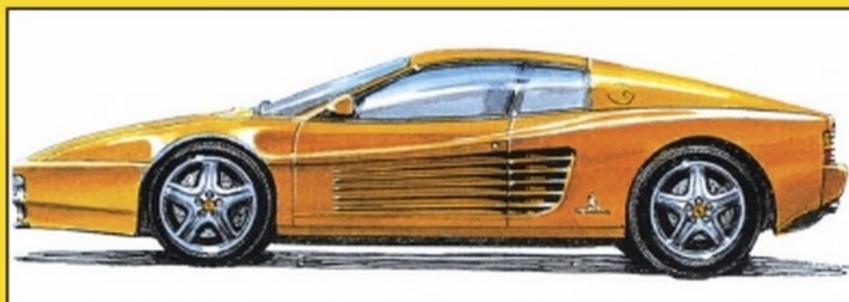


À cause des normes antipollution, la BB 512 passe à l'injection mécanique Bosch K-Jetronic et devient BB 512i à partir du Salon de Francfort 1981. La puissance baisse toujours, passant de 360 à 340 ch. Extérieurement, les signes distinctifs concernent la grille de calandre, les rétros plus grands et de nouveaux Michelin TRX en remplacement des XWX. Production : 1 007 exemplaires.

12 cylindres à plat 4 942,1 cc (411,8 cc unitaire) – Injection mécanique Bosch K-Jetronic – Carter sec - 340 ch à 6 200 tr/mn – 68,8 ch/litre.

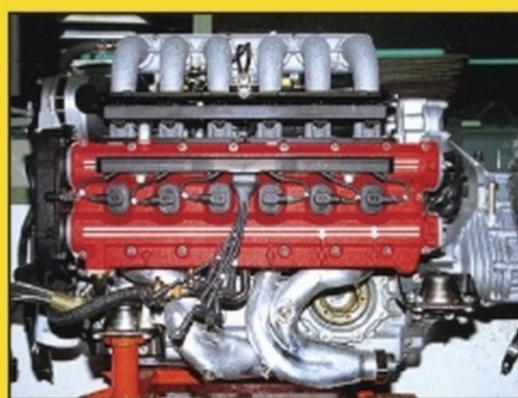


512 TR 1992 – 1994

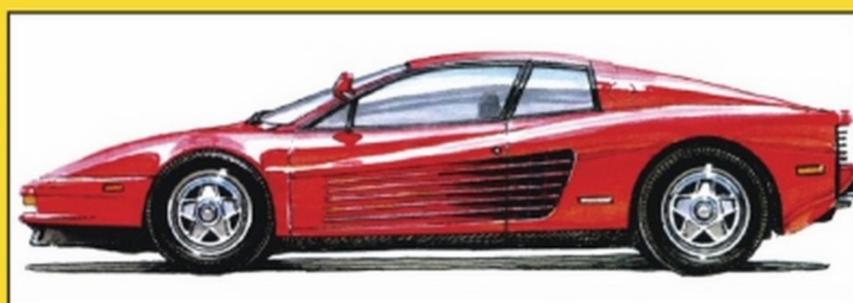


Avec la 512 TR (Salon de Los Angeles 1992), Ferrari corrige les défauts structurels de la Testarossa et améliore son comportement routier. La nouvelle gestion Motronic abaisse les consommations, augmente la puissance (428 ch) et conditionne une courbe de couple mieux étagée. Ce modèle reste, de l'avis général, le plus abouti et le plus homogène de la famille Testarossa. Production : 1 007 exemplaires.

12 cylindres à plat 4 942,1 cc (411,8 cc unitaire) – Gestion intégrale Bosch Motronic 2.7 – Carter sec - 428 ch à 6 750 tr/mn – 86,6 ch/litre.



Testarossa 1984 – 1992

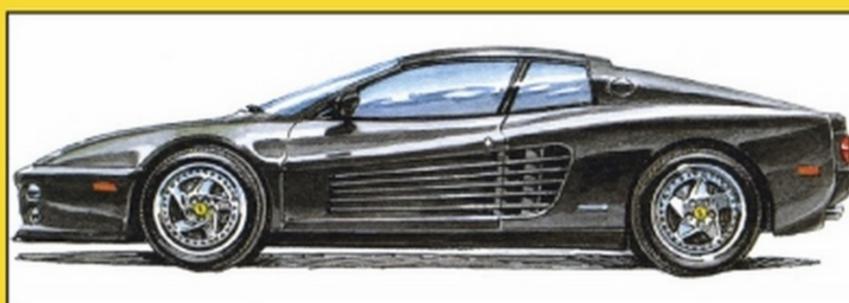


Au Salon de Paris 1984, la Testarossa remplace la BB 512i avec un moteur aux cotes identiques, bien qu'intégralement remanié en profondeur. La puissance du Boxer remonte à 390 ch ou 380 ch avec pot catalytique. La Testarossa devient rapidement la Ferrari la plus demandée de la gamme. Production : 7 177 exemplaires.

12 cylindres à plat 4 942,1 cc (411,8 cc unitaire) – Injection mécanique Bosch K/KE-Jetronic – Carter sec - 390 ch à 6 300 tr/mn – 78,9 ch/litre.



F 512 M 1994 – 1996



Fin de parcours pour la génération Testarossa avec cette version F 512 « Modificata » au style désuet, développant 440 ch mais guère plus rapide en vitesse maxi que la 512 TR. Elle ne restera que deux années en production et clôturera la carrière du moteur Boxer 12 cylindres 4 291 cc qui sera passé de 390 à 440 ch en douze années. Production : 503 exemplaires.

12 cylindres à plat 4 942,1 cc (411,8 cc unitaire) – Gestion intégrale Bosch Motronic 2.7 – Carter sec - 440 ch à 6 750 tr/mn – 89, ch/litre.



Évolution des berlinettes Ferrari à moteurs 12 cylindres BOXER 1973-1996 (Données constructeur)

	Cylindrée	Alésage x C	Alimentation	P (ch-tr/mn)	Couple	Vitesse km/h	400 m D.A.	1 000mD.A.	Poids - Puiss	0 à 100
365 GT4 BB (1973 - 1975)	4 390	81 x 71	4 carbus Weber 40 IF3C	380 / 7 200	40,0 / 3 900	302	13*7	23*6	1 160 kg (3,05)	5*0
BB 512 (1976 - 1981)	4 943	82 x 78	4 carbus Weber 40 IF3C	360 / 6 800	46,0 / 4 600	285	14*0	24*4	1 515 kg (4,20)	5*3
BB 512i (1981 - 1984)	4 943	82 x 78	Injection Bosch K-Jetronic	340 / 6 200	46,0 / 4 200	280	14*2	25*1	1 499 kg (4,40)	6*2
TESTAROSSA (1984 - 1992)	4 943	82 x 78	Injection Bosch K-Jetronic	390 / 6 300	50,0 / 4 500	290	13*6	24*1	1 506 kg (3,86)	5*8
TESTAROSSA Catalyseur (1986 - 1992)	4 943	82 x 78	Injection Bosch K-Jetronic	380 / 5 750	50,1 / 4 500	290	13*7	24*1	1 505 kg (3,96)	5*8
512 TR (1992 - 1994)	4 943	82 x 78	Gestion Bosch Motronic	428 / 6 750	49,8 / 5 500	314	12*8	22*9	1 517 kg (3,54)	4*8
F 512M (1994 - 1996)	4 943	82 x 78	Gestion Bosch Motronic	440 / 6 750	50,8 / 5 500	315	12*7	22*7	1 455 kg (3,30)	4*7



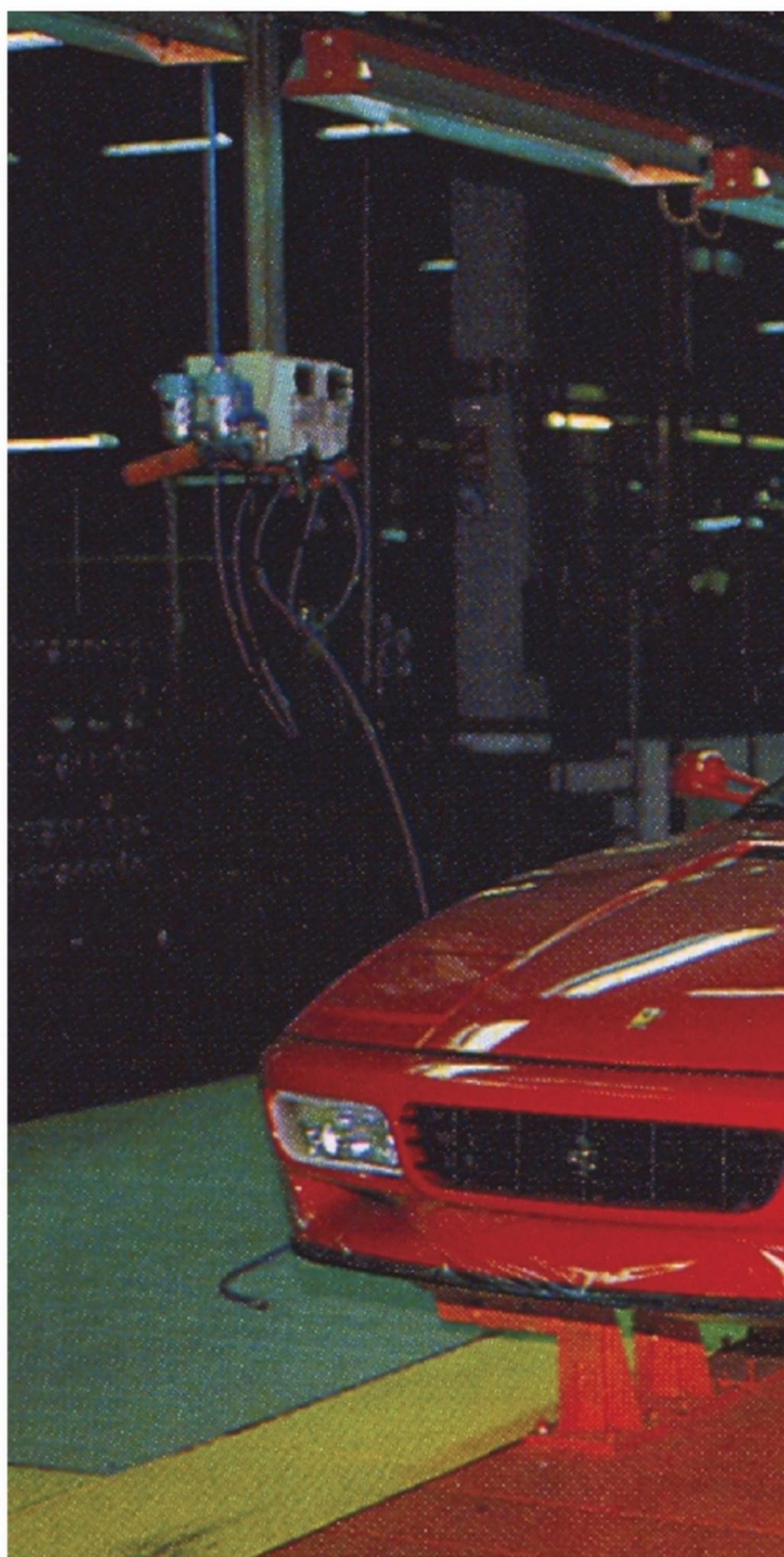
AMBIANCE AUTOUR DE LA 512 TR



Après huit ans de carrière effective, la Testarossa cède la place à la 512 TR au Salon de Los Angeles, le 2 janvier 1992. À l'époque, nous étions allés à Maranello pour essayer la voiture et nous rendre compte des processus de fabrication.

Lors de notre précédente visite en mars 1989, nous n'avions pas pu accéder à l'atelier de fonderie où sont coulées aujourd'hui aussi bien les culasses de la nouvelle 512 TR que celles du moteur de Formule 1.

Cette opportunité nous a enfin été accordée aujourd'hui. À l'occasion de cette présentation officielle de la 512 TR appelée à remplacer la Testarossa. On y fabrique d'abord les moules. Pour ce faire, le sable est coulé dans un gabarit installé ensuite sous une presse qui donnera le "master". Pour une culasse, il faudra plusieurs moules. À l'emplacement des conduits pour une culasse, on dispose dans le gabarit des pièces en bronze que l'on retire ensuite dès que le moule est terminé. La coulée de l'alliage en fusion est effectuée à la main, de la manière



la plus artisanale. Les pièces démoulées sont grossièrement ébarbées et le travail d'usinage commence alors, dans un atelier contigu. Il s'effectue sur des machines numériques choisissant leurs outils en fonction de programmes mémorisés, et capables de traiter indifféremment une culasse de 512 TR ou de 348. La seule intervention des opérateurs consiste à installer la pièce sur la machine.

On passe ensuite à l'assemblage. Chaque moteur est monté par un seul ouvrier et ensuite, installé sur un bâti à roulettes pour être dirigé vers le banc d'essai.

Les voitures sont assemblées sur deux chaînes de montage, acceptant indistinctement tout modèle de la marque. Les coques arrivent peintes à un bout, accrochées à un convoyeur, et se complètent petit à petit



Ultime contrôle électronique en fin de ligne de montage, et cette 512 TR va partir pour un essai routier d'une trentaine de kilomètres autour de l'usine.

de tous leurs composants. Toutes ces opérations s'effectuent essentiellement à la main, sans hâte particulière. À l'autre extrémité de cette chaîne sort une auto qui rejoindra l'atelier de mise au point. Nous n'avons pas pu visiter l'atelier de montage des carrosseries, ce qui est bien dommage. Ferrari reste fidèle pour ses voitures à la technique ancestrale du châssis multitubulaire, améliorée toutefois par l'utilisation de tubes d'aciers spéciaux avec des profils différenciés. On peut dire que cette structure tout acier s'oriente vers une carrosserie autoporteuse ...

L'alliage d'aluminium est facile à travailler mais plus délicat à souder et cette remarque peut aussi concerner les aciers spéciaux ... Enfin et surtout, il se recycle très facilement. Si l'on tient compte de tous les

processus, du prix du matériau à son réemploi au bout du cycle de vie d'un produit, l'alu apparaît plus intéressant que l'acier. Pour l'instant, seul Honda a osé utiliser de l'aluminium en série avec sa NSX.

Quand on interroge les responsables de la Ferrari sur ce point, ils se contentent de réponses évasives. Il est vrai qu'à priori, les Ferrari ne connaissent pas de problème de recyclage. Ce serait même plutôt l'inverse ... De même, quand on demande pourquoi les Ferrari n'ont pas quatre roues motrices, un antipatinage ou, en ce qui concerne la 512 TR, tout simplement un antiblocage de freinage, on vous répond en souriant que cela n'apporte pas grand-chose et que la clientèle Ferrari préfère les voitures ainsi. En attendant, il n'est pas impossible que l'ABS soit monté prochainement dans la 512 TR. Il sera nécessaire-



Choses vues dans l'usine de Maranello

ment déconnectable par le conducteur. Deux voitures tournent en essais en ce moment, dotées de ce système, mais il semble que la mise au point soit plus délicate que prévue, les ingénieurs butant sur le classique problème du dosage à l'attaque de la pédale.

Il existe en fait quatre bureaux d'études Ferrari : conception des voitures de production, développement, courses, plus Ferrari Engineering qui travaille à 50 % avec l'usine ou le groupe Fiat et le reste, pour des commandes diverses, provenant en partie de petites entreprises locales ne pouvant posséder leur propre service. Tous ces postes sont évidemment reliés entre eux par informatique, de même qu'avec le groupe. Ce système de liaison s'applique également au domaine commercial. C'est pourquoi, les commandes passées par les importateurs se font en temps réel. Un client pourra même - avant la fabrication de sa voiture - modifier la couleur ou rajouter un équipement.



Sur la 512 TR, le bâti multitubulaire supportant moteur et suspension n'est plus boulonné, comme sur la Testarossa, mais soudé pour résoudre les problèmes de rigidité.

L'ÉTAT DE FERRARI EN 1991

La dénomination exacte de Ferrari est Ferrari SpA SEFAC, les initiales SEFAC signifiant Società per Azioni Esercizio Fabbriche Automobili e Corse. Il s'agit d'une société par actions dont les bilans sont contrôlables et vérifiables par tous. Le 21 juin 1969, Enzo Ferrari et Giovanni Agnelli signèrent un accord de participation paritaire destiné à assurer continuité et développement à Ferrari, aux termes duquel Fiat devenait propriétaire de 50 % des actions. La firme de Turin s'interdisait toute intrusion dans le programme sportif de Maranello, cette occupation étant la chasse gardée d'Enzo Ferrari. Aujourd'hui, la Fiat possède 90 % du capital de Ferrari, les 10 % restants appartenant à Piero Lardi-Ferrari, le fils naturel d'Enzo Ferrari né d'une union cachée avec Lina Lardi et reconnu en 1978. En 1990, la production a atteint 4 293 voitures, dont 80 % furent exportées. Fin 1994, Ferrari avait pourtant affirmé son intention de ne jamais monter au-dessus de 3 000 voitures, mais la pression de la clientèle fut la plus forte. Le principal marché est bien sûr les Etats-Unis (1 132), devant l'Italie (910) et la RFA (480). Trois cent dix personnes travaillent au Département Compétition (Gestion Sportive) sur un effectif total de 1 945 personnes. En 1990, le chiffre d'affaires a atteint 599 milliards de liras, dont vingt milliards de bénéfices après impôts.



Les chaînes d'assemblage accueillent indifféremment tous les modèles. Une fois les trains montés, les voitures avancent sur un tapis roulant et vont recevoir leurs aménagements intérieurs.



Après l'essai routier, il arrive que des voitures repassent par le circuit de Fiorano pour vérifier certains détails. Les essayeurs ne laissent rien au hasard. Au moindre doute, c'est le retour en atelier.



Les voitures sont terminées. Elles s'entassent dans la cour de l'usine avec leurs éléments de protection avant d'être chargées sur des camions-transporteurs pour leur nouvelle destination.



L'entrée de l'usine Ferrari en 1991... et en 2009. L'adresse n'a pas changé : Via Abetone Inferiore, 1, 41053 Maranello.

DEUX OU TROIS CHOSSES SUR LA F40



Dans les réunions des clubs Porsche, il n'y a que des Porsche. Logique. Aucune autre voiture n'est acceptée, sauf les Ferrari. Et pas n'importe lesquelles. La F40 y est particulièrement appréciée. Impossible d'expliquer la raison de cette amitié entre Porschistes et Ferraristes, n'existant pas avec d'autres marques de prestige. C'est flagrant en Suisse, où il n'est pas rare qu'un propriétaire de 959 amène également sa F40 pour établir une tentative de comparaison. N'oublions pas que c'est en partie en réaction à la Porsche 959 et à son titre de "Voiture la plus Rapide au Monde" en 1985, qu'Enzo Ferrari décida de relever l'affront. Les Porschistes ne l'oublient pas.





Une F40 ou une Testarossa dans une réunion Porsche, c'est devenu courant.

ACCÈS INTERDIT !

En février 1990, Ferrari-France invite une vingtaine de propriétaires de F40 sur le circuit Paul Ricard pour une journée assez particulière. Il s'agit de mieux se connaître, d'échanger quelques impressions. Et surtout, d'apprendre à profiter au maximum du potentiel énorme de sa F40. Les moniteurs d'ORECA, dont plusieurs pilotes professionnels, sont là pour dispenser quelques conseils indispensables à des conducteurs dont certains sont directement passés de la 308 GTB à la F40. Quatre tracés sont mis à leur disposition, dont le célèbre 5,8 km avec sa courbe de Signes qu'il faut bien se résoudre à passer à fond... sous peine de passer pour un lâche. Daniel Marin, patron de Pozzi France, a bien fait les choses: aucun photographe (sauf René Alzéra, autorisé à diffuser un seul cliché), aucun journaliste, aucun spectateur, circuit fermé au public et vigiles tout autour. Les plaques minéralogiques étaient changées ou camouflées. Cinq propriétaires refusèrent catégoriquement de poser pour la photo souvenir sur la grille de départ, de peur d'être repéré par les services fiscaux...



“On peut choisir la couleur de sa F40, à condition qu'elle soit rouge. Il n'est rien prévu d'autre...”

MAUVAIS WEEK-END À SPA...



Spa-Francorchamps 1991, réunion des Ferrari-Days. Aux cotés d'une tranquille 308 GTB carbus, cette F40 en impose...

CRITÈRES DE SÉLECTION

“Nous avons commencé par éliminer les clients qui n'avaient jamais acheté de Ferrari ou ceux qui en avaient acheté une seule, il y a longtemps. La liste est tombée de 160 à 123 clients. Ensuite, nous nous sommes assurés qu'ils rouleraient vraiment avec leur voiture. Les clients faisant 2 000 km par an ont été éliminés...”

“J'ai personnellement vérifié et centralisé sur ordinateur toutes les commandes françaises. Certaines personnes ont essayé de commander une voiture dans plusieurs pays...”

“J'ai vu valser les bons de commandes avec la 288 GTO et avec la Testarossa. Nous essayons d'éviter la spéculation consistant à revendre, trois fois le prix, un bon de commande de F40. Il faut être sacrément vigilant...”

“Nous avons enregistré 166 commandes au 15 décembre 1988. L'usine va nous livrer entre 60 et 62 voitures. Il va y avoir des déçus, des mécontents et des furieux...”

“Les clients qui revendent leurs bons de commandes sont repérés. Dans l'avenir, on ne pourra pas leur refuser la vente d'une Ferrari, mais nos rapports ne seront plus les mêmes...”

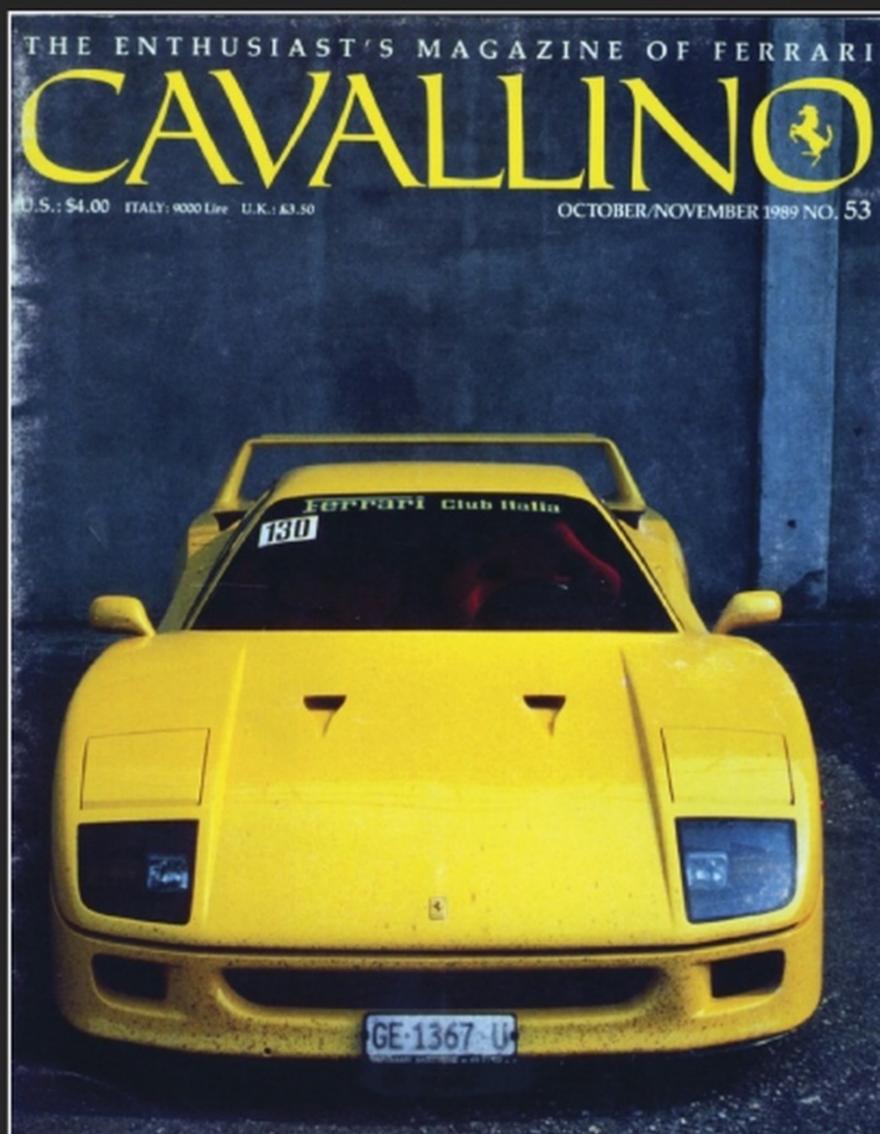
“J'ai reçu une proposition de 250 000 F en espèces, uniquement pour faire passer en priorité à l'usine une commande de F40. Quand j'ai dit au client qu'il n'y avait pas de priorité, il n'a jamais voulu me croire...”

“On peut choisir la couleur de sa F40, à condition qu'elle soit rouge. Il n'est rien prévu d'autre...”

Daniel Marin P.D.G. de Ferrari-France, décembre 1988.



Une heure plus tard (un peu plus, un peu moins...). Ligne droite des stands, à l'approche de l'Eau Rouge. La GTB est toujours vaillante, la F40 un peu moins...



Dans son numéro daté octobre-novembre 1989, le bulletin Cavallino, référence américaine des Ferraristes, fait sa couverture avec une F40... pas vraiment rouge.



Dans la section des Combes, le V8 rend l'âme. Week-end terminé, gâché. Et nous ne sommes que samedi. La F40 était venue par la route. Elle repartira en camion.

COMBIEN COÛTE UNE F40 ?



Avec la 288 GTO produite seulement à 272 exemplaires, la F40 est la Ferrari moderne la plus recherchée sur le marché de la collection. On ne la trouve pas dans La Centrale des Particuliers, c'est évident, mais plus sûrement par relations ou connexions. Trouver une F40 dans un garage spécialisé n'est évidemment pas un gage absolu de fiabilité. Même si le carnet est à jour et l'historique connu, une visite médicale s'impose chez le docteur à Levallois-Perret, siège de Ferrari-France. Toutes les F40 françaises – comme toutes les Ferrari neuves d'ailleurs – sortaient, à l'époque, des établissements Charles Pozzi, unique importateur pour la France. Seule cette société conserve les archives des propriétaires et l'historique technique des voitures. Combien vaut une F40 en 2008 ? Il faut déjà commencer par la trouver. Actuellement, une annonce se promène sur internet, concernant une version Racing Super Power (c'est quoi ça ?) de 600 ch, proposée à 280 000 €. Rien de tel n'a jamais existé de tel, ni chez Ferrari, ni chez Michelotto qui préparait les versions courses. Donc, grande méfiance sur ce genre d'annonces.

Généralement, une version entre 1988 et 1990 non catalysée se négocie entre 220 000 € et 250 000 € avec un solide carnet d'entretien et une validation mécanique chez un concessionnaire exclusif, et non chez un spécialiste Ferrari. Ce qui ne veut pas dire que ces derniers soient incompetents, loin de là même, mais entre une concession voyant passer quinze F40 par an depuis vingt ans, et un garage n'ayant qu'une ou deux voitures à entretenir chaque année, nous sommes obligés d'établir une différence.



PETITS MOTEURS, GROS RENDEMENTS



Dossier: Philippe Hazan

Photos: Archives Ferrari et Pininfarina, Alain-Albert Scémama, François Lanaud, Jean-Louis Guigou (Canon), Joseph Salamé (Canon).

La saga familiale des berlinettes Ferrari à moteur V8 débute au Salon de Paris 1975 avec la 308 GTB. Vous le saviez déjà. Mais notre côté iconoclaste nous autorise une petite variante. Nous débutons donc cette généalogie par la 308 GT4 qui n'était pas une berlinette, c'est entendu, mais fut la première Ferrari de route dotée d'un moteur V8. Ce qui lui donne certains droits...

DINO 308 GT4 1973 - 1980 PAS TOUT À FAIT BERLINETTA...

La Dino 308 GT4 n'a pas exactement succédé à la Dino 246 GT, la première ayant été présentée au Salon de Paris 1973, la seconde ayant été arrêtée en janvier 1974. Le plus important est ailleurs, dans le style plus précisément. Autant la 246 GT de Pininfarina (issue de la 206 GT de 1965) était superbe et équilibrée, autant la 308 GT dessinée par Ber-

tone était pataude, ramassée, sans équilibre mais sans faute majeure de goût non plus. Certains allèrent jusqu'à dire qu'il ne s'agissait pas d'une vraie Ferrari, ce qui était excessif et stupide puisqu'il s'en vendit 2 826 exemplaires en 7 ans. Sans compter les 840 exemplaires de la 208 GT4 destinée au marché italien, avec cylindrée réduite à 1 991 cc pour échapper à la taxation fiscale sur les grosses cylindrées.

Dans Sport-Auto, José Rosinski désignait la 308 GT4 comme "La Meilleure Ferrari à ce Jour". Dans sa tentative de comparaison avec la 250 GTO de 1963, l'ami José n'omettait pas de préciser qu'en dehors d'une cylindrée identique de 3 litres, une longueur égale (4 325 mm) et l'assemblage de la carrosserie effectué à la Scaglietti, les accointances étaient faibles entre les deux modèles.

La Dino 308 GT4 fait partie de ces Ferrari qui retrouvent grâce aux yeux des puristes, après avoir été délaissées. La Mondial appartient à cette catégorie, les 400/412 également. A dire vrai, la 308 GT4 était une berlinette sacrément maniable et amusante, très équilibrée, très homogène, sortant 255 ch pour seulement 1 150 kg. Ce qui nous emmène vers les 4,50 kg par cheval. Loin d'être ridicule comme valeur. Beaucoup de sportives s'en contenteraient aujourd'hui.

J'ai le souvenir d'un V8 étonnement souple sur une large plage de régime allant de 2 500 à 5 000 tr/mn, un moteur





C'est la première fois qu'une Ferrari de route est équipée d'un moteur V8. Jusque-là, Maranello avait construit l'intégralité de sa gamme de série sur les 12 cylindres en V, introduisant seulement un V6 sur la Dino GT à partir de 1966.



LA SAGA DES BERLINETTES V8 CHEZ FERRARI

assez sonore avec un sifflement caractéristique dû aux quatre Weber double-corps. Nous accrochions 7 600 tr/mn sur les intermédiaires et la vitesse maxi (avec les mesures d'époque qui valent bien les actuelles...) s'établissait entre 250 et 255 km/h pour un peu plus de 270 km/h au compteur.

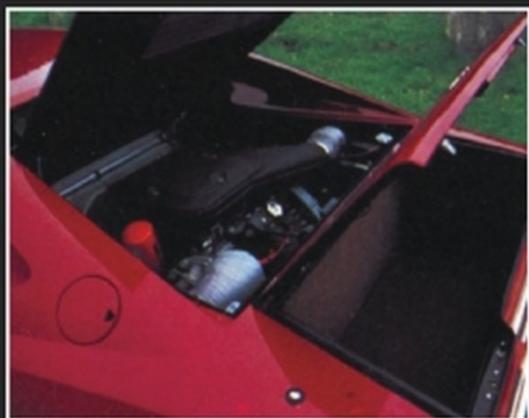
Vendue comme une 2+2, la 308 GT4 n'avait pas l'espace nécessaire à l'arrière pour revendiquer cette appellation. Les sièges arrière servaient de coffre d'appoint, le coffre en lui-même, situé juste derrière le V8 transversal, ayant tendance à chauffer un peu trop les bagages. En 1975, Pierre Lemonnier, responsable du budget publicitaire Ferrari, écrivait sans complexe: "Le coffre arrière est une super cocotte SEB. Vous mettez un pot-au-feu en quittant l'Etoile, je vous garantis qu'il est cuit en arrivant à Asnières..."

Dino 308 GT4 en bref

V8 entièrement en alliage léger - 2 926 cc - 4 arbres à cames en tête - 4 carburateurs Weber double-corps - 255 ch Din à 7 700 tr/mn - 29,0 mkg à 5 000 tr/mn - Boîte-pont 5 rapports + autobloquant ZF - Michelin XVR en 205/70 VR 14 - 1 150 kg - 250 km/h (usine) - 400 mètres D.A. en 14"4 (usine) - 1 000 mètres D.A. en 26"2 (usine) - Environ 24 litres/100 km - Réservoir 80 litres - Prix en 1975: 99 500 F (15 170 €).



Salon de Paris 1973. La nouvelle Dino 308 GT4 côtoie, pour quelques mois encore, la Dino 246 GT. Son dessin, signé Bertone, fut décrié à l'époque.



Monté transversalement, le V8 dégage peu d'espace pour les sièges arrière. Sa disposition participe de l'équilibre général de son châssis. La passagère arrière est symbolique...



En 1976, l'usine sort une version 1 991 cc double-arbre de 170 ch, uniquement pour le marché italien. Il s'agit d'éviter la taxe sur les grosses cylindrées débutant à partir de 2 litres. Aucune modification extérieure mais 170 ch et 220 km/h au lieu de 255 ch et 250 km/h.



À partir du millésime 1976 (mai), l'appellation Dino disparaît. Le modèle s'appelle Ferrari 308 GT4.





308 GTB

1975 – 1980

RECHERCHE CAISSE POLYESTER !

Considérée comme une petite BB, la 308 GTB apparaît au Salon de Paris 1975. C'est la première berlinette authentique à moteur V8 produite par Ferrari, alors que 308 GT4 ne faisait que s'en rapprocher avec deux minuscules places d'appoint à l'arrière. Les deux modèles cohabitent d'ailleurs dans la gamme en cette année 1975, utilisant le même V8 3 litres double-arbre et la structure de la Dino 246 GT. La 308 GTB ne fait que 2,34 m d'empattement contre 2,55 m à la 308 GT4, et c'est ce qui la rend plus pointue à piloter en courbe. Avec elle, le feeling reprend ses droits et ce n'est pas forcément du goût de tout le monde. D'autant que la voiture est présentée, à Paris, avec une caisse en résine polyester, seul le capot avant étant réalisé en aluminium.

Pris par le temps, Ferrari s'est donc tourné vers le composite pour la carrosserie, la Carrozzeria Scaglietti n'étant pas en mesure de sortir une caisse acier dans les délais. La 308 GTB gagne en légèreté (90 kg) ce qu'elle perd en rigidité torsionnelle. Elle n'en reste pas moins ultra-performante en coque polyester avec des chiffres d'accélération qui ne seront jamais égalés – c'est logique – par la version acier: 14"0 aux 400 m et 25"1 au kilomètre, contre respectivement 14"6 et 25"9.

Sur un total de 1 616 exemplaires (GTB/GTS), il n'y aura que 809 exemplaires fabriqués dans cette configuration, faisant de





308 GTB (caisse polyester)... en bref

V8 entièrement en alliage léger – 2 926 cc – 4 arbres à cames en tête – 4 carburateurs Weber double-corps – 255 ch Din à 7 700 tr/mn – 29,0 mkg à 5 000 tr/mn – Boîte-pont 5 rapports + autobloquant ZF – Michelin XVR en 205/70 VR 14 – 1 090 kg (1 150 kg caisse acier) – 246,7 km/h (mesuré) – 400 mètres D.A. en 14"3 (mesuré) – 1 000 mètres D.A en 27"0 (mesuré) – Environ 20 litres/100 km – Réservoir 80 litres – Prix en 1975: 120 000 F (18 293 €).



LA SAGA DES BERLINETTES V8 CHEZ FERRARI

la 308 GTB coque polyester un objet de collection. Si les fondamentaux du V8 3 litres F106 A 021 ne changent pas (255 ch à 7 700 tr/mn), le système de lubrification n'est, en revanche, plus le même. Comme sur les voitures de course, le graissage s'effectue désormais par carter sec, ce qui permet d'éviter le désamorçage de la pompe dans les appuis rapides et prononcés, et permet d'augmenter la quantité de lubrifiant. Seules les versions destinées au marché US conservent un carter humide.

Qualités et défauts de la 308 GTB apparaissent immédiatement, comme sur toutes les Ferrari de route. Les performances sont fantastiques (... quoique moins bluffantes que celles d'une Porsche 930 Turbo), le moteur est magnifique de souplesse dans les bas régimes, la direction évoque celle d'un proto dans la précision de placement. En revanche, la garde au sol est insuffisante sur chaussées dégradées et la caisse talonne car la suspension est trop souple, le confort de suspension est moyen et dans le coffre avant, qui accueille la roue de secours galette et le radiateur d'eau, on ne peut espérer loger grand chose. Quant au coffre arrière, surchauffé puisque accolé au moteur, il ne supporte que deux sacs de voyage. Et pas très grands.

Ce qui était étrange avec la 308 GTB à ses débuts – du moins jusqu'à la fin de sa première année de production – c'était la différence de jugement des utilisateurs, quant à son comportement. Tantôt, on la trouvait saine et facile, avec un décrochage progressif et naturel de l'arrière. Glissade contrôlée, pied à fond sur l'accélérateur, légèrement contrebraquée. Tantôt, le sousvirage devenait impossible, la voiture refusait de s'inscrire proprement, l'autobloquant ne jouait pas son rôle.

C'est par hasard, en discutant un jour avec Gérard Chainet, patron des ventes de Charles Pozzi (l'importateur français) que nous apprîmes la grande nouvelle: il existait de fortes tolérances de réglages, en sortie de ligne de montage de la GTB, les voitures n'ayant pas toutes les mêmes valeurs de pincement et de carrossage. À Levallois-Perret, il fallait souvent refaire toutes les géométries avant de livrer une voiture neuve au client!

En mars 1977, la Scaglietti ayant rattrapé son retard, la caisse acier remplace la caisse polyester, le dernier exemplaire "plastique" étant sorti des lignes de montage en mai de la même année. Au Salon de Francfort, fin 1977, la 308 GTS fait son apparition. Il s'agit d'une version découvrable à toit amovible (principe utilisé sur la Dino 246 GTS) avec glaces de custode remplacées par des ailettes métalliques pour ménager la visibilité latérale. C'est le marché américain qui est demandeur de ce type de carrosserie, la Dino 246 GTS s'étant très bien vendue là-bas. Le caractère sportif est moins affirmé sur la 308 GTS que sur la 308 GTB, ne serait-ce que par la perte en rigidité torsionnelle de la caisse que Ferrari n'a pas jugé bon de compenser. Le V8 récupère son graissage classique par carter humide et inaugure un double-allumage.



Empattement réduit de 21 cm par rapport à la 308 GT4 mais moteur V8 3 litres identique. La 308 GTB sort au Salon de Paris 1975 avec une coque polyester (1 090 kg). Il en sera fabriqué 808 exemplaires, avant que Scaglietti puisse fournir des coques acier (1 150 kg) à partir de mars 1977.



Même moteur que la 308 GT4 mais carter sec pour augmenter la quantité d'huile en circulation (14 litres) et diminuer les risques de déjaugage de la pompe en virages rapides. La puissance est toujours fixée à 255 ch au régime de 7 700 tr/mn. Cette version carbus reste la plus puissante de toutes les 308 GTB.



Les roues Cromodora 14 pouces en alliage léger reprennent le dessin 5 branches de la Daytona. Elles sont montées en Michelin XWX 205/70.



Très recherchée, la 308 GTB coque polyester pesait 1 090 kg pour 255 ch, contre 1 150 kg à la coque acier. Elle couvrait le 400 m en 14"3. Des performances toujours d'actualité...

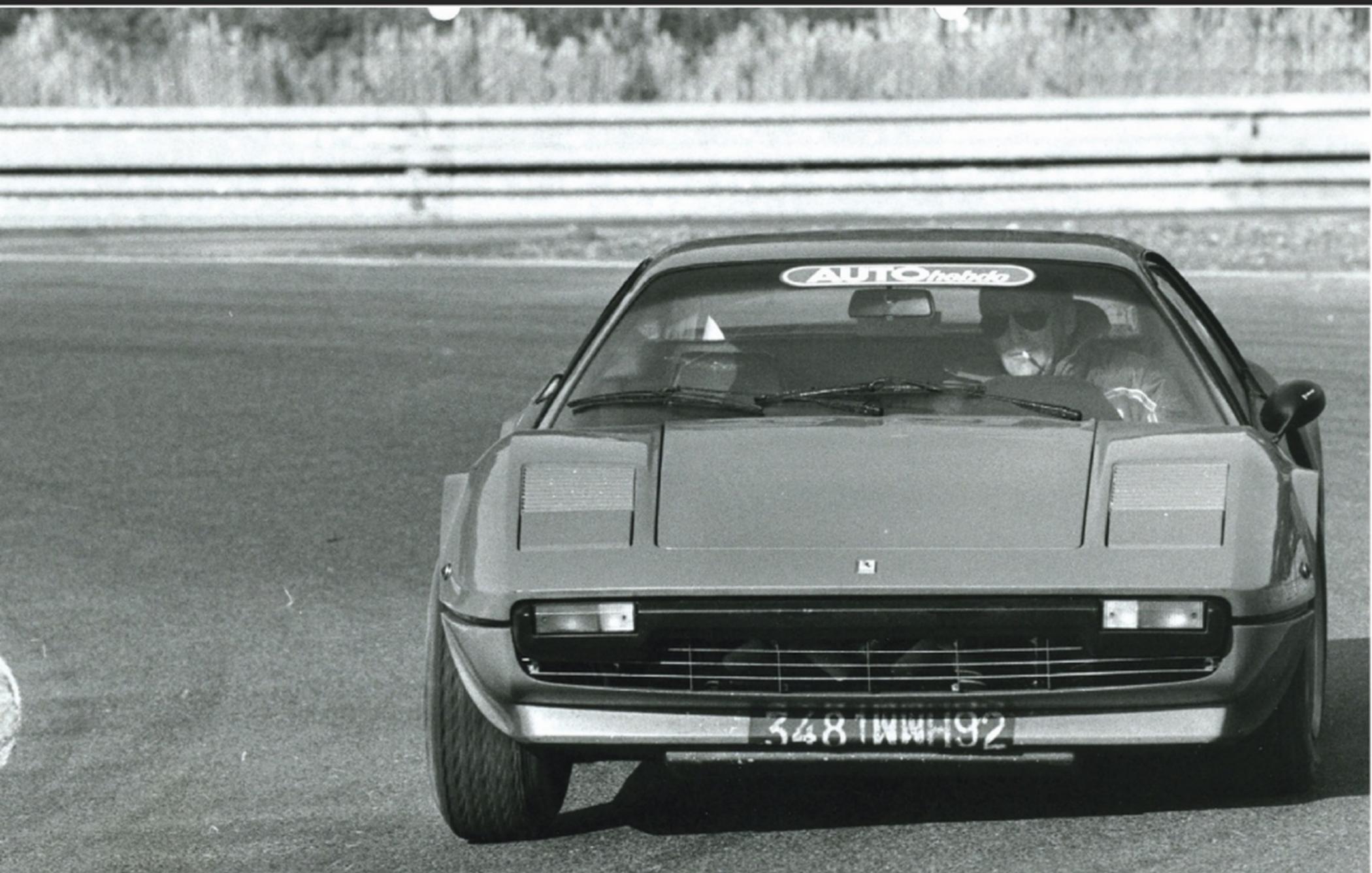


LA SAGA DES BERLINETTES V8 CHEZ FERRARI

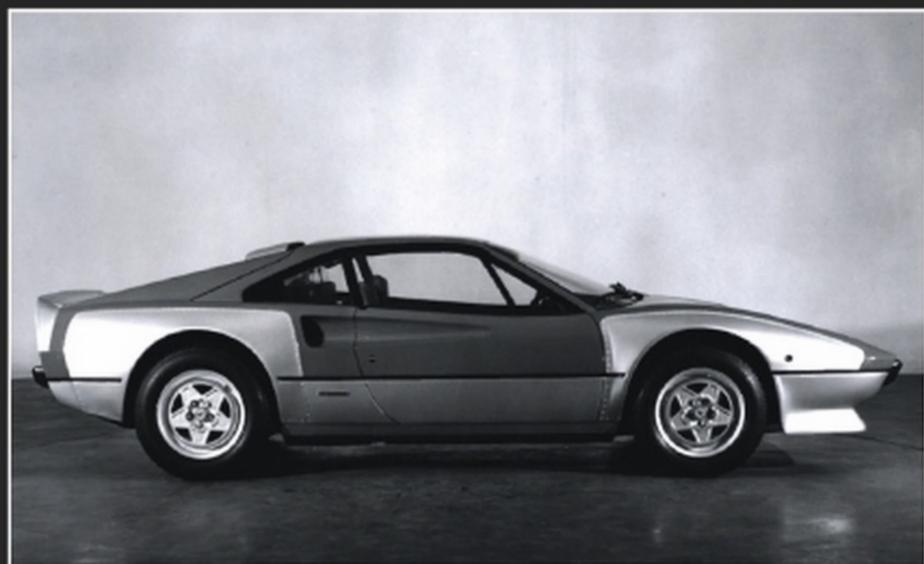
La 308 GTB est arrêtée en janvier 1980 après avoir été produites à 2 897 exemplaires, caisses polyester et acier confondues. Elle reste aujourd'hui très recherchée car c'est la seule berlinette V8 à moteur carbus. En octobre 1980, l'usine présente la 308 GTBi dont la puissance chute atrocement de 255 à 214 ch. Les Ferraristes comprennent leur douleur. L'injection Bosch K-Jetronic, imposée par les normes américaines, est passée par là...



Plus pointue que la 308 GT4 à cause d'un empattement raccourci de 21 cm, la 308 GTB requiert une certaine expérience. Jusqu'à la fin 1976, il y avait pas mal de différence entre deux voitures identiques sortant d'usine, au niveau des tolérances de réglages des trains roulants.

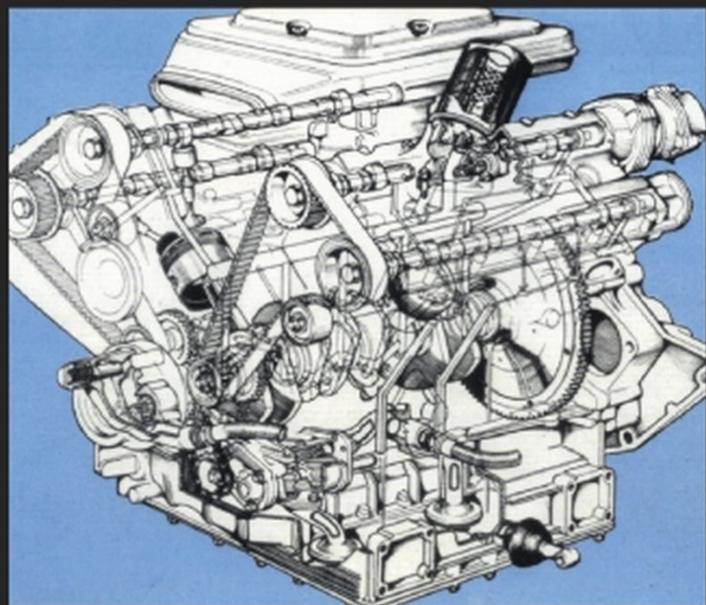


Séance d'essai sur l'ancien Magny-Cours pour Auto-Hebdo en 1976. Cigarette et Ray Ban comme à son habitude, Claude Ballot Lena en méchant sousvirage...



Distribuées à la presse par la Carrozzeria Pininfarina Torino, voici les photos de la première 308 GTB caisse acier dont la commercialisation débute en mars 1977. Les ouvrants sont en alliage d'aluminium.

Un exemplaire destiné au marché US (châssis 22443), reconnaissable à ses pare-chocs plus longs et aux clignotants rectangulaires. Les normes antipollution faisaient tomber la puissance de 255 à 240 ch, et le régime maxi de 7 700 à 6 600 tr/mn.



Courroie crantée de distribution et carter sec de lubrification. Les manetons de vilebrequin sont calés à 180° comme sur le V8 Ford-Cosworth de F1. Jolie référence.



La 308 GTS à toit découvrable ne dispose pas du moteur à carter sec comme la berlinette. Dès sa sortie, elle sera très demandée, essentiellement sur le marché américain.



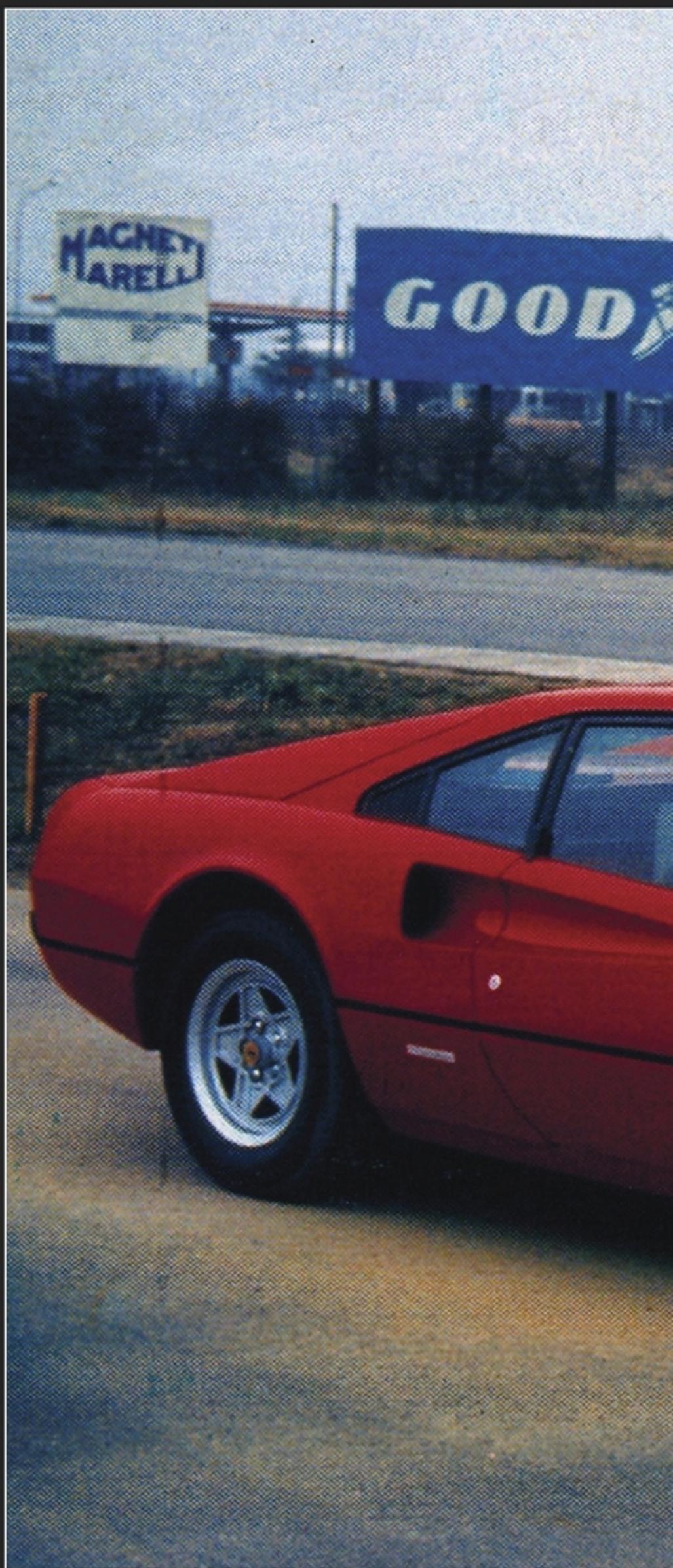
308 GTBi

1980 – 1982

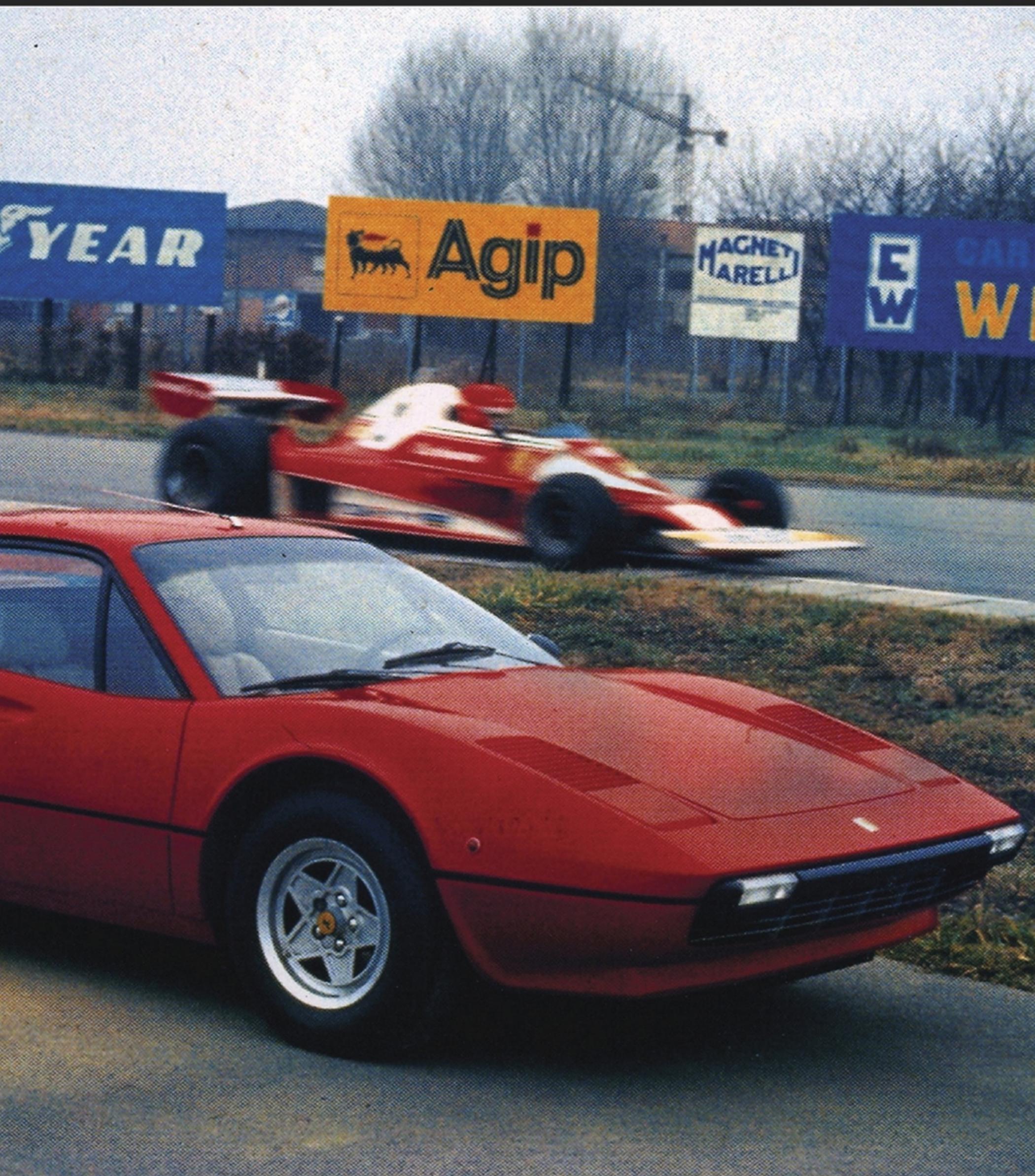
INTERET LIMITÉ

L'achat d'une 308 GTBi, fin 1980, représentait, soit un retour en arrière consternant pour qui avait été propriétaire d'une GTB carbus, soit une triste entrée dans la famille pour qui achetait sa première Ferrari. Imposé par les normes américaines antipollution extrêmement sévères (surtout pour les voitures étrangères...), l'abandon des quatre carbus Weber et leur remplacement par une injection Bosch mécanique K-Jetronic, couplée à allumage tout électronique Marelli Digiplex, fit chuter la puissance de 255 ch à 214 ch sans autre forme de procès. L'usine fut dans l'impossibilité de compenser cette perte, sauf à se passer du marché américain représentant, à l'époque, 65 % de sa production. Le couple suivit la même courbe à 24,8 mkg au lieu de 29,0 mkg et la caisse prit 90 kg dans l'affaire pour pointer à 1 240 kg à vide. Commercialement parlant, avec deux modèles V8 anémiques dans sa gamme (Mondial et 308), Ferrari traversa une passe difficile à cette époque.

Carter sec abandonné, guidage de boîte adouci, commande d'embrayage moins fatigante (mais pas reposante pour autant...), arrivée d'un nouveau volant signé Enrico Nardi, d'une nouvelle sellerie et d'une console centrale différente, avec mano de température d'huile désormais bien visible. Bref, la pillule passa difficilement en Europe, plus facilement aux Etats-Unis. L'usine proposait, en option, un spoiler avant plus prononcé, des suspensions raffermissées et des jantes 16 pouces montées en Pirelli P7 ou Michelin TRX. Les quatre sorties d'échappement furent uniformisées, mais le cœur n'y était plus. La GTBi et son corollaire, la GTSi apparurent comme des modèles de transition. Entre octobre 1980 et juillet 1982, il se vendra 2 237 voitures, toutes carrosseries confondues.



La 308 GT4 de Bertone ayant été une parenthèse,



Pininfarina reprend la main avec la 308 GTB. Elle sera tout suite considérée comme une petite BB.

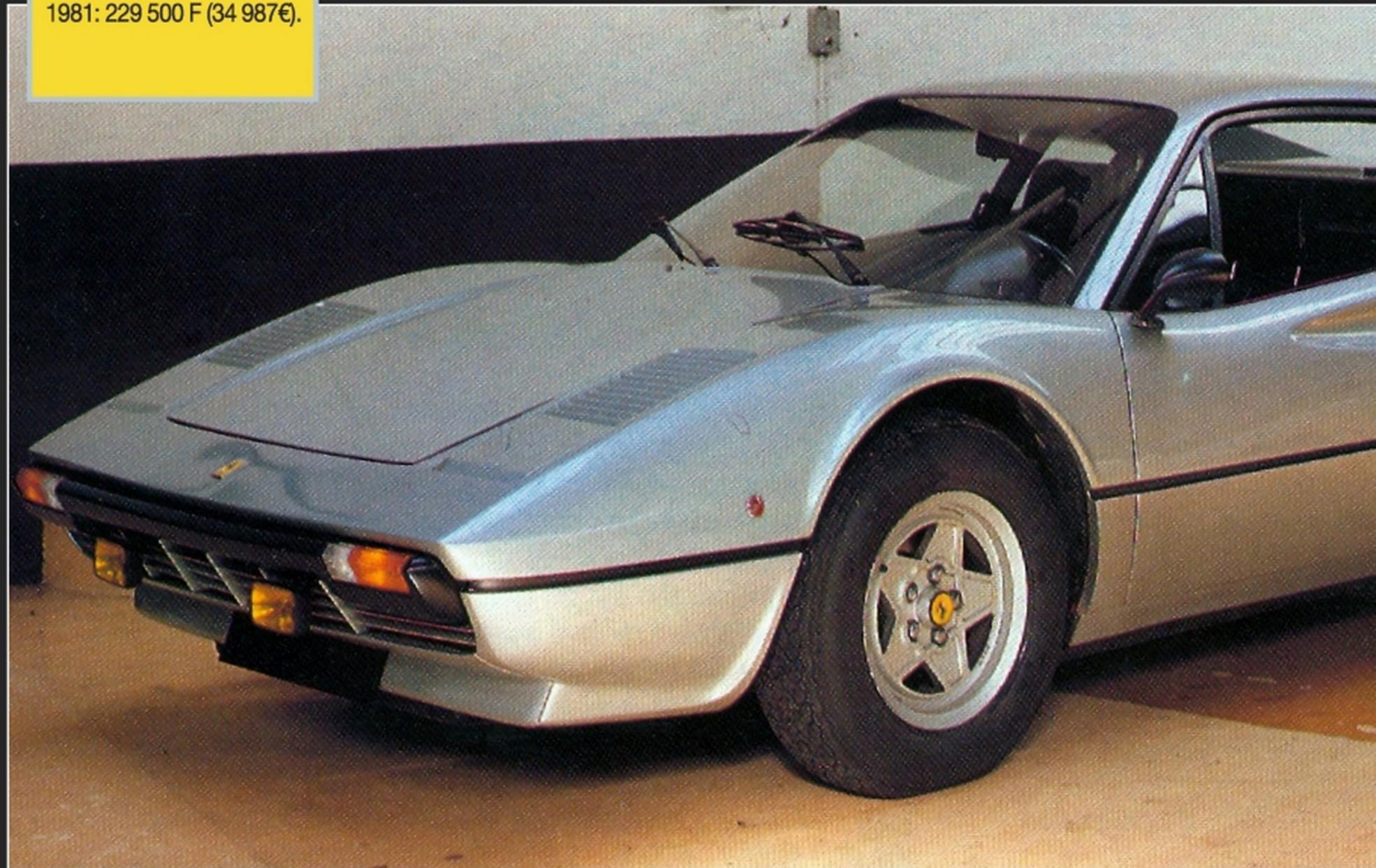


Ferrari 308 GTBi en bref

V8 entièrement en alliage léger – 2 926 cc – 4 arbres à cames en tête – Injection Bosch K-Jetronic mécanique – Allumage électronique Marelli Digiplex – 214 ch Din à 6 600 tr/mn – 24,8 mkg à 4 600 tr/mn – Boîte-pont 5 rapports + autobloquant ZF – Michelin XWX en 205/70 VR 14 ou Michelin TRX 220/55 VR 390 – 1 240 kg – 230,7 km/h (mesuré) – 400 mètres D.A. en 15"6 (mesuré) – 1 000 mètres D.A en 28"0 (mesuré) – Environ 21 litres/100 km – Réservoir 75 litres – Prix en 1981: 229 500 F (34 987€).



Chute de puissance catastrophique en 1980. Équipé de l'injection à la place des carburateurs, le V8 passe de 255 à 214 ch. La vitesse maxi atteint péniblement 230 km/h au lieu de 250 km/h.



A près de 230 000 F en 1981, il était facile de trouver plus performant. Mais pas plus prestigieux.



La 308 GTBi est restée à peine deux ans en production. C'est un modèle de transition, une Ferrari intermédiaire...



512 TR

LA MEILLEURE DES TESTA



La 512 TR nécessite une solide préhension du volant. En revanche, les remontées d'informations sont franches et précises. Comme sur une voiture de course

« Sur la 512 TR, nous avons gardé tout ce qu'il y avait de bien dans la Testarossa et enlevé tout ce qu'il y avait de mal ». Dans la bouche de Dario Benuzzi, Capo Collaudatore delle vetture Ferrari stradali (essayeur en chef des Ferrari de route), cette phrase prenait toute sa signification en février 1992.

Reprise de contact quelques dix-sept ans plus tard... Extérieurement, la 512 TR se distingue de la Testarossa par ses jantes 18 pouces au lieu de 16, chaussées en Pirelli P Zero nettement plus larges et plus bas que les Michelin MXX ou Goodyear Eagle habituels de la Testa. Leurs cinq branches permettent de distinguer les nouveaux disques perforés. Les ailes et le capot de la Testarossa sont conservés, mais le bouclier avant intégrant les feux et la calandre est redessiné en forme de trapèze et le spoiler est peint dans la teinte de la carrosserie. Les feux et le bouclier arrière ont changé, le capot intègre désormais les ouïes de refroidissement du moteur, alors que la Testarossa disposait d'une grille rapportée.





Ferrari
L'ESCALIER
512 TR
AUTOMOBILES
SPORTIVES ET PRESTIGE

EXCEPTIONNEL
Ferrari 512 TR
313 Km/h - 428 ch



DECouvrez LA NOUVELLE **Ferrari 512 TR**
ESSAI sur ROUTE et sur le
CIRCUIT de MUGELLO
VISITE de L'USINE à MARANELLO



La 512 TR au Mugello en 1992. Beaucoup plus stable que la Testarossa dans les courbes rapides, la 512 TR était en avance pour son époque. Et encore diablement excitante aujourd'hui.



Il ne ressemble à aucun autre moteur

On est assis très bas dans ce vaste habitacle. On arrive facilement à trouver une bonne position, à condition de ne pas avoir de grandes jambes car le siège ne recule pas assez. Le 12 cylindres boxer révèle tout de suite son souffle au ralenti. Régularité de fonctionnement, absence totale de vibrations, il émet un bruit sourd et puissant qui ne ressemble à aucun autre moteur.

Le levier de vitesses métallique est toujours aussi dur, sans le moindre jeu. La première est en bas, ce qui permet d'avoir les 4e et 5e sur une même ligne. La pédale d'embrayage demande un bon mollet et le pédalier permet d'effectuer un talon-pointe dans les règles de l'art. La direction très directe (non assistée) n'est pas trop lourde. Il est vrai que la charge la plus importante s'exerce sur l'arrière, mais la largeur des pneus compte aussi dans ce domaine.

Plaqué au siège en cinquième !

En un instant, on se retrouve à plus de 7 000 tr/mn au milieu d'une formidable pastorale qui se déchaîne dans votre dos. Il s'agit d'une authentique mécanique sportive, pour ne pas dire de course. La première monte à 90 km/h, la seconde à près de 140, la troisième à 180. La quatrième permet un bon 240 km/h et vous colle encore au siège quand vous enclenchez le cinquième rapport. Une Ferrari moderne ne fait pas beaucoup mieux dans le genre... Les courbes sont avalées avec une facilité déconcertante vers les 280 km/h compteur. On n'éprouve jamais l'impression d'un déséquilibre ou de réactions malsaines rencontrées parfois avec des voitures à moteur central.

Pas la peine de rétrograder...

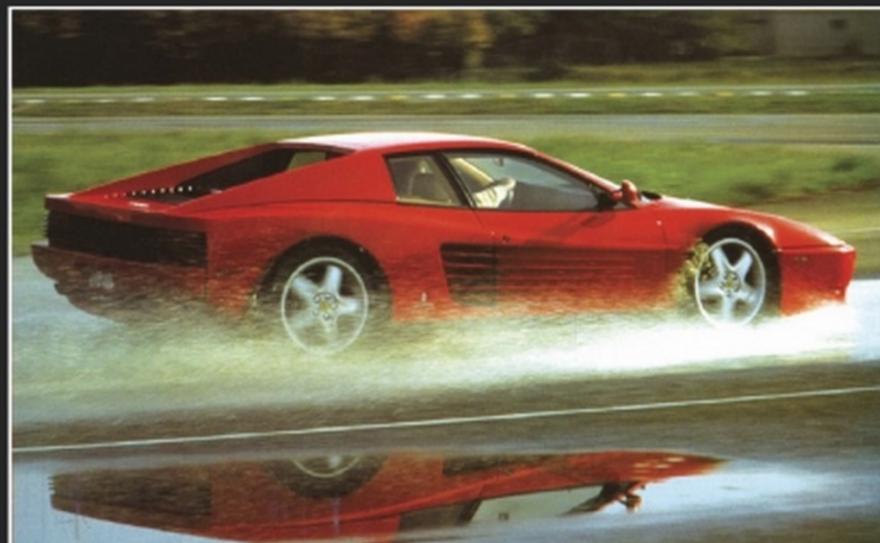
On se sent instinctivement en sécurité, au volant d'une machine qui répond rapidement et avec précision aux ordres. L'accélération très progressive permet de transmettre au sol exactement ce qu'il faut de puissance dans les phases délicates. On peut sortir du virage bien à plat en faisant glisser la voiture des quatre roues, oubliant une masse qui pèse plus de 1 600 kg en ordre de marche. Le comportement est proche de la neutralité. Il suffit de doser les gaz sur le bon rapport, pas nécessairement le plus court, car le couple est suffisamment important pour ne pas avoir à rétrograder outre mesure.

L'efficacité et l'endurance du système du freinage de la 512 TR ferait très bien l'affaire sur une sportive de 2009. Ici, la finesse et la sensibilité de l'homme prennent le dessus sur l'électronique. Notre voiture d'essai était l'une des premières produites début 1992 et ne disposait pas encore de l'ABS qui arriva un peu plus tard. Dans certains cas, la roue avant droite avait tendance à se bloquer, mais sans incidence sur la stabilité.

La Ferrari 512 TR est très facile à conduire, pas monstrueuse du tout comme ses dimensions pourraient le laisser croire. S'il n'y avait cette commande de boîte et ces pédales d'embrayage et de frein ultra-dures, elle pourrait être conduite par — presque — n'importe qui.



Habitacle vaste et clair mais position de conduite compliquée pour les grands gabarits, à cause de sièges ne reculant pas assez.



Le guidage de boîte est viril, très ferme. Avant que l'huile n'arrive à température, les changements de vitesses doivent être soigneusement décomposés.



Chasseur Fiat G-91R contre Ferrari 512 TR...



FERRARI 512 TR

12 cylindres à plat à 180° en position arrière centrale longitudinale. Cylindrée : 4943 cc 182 x 80 mm). Puissance maxi : 428 ch Din à 6 750 tr/mn. Régime maxi : 7 250 tr/mn au rupteur. Couple maxi : 50,1 mkg à 5 500 tr/mn. Puissance au litre : 86,6 ch/l.

Longue, large et basse, la 512 TR - comme les autres Testarossa - est loin d'être idéale en conditions urbaines, d'autant que sa direction n'est pas assistée. A ce titre, elle sévère nettement plus difficile à manier au quotidien que les Ferrari modernes.



LA PLUS HOMOGENÈNE DES TESTAROSSA





Présentée le 2 janvier 1992 en avant-première mondiale du salon automobile de Los Angeles, la 512 TR délaisse l'assemblage boulonné du support moteur au profit d'un ensemble soudé plus fiable et plus rigide de 12% en torsion et 25% en flexion. L'augmentation de poids n'est que de 12 Kg, ce qui est minime face au gain obtenu en solidité sur l'ensemble de la structure.



LA PLUS HOMOGENÈNE DES TESTAROSSA





Point faible de la Testarossa, le freinage de la Ferrari 512 TR a lui aussi été significativement renforcé. Disques mieux ventilés, plus grands et plus larges, réalisés dans un acier spécial issu de la compétition, étriers plus puissants, lancée à 200 Km/h, la 512 TR s'arrête 20 m plus tôt que sa devancière.



LA PLUS HOMOGENÈNE DES TESTAROSSA





L'injection Bosch K/KE Jetronic laisse place à une gestion intégrale Motronic 2.7 et à une injection séquentielle multipoint. La puissance passe ainsi de 380 ch sur la Testarossa catalysée à 428 chevaux, obtenus dans un festival sonore à 6 750 tr/mn. Le couple passe quand à lui à 51 Mkg à 5 500 tr/mn. Pour faire face à la demande en carburant, 2 pompes à essence immergées alimentent chacune leur rangée de cylindres !



F 512 M LA DERNIÈRE DE LA FAMILLE



La F 512 M, dernière évolution de la dynastie Testarossa, resta en production moins de deux ans (octobre 1994 – juin 1996). Depuis, Ferrari n'a plus jamais fabriqué de voiture à moteur 12 cylindres boxer en position centrale.

Pour sa fin de carrière, la Testarossa ne méritait sans doute pas les retouches de style qui aboutirent à la F 512 M. Pininfarina abîma sans conteste une légende, et fit en sorte que la 550 Maranello, qui lui succéda en 1996, termina le travail. Elle reste la dernière des Ferrari à moteur 12 cylindres boxer construites à ce jour.

La Ferrari F 512 M (Modificata) présentée au Salon de Paris 1994 fut arrêtée en juin 1996, soit quatre mois avant la sortie de sa remplaçante au Salon de Paris, la 550 Maranello. En moins de deux ans, il en fut fabriqué 503 exemplaires, ce qui est loin d'être ridicule commercialement parlant. Les clients qui venaient d'une 512 TR et passaient à la F 512 M avaient tous la même réaction : pas vraiment déçus, pas vraiment enchantés... Le design était le point faible de la dernière Ferrari à moteur 12 cylindres boxer. Cela allait des phares fixes aux jantes boulonnées asymétriques en passant par les feux arrière ronds semblant hâtivement ajoutés. Commentaires superflus.







Une bicyclette

par rapport à la Diablo ! La voiture que nous avons reprise en mains le temps d'une matinée ne nous est pas apparue différente de la 512 TR que nous avons quitté une semaine plus tôt. En passant de 428 à 440 chevaux, le flat 12 Ferrari ne donnait pas l'impression d'être plus puissant, seulement plus souple, plus linéaire à partir de 4 000 tr/mn avec la possibilité de reprendre vers 70 km/h en quatrième avec une force bien supérieure à sa devancière.

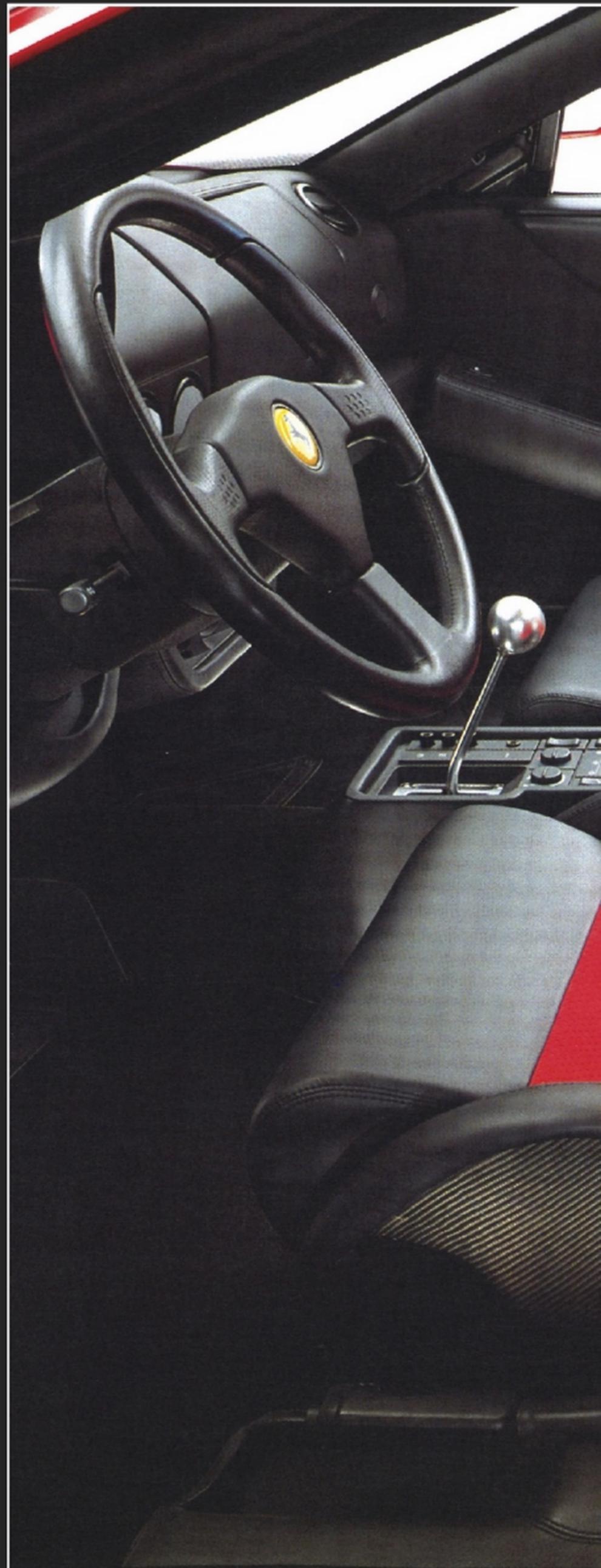
On comparait la F 512 M à la Lamborghini Diablo courant 1995, malgré le fait que cette dernière développait 492 ch. En performances pures (327 km/h et 21"0 au kilomètre contre 315 km/h et 22"7), la Ferrari était logiquement dépassée. En termes de facilité d'exploitation, il en allait autrement. Face à la Diablo, cette Ferrari était une bicyclette ! Beaucoup moins fatigante à maîtriser que la Lamborghini car moins pesante, plus spontanée, procurant des informations plus claires et des réponses plus nettes dans tous les domaines, la Ferrari nous est revenue comme la splendide sportive qu'elle était à la fin des années 1990. Encore aujourd'hui, je préfère cent fois conduire une F 512 M qu'une Diablo, même si je préfère cent fois regarder une Diablo qu'une F 512 M...

Déphasés par les sportives modernes...

Pour autant, et malgré l'abaissement des centres de gravité et de roulis, le traditionnel ballant qui affectait la Testarossa, puis la 512 TR dans les changements de cap n'a pas entièrement disparu. Avec une certaine instabilité au freinage (doté de l'ABS), lorsque celui-ci doit s'opérer en phase de débattement de suspension, ou sur une trajectoire pas tout à fait rectiligne. Ces phénomènes représentent les facteurs les plus limitatifs affectant le comportement, par ailleurs des plus sains, de la F 512 M. Sans doute sommes-nous déphasés par le sans-faute des sportives actuelles qui passent 500 chevaux à la route sans donner l'air d'y toucher, avec leurs aides électroniques à la conduite.

Maniable jusqu'à un certain point

Le train avant se montre autrement plus incisif que sur la Testarossa et la motricité, grâce aux P Zero sans doute, mais aussi à l'autobloquant renforcé, est impressionnante. La limite de décrochage est atteinte à des vitesses plus





La connotation sportive de l'habitacle était plus affirmée que sur la Testarossa de 1984.



LA PLUS DISCUTÉE DES TESTAROSSA

élevées que sur la 512 TR et sans commune mesure avec la Testarossa qui prend un sacré coup de vieux. Évidemment, les réactions du châssis dans les manœuvres d'urgence n'ont rien de comparable avec une petite Ferrari style 360 Modena ou F430. Sans assistance, la direction est d'une franchise absolue, mais ne pardonne rien sur mauvais revêtement. Quant au 12 cylindres boxer, il se révèle un véritable enchantement comme d'habitude et l'on en profite d'autant mieux que la maniabilité de la boîte de vitesses – surtout dans l'engagement des 3e et 4e rapports – reste d'une surprenante agilité, pour autant que l'huile soit en température. Refrain connu sur une Ferrari.

La F 512 M n'est pas notre préférée dans la famille Testarossa. Il faudrait conserver son châssis et son moteur, et mettre dessus la caisse de la 512 TR pour obtenir l'accord parfait. Ce bref retour en arrière aura au moins confirmé une chose : entre la Testarossa de

1984 et la F 512 M de 1996, la comparaison s'arrêtait aux cotes du moteur boxer, identiques sur les deux voitures. Pour le reste, c'était la nuit et le jour.

*Texte :
Jean-François Louviers
Photos : Sven Nilssen*

FERRARI F 512 M

12 cylindres à plat à 180° en position arrière centrale longitudinale. Cylindrée : 4943 cc 182 x 80 mm). Puissance maxi : 440 ch Din à 6 750 tr/mn. Régime maxi : 7 250 tr/mn au rupteur. Couple maxi : 50,8 mkg à 5 500 tr/mn. Puissance au litre : 89,0 ch/l.



En passant de 428 ch à 440 ch, le 12 cylindres Boxer ne conditionnait pas un accroissement spectaculaire des performances. Priorité était donnée à la souplesse à moyen régime.



Le montage d'une fine lame sous le bouclier l'exposait dangereusement en cas de franchissement d'une déclivité marquée : attention dans les parkings !



Les jantes boulonnées en deux parties ne sont pas appréciées des puristes. Elles n'ont pas la pureté absolue des roues forgées de la 512 TR.



AINSI PARLAIT MONSIEUR FERRARI



"Je suis souvent venu aux essais du Grand Prix d'Italie, mais je n'assiste plus aux courses depuis longtemps, vous le savez bien. Cela me suffit amplement. Dans ma nouvelle retraite de Fiorano, dès la fin de l'année 1973, je vais bientôt pouvoir observer l'action de mon écurie, n'ayez aucune crainte."
(Monza 1966, 1ère séance d'essais du GP d'Italie.)

L'ARGENT

"On parle de milliards faciles, mais voici les comptes. La gestion sportive de l'écurie en 1979 nous a coûté 3 milliards 882 millions de lires. En 1980, nous avons dépensé 5 milliards 541 millions et 5 milliards 805 millions en 1981. Si quelqu'un veut contrôler, nos bilans et nos factures sont à leur disposition. Tout est à la lumière." (Décembre 1981)

"En 1968, avant son mariage avec la Fiat, la Ferrari produisait 729 voitures et avait 498 employés. Aujourd'hui, Ferrari produit 2 250 voitures et emploie 1 600 employés. Les chiffres parlent d'eux-mêmes" (Novembre 1981)

"À chaque fois que vous parlez du budget de l'écurie Ferrari pour la course, il ne faut pas oublier dans les entrées les 500 millions de lires que la Fiat nous verse chaque année depuis 1969." (Mars 1982)

"En 1973, les contrats entre les organisateurs de Grands Prix et les constructeurs s'exprimaient en francs suisses. Puis, par commodité, cela s'est transformé en livres sterling. Pour finir, on s'alignera certainement sur le dollar. Une solution sympathique interviendra avec un intéressement proportionnel sur le nombre de spectateurs." (Décembre 1973)

LES RAPPORTS AVEC FIAT

"Après l'accord avec la Fiat en 1969, nous avons été conduits à redimensionner l'usine et depuis lors, je n'ai plus exercé de responsabilité concernant les questions de production industrielle. Celle-ci est dévolue à l'administrateur délégué par la Fiat." (Avril 1975)

"Nous travaillions avec la Fiat bien avant l'accord scellé entre nos deux marques. La Fiat Dino de 1967 utilisait un moteur Ferrari 2 litres que nous avons ensuite monté en Formule 2. Nos ingénieurs se connaissent bien" (Avril 1969)

"Notre bureau d'études est ouvert à la Fiat. S'ils ont besoin de quelque chose, nous collaborons. Nous venons de leur donner les plans de notre culasse de F1. Ils vont s'en servir pour la 131 Abarth." (Décembre 1976).

"Ferrari ne court pas avec l'argent de la Fiat. Il y a des échanges entre Turin et nous. La Lancia Stratos a été 3 fois championne du Monde avec nos moteurs. La Fiat 131 Abarth a une culasse 4 soupapes issue de notre F1."
(Décembre 1978).

"Chaque année, la Fiat verse 500 millions de lire à la Ferrari. C'est dans notre contrat depuis 1969. Mais dans un complexe aussi gigantesque que celui de Fiat, il est impossible de faire les comptes sur chaque transaction." (Décembre 1978).

"On raconte beaucoup d'histoires sur l'argent que donne la Fiat à Ferrari pour courir. Les comptes sont enregistrés chaque année au Tribunal de Commerce de Modène. Ces gens qui disent n'importe quoi peuvent vérifier. C'est ouvert au public." (Décembre 1979)

LES RAPPORTS AVEC LA FAMILLE AGNELLI

"Mes rapports avec Gianni Agnelli remontent au Grand Prix Valentino en 1947 à Turin. Je garde le souvenir d'un homme volontaire aimant sincèrement l'automobile, rien de plus. Est-il le même aujourd'hui ? Sans doute. Il a aussi évolué avec une usine devenue un empire." (Janvier 1978)

"On a dit que ma démission de la Ferrari-Sefac aurait été provoquée suite à un différend avec les frères Agnelli. C'est absurde. De 1969 à aujourd'hui, il n'y a jamais eu trace d'opposition dans mes rapports avec Giovanni ou Umberto Agnelli. Vous ne trouverez rien." (Décembre 1976)

"La famille Agnelli a toujours respecté les termes de notre accord initial de 1969 avec une généreuse compréhension. Je n'ai jamais reçu d'ordre, ni constaté d'interférences. Aucune suggestion n'a jamais effleuré l'autonomie de la gestion technico-sportive de la Ferrari. Ni dans le passé, ni aujourd'hui. De tant de confiance, je me sens débiteur envers les frères Agnelli." (Décembre 1976)



"En 1947, nous n'avions pas de banc d'essai. C'est le fabricant de tracteurs agricoles Lareni de Vicenze qui a passé le moteur de la 125 S sur le sien. Il donnait environ 75 ch mais l'ingénieur Colombo, qui avait dessiné le moteur V12 1,5 litre, affirmait qu'il en faisait au moins 95. Il avait raison, mais nous ne l'avons su que plus tard."

(Magnifiquement restauré, l'unique exemplaire de la toute première Ferrari, la 125 S châssis 02/C. Terminée en mars 1947, elle avait un moteur V12 1 497 cc simple-arbre dessinée par l'ingénieur Gioacchino Colombo. Franco Cortese la fit gagner la même année au Grand Prix de Rome.)

QUELQUES FERRARI DE ROUTE

"En 1947, nous n'avions pas de banc d'essai pour mesurer la puissance de notre première voiture. C'est le fabricant de tracteurs agricoles Lareni de Vicenze qui a passé le moteur de la 125 S sur le sien. Il donnait environ 75 ch mais l'ingénieur Colombo, qui avait dessiné le moteur V12 1,5 litre, affirmait qu'il en faisait au moins 95. Il avait raison, mais nous ne l'avons su que plus tard." (Juin 1950)

"Je n'ai pas ce problème, mais si j'avais une famille et des bagages à emmener, je choiserais la nouvelle 250 GT 2+2. Voyager en toute sécurité à 240 km/h dans une voiture de sport n'est pas courant de nos jours. L'usine doit me livrer la mienne, mais je dois être patient car les clients passent en priorité." (Décembre 1963)

"Pininfarina pourra-t-il faire mieux ? Je ne saurais le dire. La version courte de notre berlinette 250 GT est un succès. Je ne connais aucune voiture dégageant une telle puissance à l'ar-

rêt." (Décembre 1961)

"Je peux rester des heures devant une Lusso. C'est un chef-d'oeuvre. Il n'y a pas un angle qui ne soit magnifique à regarder. C'est une voiture qui fait passer un carrossier au rang d'artiste. Qu'elle ait été dessinée par Farina ne m'étonne pas." (Janvier 1962)

"Si vous voulez que nous parlions de la nouvelle 250 GTO, je ne vous dirai qu'une chose: soulevez son capot et regardez son moteur." (Février 1962)



"Le pouvoir sportif n'ayant pas voulu homologuer notre 250 LM en catégorie Grand Tourisme, nous vous présentons aujourd'hui cette 250 GTO avec carrosserie spéciale. Nous allons entamer une production limitée car nous ne savons pas si elle sera acceptée." (Décembre 1963)

"La nouvelle 330 GT 2+2 me plaît énormément. Elle est souple, puissante, confortable et ses accélérations sont celles d'une fusée. J'en ai fait ma voiture personnelle et j'ai un grand plaisir à rouler avec autour de Modène." (Décembre 1965)

"Malheureusement, je ne peux disposer d'une 365 GTB/4. Il y a trop de délai d'attente pour la clientèle et je ne veux pas prendre la place d'un client qui attend la sienne depuis des mois. Cela ne m'empêche pas d'en conduire une à l'occasion, autour de Modène, mais quelques kilomètres seulement." (Mars 1970)

"Avec la Daytona, nous sommes allés très loin dans l'esprit Grand Tourisme. Équilibrer une voiture dépassant 350 ch avec un moteur placé à l'avant est une fierté d'ingénieurs." (Avril 1970)

"La 275 GTB a le comportement d'une voiture de course. Nous avons fait un voyage à Milan avec l'un de mes collaborateurs avec une jolie moyenne." (Avril 1965)

"Le marché américain étant demandeur d'une boîte automatique, nous avons fabriqué une voiture autour, mais nous conservons une boîte mécanique pour nos amis puristes. La 400i sera ma prochaine voiture car je n'ai plus l'âge de me glisser dans le siège baquet d'une sportive" (Avril 1976)

"J'ai choisi la Lancia Thema 8.32 car je commence à avoir un certain âge. Je préfère le confort d'une berline avec les performances d'une grande sportive. Je pense que mon chauffeur apprécie également. J'aime cette idée que sous son capot se cache un moteur Ferrari." (Mars 1984)

"Nous allons vous présenter dans quelques mois un modèle qui fera date. Cette voiture s'appellera Testarossa. Elle a passé plus de temps dans la soufflerie Pininfarina que n'importe quelle autre Ferrari. Vous pourrez juger du résultat." (Janvier 1984)

"Le pouvoir sportif, au lieu de régler intelligemment les Groupe B, a préféré les interdire. Notre 288 GTO va donc devenir un modèle de collection alors que la fabrication des 200 exemplaires est à peine terminée." (Décembre 1984)

QUELQUES FERRARI DE COURSE

"Avec la 801 F1 de 1956, nous étions allés trop vite en puissance, gagnant 100 ch en quelques mois par rapport à la D50 de l'ingénieur Jano. Peter Collins la trouvait difficile et Olivier Gendebien était du même avis. Cette voiture fut une erreur." (Octobre 1960)

"Parfois, les choses ne se passent pas comme prévu. Au Mans, nous avions une équipe d'usine solide et c'est une voiture privée qui a gagné. La 250 LM n'était pourtant pas un modèle récent, mais elle s'est avérée incassable." (Décembre 1965)

"J'ai du respect pour la 375 MM avec le V12 dessiné par mon ami Lampredi. En 1954, c'était une voiture imbattable. Les pilotes la redoutaient car ils disaient qu'elle louvoyait en sortie de virage. Elle fut enregistrée à près de 285 km/h sur les Hunaudières." (Mars 1970)

LE POUVOIR SPORTIF

"J'appartiens à l'Association des Constructeurs par nécessité. Cette association n'est que la conséquence de la faiblesse des législateurs de la CSI qui n'ont pas su faire preuve d'autorité." (Décembre 1977)

"Il est inadmissible qu'une réclamation provoque le risque ou la menace de finir aux mains des avocats. Ferrari veut que les règlements soient clairs et qu'on les fasse respecter." (Décembre 1978)

"Il ne faut pas que le nombre de participants à un Grand Prix soit remis en question 2 ou 3 jours avant une course. Il ne faut pas transformer une organisation en une foire." (Décembre 1974)

PININFARINA

"Il y a longtemps que je ne considère plus Battista Farina comme un carrossier mais comme un ami cher, un confident. Nous parlons le même langage, vivons pour la même passion. Depuis maintenant treize années, notre collaboration est sans nuages." (Décembre 1965)

"Pininfarina avait sans doute une idée derrière la tête en dessinant la splendide Berlinette Prototipo Competizione qui utilisait le châssis de la 206 S. Lorsqu'il m'annonça qu'il allait la présenter dans une couleur jaune, je lui fis part de mon étonnement. Le Shah d'Iran voulait acheter cette voiture, mais il s'agissait d'un prototype unique et il ne nous appartenait pas." (Mars 1968)

LA PUBLICITÉ

"Que voulez-vous que je vous dise ? Que les sponsors extra-sportifs sont indispensables au sport automobile. Je ne vous dirais jamais cela. Comment faisons-nous auparavant ? (Mars 1979)

"Si les marques ayant un rapport avec l'automobile prenaient leurs responsabilités, il y aurait moins de choses terribles sur les carrosseries des voitures de courses modernes." (Décembre 1980)

"L'inflation dans la Formule 1, c'est de la faute des sponsors. Quand on me dit que sans eux, il n'y aurait plus de courses, je réponds que ce sont des histoires. Nous avons couru quarante années sans les cigarettes ou les produits prophylactiques." (Décembre 1977).

L'ÉVOLUTION TECHNIQUE

"En 1951, le Grand Prix de France durait 602 km, celui d'Italie plus de 500 km. Jusque dans les années 1968, nous trouvions des Grand Prix de 400 km. Et les voitures étaient autrement plus difficiles à conduire qu'aujourd'hui" (Décembre 1975)

"Les F1 des années cinquante demandaient des corrections incessantes au volant, une improvisation et un instinct de tous les instants. Les châssis arrivaient à se déformer à la fin de la course. Que de pro-

grès en une vingtaine d'année." (Décembre 1974)

"Nous avons appris à perfectionner les systèmes d'injection au point d'économiser 30 % du carburant nécessaire pour disputer un Grand Prix. De 218 litres, nous sommes passés à 158 litres en quatre ans." (Décembre 1977)

"Quand je vois les performances de nos Ferrari de route, la qualité de leur freinage, la stabilité à haute vitesse, je peux comparer leurs bilans à celui de nos sport-prototypes du début des années 1970." (Mars 1982).

"Il sera difficile de limiter la vitesse de passage des F1. L'abandon du système d'effet de sol va ralentir le processus, mais vous verrez que dans dix ans, les F1 iront encore plus vite qu'aujourd'hui sans l'effet de sol. Les ingénieurs auront trouvé autre chose". (Décembre 1979).

"Les ingénieurs ont une imagination sans limites. Il n'y a qu'à mesurer les progrès effectués en Formule 1 entre 1965 et 1970. En six saisons, nous sommes passés dans un autre univers." (Octobre 1971)

RENAULT

"La présence d'un grand constructeur comme Renault en pointe, au plus haut niveau du sport automobile, me procure une intense satisfaction.

Avec Fiat, Alfa Romeo et Ford par l'intermédiaire de Cosworth, les grands constructeurs vont avoir un poids décisif sur les règlements". (Mars 1977)

"Je soutiens que depuis 1929, la compétition est un banc d'essai irremplaçable pour les voitures de série. La venue de Renault en Formule 1 me donne raison". (Décembre 1977)

LE MOTEUR TURBO

"Nous avons fait un moteur turbo qui donne plus de 600 ch, consomme seulement 12 % de plus. Et il est moins polluant." (Décembre 1981)

"Quand j'ai dit à Forghieri d'arrêter avec le moteur classique, il m'a répondu qu'avec le moteur turbo, nous allions connaître des périodes d'exaltations et des pé-



riodes de désillusions. C'est ce qui est arrivé." (Décembre 1981)

"Pourquoi le turbo est-il devenu fiable sur les voitures de tourisme et pas encore en Formule 1 ? Avec de l'expérience, nous deviendrons fiables en 1982". (Décembre 1981)

MICHELIN

"Nous avons réussi à amener Michelin en Grand Prix. Il a tenté le pari avec nous et avec personne d'autre. Il va maintenant montrer qu'il est le meilleur au Monde." (Décembre 1977)

"Faire rouler la BB à 300 km/h avec des roues enfermées dans les ailes est un problème plus difficile que celui consistant à faire marcher des pneumatiques sur une Formule 1. Le seul qui fut capable de répondre à notre demande fut Michelin." (Mars 1978)

"Nous travaillons avec le meilleur fabricant au Monde en matière de pneumatiques. Nous ne lâ-

cette fin de saison. Ils ne respectent pas leurs engagements financiers. C'est comme si nous participions aux essais et que le jour de la course, nous déclarions forfaits." (Novembre 1981)

"Pour le Grand Prix des Etats-Unis, les organisateurs n'ont versé que 120 000 dollars à la FOCA sur les 475 000 dollars qu'ils doivent. Et Ferrari n'a touché que 10 000 dollars sur les 51 000 qu'il devait recevoir." (Décembre 1981)

"Les organisateurs du Grand Prix de Hollande 1981 n'ont versé à la FOCA que 200 00 dollars sur les 675 000 qu'ils devaient. Et ils se sont volatilisés." (Mars 1983)

"Nous participerons aux 16 courses de la saison 1982 si les organisateurs arrivent à vaincre les difficultés économiques dans lesquelles ils se débattent. Pour certains, ce ne sera pas facile, je pense." (Décembre 1981)

SES CLIENTS CÉLÈBRES

"Mademoiselle Sagan est venue à l'usine. Elle avait l'air d'une petite fille. Elle a commandé une 250 GT Cabriolet, mais elle voulait repartir à son volant le soir même." (Avril 1965).

Entretien réalisé en mars 1979 à Maranello (Philippe Hazan).

Remerciements à Franco Gozzi, chargé des Relations Extérieures, Piero Fusaro, Directeur de la Production et Enio Mortara, Attaché de Presse.

Entretien réalisé en janvier 1980 à Maranello (Philippe Hazan).

Remerciements à Piero Lardi-Ferrari, coordinateur général.

Avec l'aimable concours des journaux et magazines: La Stampa, Le Corriere della Serra, l'Equipe, Autosprint, Motoring News, l'Auto-Journal, Sport-Auto, Cavallino, Car and Driver.

Remerciements particuliers à Ferrari North America et à Carlo Felice Bianchi Anderloni.

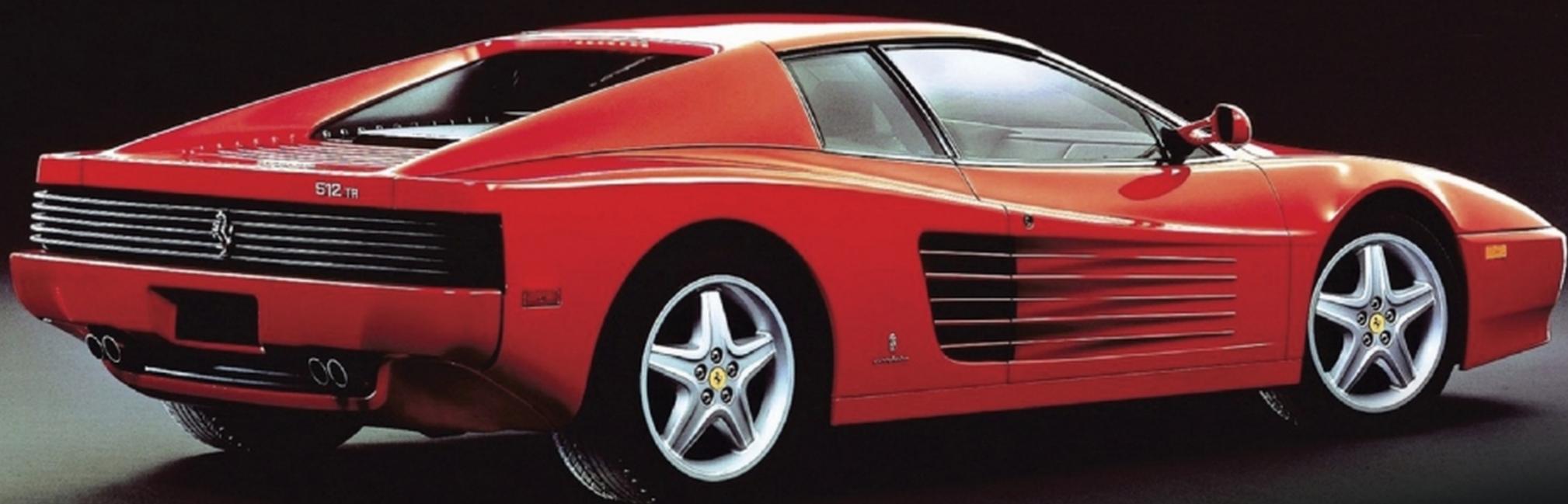
chons pas nos clients à 280 km/h sur la route sans leur donner ce qu'il y a de mieux." (Mars 1977)

"Si la Daytona est aussi stable à haute vitesse, c'est en grande partie grâce à ses Michelin radiaux. Nous avons vraiment dessiné la voiture autour de ces pneumatiques." (Mars 1970)

LES MAUVAIS PAYEURS

"C'est à cause de certains organisateurs de Grands Prix que la FOCA est en grande difficulté en

L'ALBUM FERRARI



LES MODÈLES MYTHIQUES
DAYTONA • 288 GTO • TESTAROSSA • 512M • F40 • F50 • ENZO

